

x-rite

colorchecker CLASSIC

P. Cas 2824

HISTORIA
DE LAS
ORGANIZACIONES
NAVALES



DE
ESPAÑA Y FRANCIA
(ORGANICA NAVAL)

POR
DON PASCUAL DÍEZ DE RIVERA Y CASARES
MARQUÉS DE VALTERRA
CONTRALMIRANTE DE LA ARMADA, DIPLOMADO DE LA ESCUELA SUPERIOR
DE GUERRA NAVAL



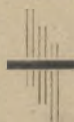
EXCLUSIVA PARA LA VENTA:
EDITORIAL ALHAMBRA
HORTALEZA, 7 · MADRID

100mm

HISTORIA
DE LAS
ORGANIZACIONES
NAVALES

DE
ESPAÑA Y FRANCIA
(ORGANICA NAVAL)

POR
DON PASCUAL DíEZ DE RIVERA Y CASARES
MARQUÉS DE VALTERRA
CONTRALMIRANTE DE LA ARMADA, DIPLOMADO DE LA ESCUELA SUPERIOR
DE GUERRA NAVAL



EXCLUSIVA PARA LA VENTA:
EDITORIAL ALHAMBRA
HORTALEZA, 7 • MADRID


~~~~~

PASCUAL DIEZ DE  
RIVERA Y CASARES

~~~~~

Historia
de las
Organizaciones
navales
de
España y Francia
(ORGANICA NAVAL)

56



56

30 pesetas

7371

41090655

737

ORGANICA NAVAL

R. Casares 1824

HISTORIA
DE LAS
ORGANIZACIONES
NAVALES

DE
ESPAÑA Y FRANCIA
(ORGANICA NAVAL)



POR

DON PASCUAL DÍEZ DE RIVERA Y CASARES
MARQUÉS DE VALTERRA
CONTRALMIRANTE DE LA ARMADA, DIPLOMADO DE LA ESCUELA SUPERIOR
DE GUERRA NAVAL



EXCLUSIVA PARA LA VENTA:
EDITORIAL ALHAMBRA
HORTALEZA, 7 · MADRID

HIPÓCRATES

DE LOS

ORGANIZACIONES

Y AYUDAS

DE LA UNIÓN

DE LOS

ESTADOS UNIDOS

DE AMÉRICA

DEL SUR

1952

CAPITULO PRIMERO

PRIMERAS ORGANIZACIONES

Organizaciones primitivas hasta la Casa de Austria inclusive.—
Ambiente y organización.—Casa de Borbón.—Los grandes orga-
nizadores de la Marina Española.

ARTICLE 1

SECTION 1

SECTION 2

Organizaciones primitivas hasta la Casa de Austria inclusive.

Vamos a empezar a estudiar las Organizaciones de nuestra Marina de Guerra. Es trabajo muy difícil no pasarse de una cosa tan árida, como siempre resulta el estudio de las Organizaciones, a otra tan entretenida, como es la Historia; y más en este caso, pues la Historia va íntimamente unida a las Organizaciones; es más, éstas son, por lo general, una consecuencia, una resultante de aquélla; y si a todo ello agregáis que nuestra Historia es gloriosa y entretenida, y las Organizaciones de la Marina muchas de ellas son malas copias de otras extranjeras, estaréis conforme conmigo en que es tarea ardua mi cometido.

Me propongo, por tanto, hacer un resumen de fechas importantes y de disposiciones conducentes a organizar la Marina; y así veremos cómo ha ido desarrollándose. Trataremos muy a la ligera las Organizaciones primitivas hasta el advenimiento de la Casa de Borbón, con Felipe V, donde empieza realmente el resurgimiento de nuestra Marina, con Alberoni, Patiño y Ensenada.

Desde antes del siglo XIII hay noticias de ligeros rudimentos de lo que hoy llamamos jerarquías o categorías navales, que al fin y al cabo son la base de las Organizaciones marítimas.

La dignidad de Almirante de Castilla data de 1245; algunos años antes la instituyó la Corona de Aragón. A la toma de Sevilla por Fernando el Santo se concedió esa alta recompensa, con las preeminencias que el cargo llevaba en sí, al célebre burgalés don Ramón de Bonifaz, cuando al

romper el puente de barcas sobre el Guadalquivir quedó la "ciudad bella" por la Corona de Castilla. Ya en las leyes de Partida, del Rey Sabio ("las siete partidas" de Alfonso X), se hablaba del Almirante.

Este Rey, fundador de Ciudad Real, prueba su talento en todo, pues lo mismo creaba aquella Ciudad en plena Mancha, porque hacía falta para la defensa y las comunicaciones (entre otras cosas), que legislaba sobre Marina.

El Almirante era el Jefe supremo de la Armada, y le seguían en dignidad los Comités o Capitanes de Galeras; había pilotos, marineros y sobresalientes; cada galera llevaba un Escribano.

A poco de tomar Sevilla se fundaron allí las célebres Atarazanas.

En 1258 se publicaron las Ordenanzas de la Marina, y ello indica la atención que entonces se le concedía a reglamentar o codificar disposiciones que estructurasen la Institución marítima.

En 1354 se decretan las Ordenanzas Navales de la Corona de Aragón, formadas por el Capitán General de la mar don Bernardo de Cabrera, en tiempo de D. Pedro IV.

En 1359 se creó el empleo de Tenedor de las Reales Atarazanas de Sevilla, que luego fué el Veedor General, y a principios del siglo XVIII se llamó el Intendente de Marina. En este mismo año, 1359, se publican unas Ordenanzas sobre las "mesas reales de alistamiento".

El Escribano de la Real Armada de Aragón era lo que el Tenedor de las Reales Atarazanas de Sevilla.

De los siglos X al XV sólo el Mediterráneo se consideraba, y en él talla por todo lo alto la Corona de Aragón, de tan gloriosa tradición e influencia marítima, guerrera y comercial, y bien lo sabían ellos. Da muestras de cuanto decimos el dicho del Rey Aragonés de que cada pescado llevaba sobre sí las barras de su escudo.

Siempre tuvimos libertad de movimientos (y muchas ve-

ces d
Mall
Nápo
de ca
todo
Mon
Espa
Capit
Pera
escri
siglo
y de
E
mare
zar l
dente
nuevo
tiemp
Reye
Carlo
N
Césa
tes re
de su
N
go co
berta
emba
sarios
vesar
evitar
ríos,
cruza
xemb

el Guadalquivir quedó la Castilla. Ya en las leyes "siete partidas" de Alfonso

Real, prueba su talento en la Ciudad en plena Manzanza y las comunicaciones por la Marina.

de la Armada, y le señalan a los Capitanes de Galeras; habiendo; cada galera llevaba

enron allí las célebres Ata-

ordenanzas de la Marina, y se le concedía a reglamente se estructurasen la Ins-

ordenanzas Navales de la Comandancia General de la mar de D. Pedro IV.

alrededor de las Reales Atarazanas, el Veedor General, y a cargo del Intendente de Marina. En las Ordenanzas sobre

de Aragón era lo que se estableció en Sevilla.

del Mediterráneo se consideraba a la Corona de Aragón, de carácter marítima, guerrera y comercial. En nuestras leyes de cuanto decimos que cada galera llevaba

equipamientos (y muchas ve-

ces dueños absolutos del mar), nos permitió la conquista de Mallorca, por don Jaime, y las libres comunicaciones con Nápoles y el Mediterráneo Oriental. La gloriosa expedición de catalanes y aragoneses contra turcos y griegos, durante todo el siglo XIV y parte del XV, tan bien descrita por Moncada, por Barnús y por Salas, en su interesante *Marina Española de la Edad Media*, donde Roger de Lauria y otros Capitanes hacen grandes proezas y se lucen en Atenas, en Pera, en Constantinopla, y hasta invaden el Asia Menor, escribiendo aquella gesta maravillosa, sólo superada en el siglo XVI, a mi modo de ver, por las hazañas de Pizarro y de Cortés; por nuestros conquistadores en América.

En el siglo XVI entra en juego América, y con ella otros mares. El descubrimiento del Nuevo Mundo hace desplazar la atención y llevar la civilización oriental hacia Occidente, y este recorrido, siguiendo la marcha del Sol, abre nuevos cauces a las actividades de los Estadistas de aquel tiempo. La libertad de aquellos mares, en los reinados de los Reyes Católicos y en los siguientes de doña Juana y don Carlos, fueron eje de la política mundial.

Nuestro dominio casi absoluto del Cantábrico permite al César Carlos V navegar y cruzarlo; después de las Cortes reunidas en La Coruña se embarca para tomar posesión de sus Estados de Alemania.

No tardó en declararse la guerra con Francisco I y luego con Inglaterra, y se pierde ese dominio del mar, esa libertad por los mares del Norte. Entonces nuestros Tercios embarcaban en Levante, y a riesgo de la lucha con los corsarios de Argel van al golfo de Génova, y... tienen que atravesar Europa entera; cruzan los Alpes y el Jura, tienen que evitar el Delfinado, que era de Francia, atravesar grandes ríos, como el Pó y el Ródano, llegar al Franco Condado y cruzar Lorena y Metz, pasar el Mosela y el Ducado de Luxemburgo para llegar, por fin, a los Países Bajos. En el

siglo XVII aún se dificultan más nuestras comunicaciones con Flandes.

Con razón hizo época y aún subsiste la frase: "Eso es más difícil que poner una pica en Flandes."

Vemos que desde antiguo estuvo nuestro pueblo de espaldas al mar; ¿no hubiese sido más fácil que todo eso, procurarnos el dominio de los mares del Norte? Nuestros Tercios tenían que escribir una verdadera epopeya antes de llegar al terreno en que debían operar, y ello, naturalmente, hacía que cuando empezaban a llenar su objetivo estuviesen diezmados, por los trabajos y fatigas que habían tenido que vencer para llegar allí.

Y hasta el final de nuestro dominio en los Países Bajos las dificultades fueron en aumento.

Merece citarse que en 1479 subió al Trono el Rey Don Fernando de Aragón—a la muerte de su padre—y por su matrimonio con Isabel la Católica quedaron unidos los dominios de las Monarquías de Castilla y Aragón.

Al verificarse por esa unión matrimonial el fundamento de la unidad nacional, empieza la verdadera grandeza de España. Los dos Monarcas se complementaban. No es de este momento contar su historia, que por cierto son los extranjeros los que mejor la han relatado. Es tal el influjo que ejercía la Reina Católica, que según un panegirista suyo, inglés por más señas, dice que no se puede estudiar el reinado de Isabel sin sentirse abstraído, enamorado de la gran Reina, que se puede calificar como la figura de más relieve entre los Estadistas de la Humanidad.

Y es curioso que los dos Monarcas a quienes se ha debido durante muchos años el dominio de los mares, han sido dos mujeres, y las dos se han llamado de la misma manera: Isabel de Castilla e Isabel de Inglaterra.

Se emprendió gran actividad por las dos Marinas unidas—Castilla y Aragón—contra la morisma. Y por tierra también se les asediaba, hasta que en 1492 acabaron los

Reyes Católicos por entrar en Granada; y al arrojar de allí a los moros quedaba España libre de esa dominación que duró tanto tiempo y cuya expulsión había empezado Don Pelayo, en Covadonga, hacía ocho siglos.

En este reinado glorioso de Isabel y Fernando—"tanto monta, monta tanto"—, en ese mismo año de 1492, unos meses después de la rendición de Granada, emprendía Colón desde Palos su viaje que terminó felizmente, encontrando las tierras del Nuevo Mundo.

No es menester decir la influencia que esto tuvo en la Marina Nacional. Si citamos esta época con algún detalle, es porque en ella parece apuntarse alguna Organización, con objeto de enrolar gente para tripular las expediciones que llevó a efecto Colón durante los doce años que mediaron desde su primer viaje hasta el cuarto y último.

Un inciso a propósito de Colón. Si miramos el descubrimiento desde el punto de vista orgánico, sin quitar mérito a Colón, creemos que la superaron en mucho los célebres Pinzón, particularmente en el "preparado de las expediciones". Y sobre su Patria (nosotros creemos que fué español), sea cual fuere, no importa gran cosa si se considera que españoles fueron la Ciencia, la Organización, la Reina Isabel la Católica (de Castilla), que lo patrocinó y lo impulsó decididamente y que en ningún otro país encontró Colón el corazón de aquellos hermanos Pinzón y demás compañeros. Así reza en la inscripción que tiene el cuadro de Colón que se conserva en nuestro incomparable Museo Naval.

A fines de 1054 regresó a España el célebre descubridor, pocos días antes de que su Reina y protectora, la Gran Isabel, dejase de existir en el histórico Castillo de la Mota, en Medina del Campo. Colón la sobrevivió poco más de un año.

Por esa época—como íbamos diciendo—toda la actividad de nuestra Marina estaba dedicada a la lucha contra los moriscos y sus piraterías en el Mediterráneo.

Otro hecho que no podemos dejar de mencionar es la

muerte de Fernando el Católico, en 1516, dejando de Regente del Reino al hombre eminentísimo, por todos estilos, Cardenal Ximénez de Cisneros, en cuya colección de cartas, publicadas por indicación de la Academia, entre otros trabajos, se ven los grandes dotes de este hombre de Estado.

Al año siguiente tomó las riendas del Gobierno el nieto de los Reyes Católicos—Carlos V—.

Años decisivos para la causa de nuestra Marina fueron esos del feliz matrimonio de los Reyes Católicos. En ellos, la Marina llegó a su apogeo de gloria con las conquistas y descubrimientos que se hicieron al amparo de esos preclaros Monarcas. Pero también la desgracia de esos Reyes con sus hijos, que no dejaron sucesión masculina; la muerte prematura del Infante Don Juan (extinguiéndose del Trono la rama netamente española), hizo que del entronque de Doña Juana la Loca con Felipe el Hermoso, viniese a regir los destinos de nuestra Patria, Carlos V de Alemania, I de España, hijo de éstos. Lástima que la muerte del tierno Príncipe Don Miguel, jurado heredero de las Coronas de Castilla, Aragón y Portugal, no consolidase la unidad de la Península Ibérica, sueño dorado y por cuya realización hicieron todo lo posible los Reyes Católicos.

Por ser Felipe el Hermoso Príncipe de la Casa de Austria y heredero de los Estados de la Casa de Borgoña, nos impusieron una serie de luchas que culminaron con las religiosas (del catolicismo y protestantismo), con que se asolaba el corazón de Europa, y nos vimos metidos de lleno en esas grandes guerras. Bien caro nos costó la desviación fundamental en el derrotero de la nacionalidad española.

Durante toda la pujanza de la Casa de Austria, desde Carlos V, hasta Carlos II, pasando por los cuatro Felipes, la Marina, aunque dando muestras de su vitalidad y con Almirantes, muchos de gran talla, fué hacia abajo, habiendo tenido su máxima eficiencia en tiempos de Felipe II, con Bazán y Don Juan de Austria, tan conocidos de todos nos-

otros; pero repito que no es ahora el momento de historiar (cosa no difícil y entretenida), mas dada nuestra misión aquí, seguiremos apuntando fechas notables desde el punto de vista orgánico, que, aunque resulte deslucido, lo consideramos necesario, y, además, indicará el trabajo de investigación a que hemos estado sometidos durante mucho tiempo.

Con el aumento del Poder Naval en tiempos de Felipe II se hizo necesaria una organización más perfecta. En 1568 se dieron unas Instrucciones en las que se trataba ya de los Veedores, Contadores y Proveedores, encargándoles de la cuenta y razón de gastos, compra y distribución, etc. En los siglos XVI y XVII, el Veedor General era el más alto cargo administrativo. (La palabra *administración* tenía un concepto más amplio que el que hoy solemos darle.) Los Veedores eran delegados suyos. Inspeccionaban y fiscalizaban no sólo gastos, compras, etc., sino artillería, armas, municiones, etc. En ausencia del Capitán y Almirante General, el Veedor General tomaba el mando y jurisdicción de la Armada. A los Veedores seguían en autoridad los Contadores, con atribuciones parecidas, aunque menos extensas. Los Proveedores hacían las compras de buques, pertrechos, etc., intervenidos por los Veedores. Los Escribanos daban fe de fallecimientos, hacían asientos de los "acuerdos" en los libros, testimonios, etc. Los Tenedores de bastimentos eran unos "guarda-almacenes" que recibían lo adquirido por el Proveedor y lo distribuían según órdenes. Los Maestres de jarcia eran como Oficiales de cargo en los buques.

Esto (que también se hizo en Francia) dió buen resultado; pero como la Nación iba rápidamente para abajo, no tardó la Marina en contagiarse de igual mal (que sólo había sufrido un alto en su carrera descendente) y al llegar a las postrimerías del desgraciado Carlos II, la Marina, como la Nación, presentaba un aspecto lastimoso.

Con la extinción de la Casa de Austria, coincide un período de decadencia de nuestra Armada; y al venir Feli-

pe V, con Alberoni, y sobre todo Patiño y Ensenada, comienza la reorganización de nuestra Armada con el siglo XVIII.

El advenimiento de Felipe V y la consolidación de la Casa de Borbón en nuestra Península, cumpliendo el testamento de Carlos II a despecho de las pretensiones del Archiduque, sentó los reales de la nueva Organización Naval en España, y ni que decir tiene que ésta vino inspirada de las Organizaciones francesas, de los Colbert, que tan buenos resultados habían dado.

Como el gran Luis XIV trató de ejercer influencia en España, aunque era condición obligada, al establecerse aquí su nieto, que las Coronas de Francia y España nunca estuviesen sobre una misma cabeza, los otros poderes, Austria, Inglaterra y Holanda, se aliaron contra España, y sublevada Nápoles en favor del Archiduque, se alistaron aquellas *expediciones navales a Italia*, que tan bien hablan de las dotes organizadoras de los grandes hombres de Estado que entonces nos regían. Fueron modelo en su clase.

Alberoni era italiano, de Parma, muy listo y ambicioso (se ganó la confianza de la Saboyana, segunda mujer de Felipe V); deseaba que España recobrase la soberanía en los estados italianos de Sicilia, Nápoles, Cerdeña y Ducado de Milán, que por el tratado de Utrech habían pasado, el primero al Duque de Saboya y los restantes a la Casa de Austria, así como Gibraltar y Menorca a los ingleses.

Corrió por Europa que el sueño de Alberoni era: apoderarse de Cerdeña y Sicilia; unirse con Carlos XII y Pedro el Grande; armar la Puerta Otomana contra el Imperio; dar al Zar y al Rey de Suecia por rivales a la Inglaterra; volver este trono al Pretendiente; quitar a Orléans la Regencia de Francia; y hacer independiente a Italia.

En la mayor parte de las intrigas que se tramaron durante el reinado de Felipe V, muchas de las cuales nos condujeron a la guerra, hay que ver la mano de Alberoni, que,

captada la confianza de la Saboyana por el modo de presentarle los problemas, usaba de su influencia con el Rey para vengar y arreglar cuestiones de amor propio, viejos pleitos de su patria nativa.

Las expediciones navales de esta época fueron un modelo de improvisación. Buscado el motivo para la lucha, por aquello que deseaba Alberoni, pronto se encontró y se aparejaron barcos en sitios donde hacía poco no se contaba con recursos de ninguna clase.

Alberoni obtuvo victorias y reveses (que no son del caso), pero a la larga, cansado Felipe V, tuvo que desprenderse de su Primer Ministro.

Como Intendente General de Marina de la segunda expedición a Italia, a Sicilia, fué Don José Patiño, a cuyo celo e inteligencia se debe que los 30 navíos y algunas fragatas que la formaban, con el Ejército que conducían, hubiesen podido armarse y navegar. Patiño siempre dijo que una Marina recién nacida, no podía confiar en sus fuerzas como una Marina que tiene la enseñanza de la experiencia. Estos consejos le hicieron conquistarse la confianza del Rey, en mengua de la del Cardenal Alberoni.

Renunció Felipe V la Corona en favor de su hijo Luis, que vivió muy poco, y al asumir nuevamente Felipe V la Corona se dedicó a consolidar la Marina, procurando la paz y preparándose para la guerra.

Durante los reinados de Felipe III y de Felipe IV se implantó una organización en la Marina Militar, debida en gran parte al Almirante D. Diego Brochero, que con su conocimiento y energía aconsejó unas reformas, de fondo, que afectaban grandemente a la marinería; en ellas se abordaba el problema de *subsidios a las familias* y se protegía y aumentaba la pesca de altura. Se pusieron en vigor unas Ordenanzas concediendo ventajas a los mozos que se dedicaban al servicio de la Armada, aumentándose así la Inscripción, y se corrigieron algunas corruptelas a que se pres-

taban las "matrículas de mar". Se mejoraron las condiciones de Pilotos y Capitanes, se fijaron reglas para todo el personal, de Almirante a Grumete. Se fomentaron las industrias marítimas de pesca y navegación, construcciones navales, etc., etc. Se autorizó a los particulares a armar naves para combatir la piratería, que aumentaba desesperadamente a medida que el Poder Naval español declinaba.

**Ambiente y Organizaciones del
siglo XVIII y principios del XIX, des-
de Felipe V hasta Isabel II.**

Quedamos hablando de la Marina del siglo XVIII. Como hechos notables merecen citarse, en la segunda mitad del siglo, la traslación a San Fernando de la Dirección General de la Armada; el Observatorio; la Academia de Guardias Marinas; la Biblioteca; la Imprenta, todo cuanto representaba valor y eficacia de nuestra Marina, que estaba en un período floreciente. La instauración de nuestra bandera roja y gualda (Carlos III).

Patiño, Ensenada y el Almirante Valdés...; se comenzaron y terminaron las obras de los Arsenales de Ferrol, Cartagena, La Carraca...

Con el advenimiento de la Casa de Borbón se reorganizó la Marina. En 1705 se creó el cargo de Intendente General (en vez del de Veedor General), Patiño fué nombrado en 1717; entendía en fabricación y carena de buques; compra, consumo y distribución de pertrechos y caudales; cuenta de Oficiales, soldados y marineros; fábricas de jarcia, lona, conservación de montes y plantíos, etc. Siendo Patiño Ministro del Consejo Real de Ordenes y Caballero de la de Calatrava fué nombrado, en 1711, para desempeñar la Intendencia Militar de Extremadura; y más tarde Intendente General de la Marina—como decimos—. Al propio tiempo, fué nombrado para la Superintendencia del reino de Sevilla y la presidencia del Tribunal de Contratación; más tarde fué Secretario del Despacho Universal, Consejero de Estado, etc., etc.



Ya hablaremos de él.

En honor de los Jefes y Oficiales extranjeros que nos escuchan hemos de dar una Conferencia sobre algunos de nuestros grandes organizadores de esta época que nos entretiene, y en dicha Conferencia hablaremos más despacio de los famosos acontecimientos a ellos debidos.

Por lo mucho que se habla en estos tiempos de la representación que tiene la Bandera roja y gualda, conviene que dediquemos un recuerdo a su origen para demostrar lo lejos que se hallan de la verdad algunos de los oradores de mítines baratos, que al abogar por la Bandera tricolor fundamentaban su fobia por la antigua, achacándole una significación que no tenía, pues dicen que era la Bandera monárquica de la Casa de Borbón. ¡Error crasísimo!

Con ocasión de las expediciones marítimas llevadas a cabo a fines del siglo XVIII contra las costas de Africa, muchas de ellas de castigo para acabar con los corsarios de Argel y sus proximidades, se aparejaron varias expediciones en las que formaban barcos de diversas naciones: Portugal, Nápoles y Malta, entre otras, que eran regidas por Reyes y Príncipes de la Casa de Borbón.

El célebre Ministro de Marina Don Antonio Valdés, hizo ver a su Monarca, Carlos III, la necesidad de que la Bandera que llevasen a esas expediciones nuestros buques, ya que eran los mejores y más numerosos, fuese muy diferente a la que arbolaban las naves de las otras naciones aliadas que tomaban parte en las acciones de conjunto a que nos venimos refiriendo, y en las que por cierto, tanto se distinguió el ilustre Teniente General de nuestra Armada Don Antonio Barceló.

Las Banderas usadas hasta entonces por los barcos de esos Estados citados, y los de Francia, Toscana y Parma, también gobernados por Borbones, eran de color blanco (que simbolizaba la Casa) y sólo se diferenciaban las Banderas, unas de otras, en los cuarteles de su escudo que (siempre

pequeño) llevaban en el centro. En cuanto los barcos se alejaban un poco no había medio de distinguir sus nacionalidades.

Y por iniciativa del Almirante Valdés, con el buen criterio que siempre demostró, se pensó en la reforma de nuestra Bandera. Pareció bien a Carlos III la proposición de su Ministro, y con acierto sumo, le encargó que el nuevo emblema para la Marina se hiciese a base de los colores rojo y gualda, que, por ser los que más predominaban en los Escudos de las Regiones de España (sobre todo en Aragón y Cataluña), eran colores tradicionales en su Reino, que recordaban glorias nacionales, ya que ellos inspiraron los tonos de los uniformes de nuestros soldados que simbolizaron las tropas de los Países Bajos y que popularizaron por toda Europa a la invencible Infantería española, desde los Tercios de Flandes a nuestros días—y en la actualidad aun usan el pantalón rojo los infantes—. Bajo estas patrióticas directivas mandó el Rey que le presentasen unos diseños o dibujos, con colores, para ver cuál elegía.

Así lo hizo Valdés, le presentó varios que por cierto están expuestos en una vitrina del Museo Naval, donde puede seguirse el proceso o gestación de la Bandera a que nos referimos. Eligieron aquellos Señores el doble rojo con el gualda en medio. Todo el emblema era ajeno por completo a la Casa de Borbón.

Y esos colores rojo y gualda simbolizaron a la Marina desde 1785 y posteriormente a nuestra España entera, hasta la proclamación de la segunda República (la primera también la usó) el 14 de abril de 1931, que se trocó el rojo inferior por el color morado.

Esta es la historia de la Bandera Nacional.

Y todos recordamos la dificultad que hubo en los buques que se encontraban en la mar al proclamarse la República o en aquellos que salieron a desempeñar comisión urgente, para fabricar, y lucir al llegar a puerto, la nueva Bandera.

El morado, por la diversidad de tonos que tiene y la dificultad de encontrar dos iguales (a más de lo que se decolora con la luz del sol), no se usa en ninguna de las banderas de los diversos Códigos—nacional ni internacional—que llevaban los barcos, así es que para encontrar el color deseado hubo que echar mano del pendón morado de Castilla y cortándole un pedazo se confeccionaron las nuevas banderas que flamearon en las popas de los barcos al llegar a tierra.

La obra preparatoria de Organización realizada por el Marqués de la Ensenada y Mazarredo, tuvo su final en las Ordenanzas Generales de la Armada Naval firmadas por Carlos IV en Aranjuez el año 1793 (y por su Ministro de Marina Don Antonio Valdés). No obstante, se llaman de Carlos III porque durante su reinado se había elaborado casi toda la Obra.

Para formarnos idea de lo completas que son las Ordenanzas de 1793, basta que enumeremos los seis Tratados que abarcan (subdivididos en títulos) y el contenido de cada uno de ellos:

Tratado 1.º Con un solo título, en el cual se ocupa del Almirante General.

Tratado 2.º Subdividido en seis títulos, que tratan del Cuerpo General de Oficiales de Guerra de la Armada; de la autoridad, funciones y obligaciones del Capitán y Director General de ella; de los Capitanes Generales de Departamentos; de los Comandantes Generales de Escuadra, y del Mayor General de la Armada y Mayores de Departamentos y Escuadras.

Tratado 3.º Del cargo y obligaciones del Comandante de un bajel y de las de sus Oficiales de Guerra, Mayores y de mar y cargo de todas clases, dividido en nueve títulos.

Tratado 4.º De las banderas, insignias de bajeles, saludos y honores que han de hacerse en ellos y los que co-

responden a los Oficiales de la Armada, así a bordo como en tierra y en sus funerales, dividido en tres títulos.

Tratado 5.º De la policía interior, servicio ordinario y disciplina marinera y militar de los bajeles, dividido en siete títulos.

Tratado 6.º De la economía, que comprende el alta y baja de los equipajes y la cuenta y razón de los pertrechos y víveres de los bajeles, sueldos en general, las gratificaciones de mesa y otras, y las revistas, tanto en tierra como a bordo, y de los viajes a Indias, dividido en siete títulos.

Si examinamos rápidamente estos contenidos vemos que están tratados todos los puntos de la Marina de aquella época, y aun—con las modificaciones inherentes a la época actual—pueden servir en muchos aspectos para la Marina moderna de estos días.

Si analizamos, aunque sea muy a la ligera, desde el punto de vista orgánico las mencionadas ordenanzas, veremos que están concebidas, como tendríamos que hacerlo hoy día, si nos dispusiéramos a escribir una Obra semejante.

El orden de prelación de los seis Tratados indica que se daba la alternativa que se debía a cada una de las partes de que se ocupan.

Así vemos que el *Tratado primero* se refiere al “Almirante General”. Lo que nos muestra, que lo más esencial al ocuparse de organizar algo, es definir bien los deberes y derechos del Mando, que éste debe ser único y que si se le exigen las máximas responsabilidades ha de estar investido de las mayores atribuciones y prerrogativas, así como se le debe rodear de todas las ayudas que le sean necesarias para el acierto, o, lo que es lo mismo, para el éxito.

En el *Tratado segundo* se refiere al “Cuerpo General de Oficiales de Guerra de la Armada”. No sólo le denomina “Cuerpo General”, sino que aun aclara más para que no haya lugar a duda: “Oficiales de Guerra de la Armada”. Esto es: al Cuerpo *objetivo*, al que ha de manejar el mate-

rial y conducir las fuerzas al combate, y así debe de ser, y así se concibe y se dice hoy día al especificar las atribuciones y las obligaciones de los diversos Cuerpos de las Marinas modernas. En los Reglamentos respectivos, cuando se citan los deberes y prerrogativas de cada uno, se pone de manifiesto cuanto venimos sosteniendo. Por muy necesarios y muy dignos que sean—y lo son—los Cuerpos que antes se denominaban “Auxiliares”, la razón de su nacimiento y existencia es la permanencia del Cuerpo General. Si este desapareciese, o disminuyese en importancia, igual ocurriría, pero con mucha más intensidad, en los demás Cuerpos que forman una Marina.

El *Tratado tercero* se refiere a los Comandantes de los buques y a los Oficiales de guerra; sigue viéndose que el Mando, ya sea el superior o los Mandos subordinados, es el eje de cualquier organización fabricada para que sea útil.

El *Tratado cuarto* se refiere a Banderas y Honores—a los símbolos, a la representación de cuanto antes tratamos—.

El *Tratado quinto* se ocupa de la policía interior. Una vez delimitados los deberes y obligaciones del Mando, se debe descender en toda buena organización a la mecánica interior de los diversos organismos sobre que se ejerce el Mando.

Y por último, el *Tratado sexto* se refiere a la parte económica, sin la cual no es posible que funcione lo demás.

Si el tiempo nos lo permitiera analizaríamos de igual manera cada uno de los Títulos en que se subdividen los *Tratados* citados y sacaríamos provechosas enseñanzas, que en nada discrepan de las teorías modernas de las Organizaciones Navales que están en vigor en las primeras potencias del mundo. Ello justifica el calificativo de las “Sabias Ordenanzas de la Armada” con que se las conocía en España y en el extranjero; bien lo merecían.

Coincide con el esplendor de la Marina los viajes y descubrimientos materiales y científicos a Magallanes y tierras

lejanas, el levantamiento de planos, exploraciones en mar y tierra, las observaciones astronómicas y el desarrollo grande de la Cartografía, etc., etc.

El reinado de Carlos III es de un florecimiento grande en todo. Muere en 1788 y le sucede su hijo Carlos IV en los años en que se tramaba en Francia su tremenda revolución.

Todos sabemos los acontecimientos sonados que hubo en la Marina bajo el mandato de este Soberano, que estaba fuertemente influenciado por Godoy. Y sin que pretendamos defender al Rey ni al favorito, no podemos menos de llamar la atención del ambiente en que tenían que moverse y la talla de los vecinos con quienes tenían que negociar; en Francia manejaba la política el célebre Talleyrand, "hombre enigmático y proteico—dice Villa-Urrutia—, que intervino en las cuestiones más importantes de su época y de cuya discutida personalidad no puede prescindir quien quiera conocer la historia política y diplomática, no sólo de Francia y de España, sino de Europa en el primer tercio del siglo XIX".

Y para juzgar del ingenio e influencia decisiva de este maquiavélico personaje (actor en un país fuerte), que tanto juego dió en nuestra España y en sus organizaciones, basta copiar las líneas siguientes del mismo historiador acabado de citar:

"Mucho se ha escrito y publicado sobre Talleyrand. Su larga vida que alcanzó ochenta y cuatro años comprende desde el reinado de Luis XV hasta el de Luis Felipe, y su amplio criterio político, según el cual servía siempre a su patria—según él decía—y no a ningún determinado régimen o forma de gobierno, le permitió servir a cuantos se sucedieron en Francia desde la Revolución hasta la Monarquía de Julio, figurando en todos como conspicuo personaje, ya fuera el Obispo de Autun en la Asamblea Constituyente, ya el Ministro de Relaciones Exteriores de Barrás con el

Directorio, y de Napoleón con el Consulado y el Imperio; y el negociador del Tratado de París y de la Paz en el Congreso de Viena; ya, en fin, el embajador de Luis Felipe en la Corte de Inglaterra. Las historias nacionales y extranjeras consagradas al estudio de este interesantísimo período, las que especialmente tratan del Congreso de Viena, en que la labor diplomática de Talleyrand, por él mismo referida en sus admirables cartas a Luis XVIII, superó a todo encomio."

Por un tratado de alianza ofensiva-defensiva firmado el año 1796 nos atamos de pies y manos a los franceses.

Y el *Pacto de Familia*, de tan graves consecuencias, que tanto se ha criticado y se critica hoy día con fines políticos, no tuvo como origen solamente la *familia*, pues cuando ésta ya no estaba ni actuaba en el solio francés, en tiempos de Napoleón, es cuando más nos obligaron los *pactos* de aquellos célebres políticos de allende y aquende el Pirineo y cuando más reveses sufrimos por su causa... ¡Trafalgar!

Las organizaciones de nuestra Patria se iban relajando y destruyendo; se puede decir que nuestras fuerzas de mar y tierra estaban a las órdenes del Directorio francés y no tardó Inglaterra en declararnos la guerra que había de hundir nuestra Marina Militar, que aunque estaba en decadencia si la comparamos con la de algunos años antes, aun tenía bastante poder.

El año 1797 tuvo lugar el tristemente célebre combate de San Vicente, cuyas fatales consecuencias se atribuyeron en un principio a la impericia del Almirante Córdova, lo que hizo que saliese condenado en el Consejo de guerra que le privó de su alto cargo y lo desterró de la Corte y de los Departamentos. No fué impericia suya, ni falta de valor personal en quien se oyó decir, en el fragor del combate, al ver aquel desastre, cuando se hallaba de pie en la toldilla entre los numerosos heridos que caían constante-

mente a su lado: "Con tanto proyectil que me rodea, ¿no habrá uno certero que acabe conmigo?" Aquel desastre fué debido a la desorganización reinante de años atrás, de que tanto se quejaba el Almirante Mazarredo, y como resultado de ella, a la falta de entrenamiento de la gente, modo de hacer las levas, etc., etc., que hacía que la moral de las dotaciones estuviese por los suelos, máxime cuando se veían delante de Almirantes como Jervis y de Comandantes como Nelson. Pasado algún tiempo, aun en vida del ilustre Almirante español, se reconoció y comprobó lo que acabamos de decir y se le rehabilitó.

Mal siguieron las cosas; no se remediaron las causas y, por tanto, los efectos—consecuencia de aquéllas—segúan siendo catastróficos. Para muestra basta un botón: En 1804 tuvo lugar el triste episodio de las cuatro fragatas, "Medea", "Mercedes", "Fama" y "Clara";, que traían el tesoro del Perú. Vosotros recordaréis; salieron varios buques del Callao y otros puertos, se reunieron y navegaron en convoy. Al tocar en Buenos Aires hubo que dejar algunos de los barcos y transbordar la carga a otros; allí quedó también enfermo el Jefe de Escuadra y de la expedición, Ugarte, y tomó el mando Don José Bustamante y Guerra (el antiguo Comandante de la "Atrevida"), compañero de Malaspina en su famoso viaje con la "Descubierta".

En dicha expedición embarcó el Capitán de Navío Don Diego de Alvear y su familia, en la "Mercedes"; como antes de zarpar se nombró a Don Diego, Mayor General y segundo Jefe de la Escuadra, transbordó a la fragata "Medea", buque insignia; y su familia (mujer y siete hijos pequeños) quedó en la "Mercedes".

Al recalar los barcos a las costas de España, en las proximidades del Cabo Santa María, se vieron unas velas inglesas que se iban aproximando. Por lo que pudiera ser, se preguntó a un barco dinamarqués que pasaba por allí si se había declarado la guerra entre España e Inglaterra

y contestó que no. Pero al aproximarse los barcos ingleses, muy superiores en fuerza a los nuestros—hecho así de intento para que no hubiese duda en aceptar las proposiciones deshonestas que nos hacían—, destacó un bote el Almirante inglés con un Oficial que nos dijo que, aunque no estaba declarada la guerra, tenía orden de llevar esas cuatro fragatas a Inglaterra, y de no avenirse a ello entablaría combate. Ante la extrañeza de todos, por lo inesperado del caso, el Jefe—que había formado en línea y mandó zafarrancho de combate—reunió Junta de Oficiales, no por dudar sobre la respuesta, sino por ver en qué forma se daba la negativa. Al separarse el bote inglés del costado de la “Medea”, antes de llegar a su destino—comprendiendo los ingleses la respuesta española—, rompieron el fuego y a los primeros disparos voló la “Mercedes” y se perdió por completo con casi la totalidad de la dotación y del transporte. Lo demás es conocido de todos, pero el hecho pone de manifiesto el estado en que estaban en España las cosas y cómo se la trataba por el extranjero.

El año 1805 tuvo lugar Trafalgar, que terminó con todo... y para qué hacer comentarios que olvidados tenemos por sabidos. La prueba de ello es que, aun teniendo España después del desastre de Trafalgar setenta buques grandes (entre navíos y fragatas), no pudimos levantar cabeza. Por ello Trafalgar fué algo más que una batalla naval; significó que en aquellas aguas concluyó la influencia ejercida por nuestra Marina—durante el siglo que entonces comenzaba—en los destinos militares y políticos de Europa; aseguró a Inglaterra su preponderancia en el mundo, puesto que ya no tenía enemigo delante; ya no tenía rival que le disputase la soberanía. Desde Trafalgar las águilas imperiales de Napoleón, no obstante los laureles que luego cosecharon en tierra, llevaban, como dicen los cazadores, “el plomo en el ala”, iban heridas de muerte. En Trafalgar habían sucumbido.

España, de haber tenido su Poder Naval asentado sobre sólidas y nacionales Organizaciones, aun le quedaba una buena base: setenta naves grandes y muchas pequeñas para haberse rehecho, pero todo iba de "capa caída" en la Nación y ni la abdicación de Carlos IV en su hijo Fernando VII ni los cambios radicales que hubo en la política, impidieron que lo poco bueno que iba quedando se consolidase; todo se vino a tierra y hasta en los Departamentos llegaron a morir de inanición Jefes y Oficiales dignísimos a quienes el Estado (que estaba deshecho) les debía muchos meses de sus pagas; con esto está dicho todo; es más elocuente que cuanto pudiéramos añadir.

El nombrado Almirantísimo Godoy, no era competente en cuestiones de Marina y su atención estaba fija en problemas de más monta para él, y la Nación dolorida y aterrada por las invasiones extranjeras y los gritos de allende los mares. La Nación se desangraba, ¡qué de extraño tiene que en veinticinco años se perdiese toda la América española, desde Venezuela el 1808, hasta Chile el 1833! ¡No se sublevaban contra España, sino contra la invasión extranjera que nos dominaba!

No había organizaciones y por ello aun comprando material naval como hizo el Gobierno para no perder nuestro contacto con América, aun comprando aquellos buques a Rusia (que también fué un negocio vergonzoso), no tuvimos Marina porque no teníamos gente para tripularlos. El Poder Naval de España—aunque siempre hubo algún buque a flote—era completamente nulo por no tener Organización ninguna.

**Los grandes organizadores de la
Marina española: Patiño, Enseña-
da, Valdés, Mazarredo.**

No tratamos de descubrir quiénes fueron los personajes de que nos ocuparemos en la Conferencia de hoy. Son figuras tan grandes que la fama de sus hechos traspasó las fronteras. Además, de cualquiera de ellos hay escritas abundantes biografías, por marinos y por gente civil, libros enteros. La mejor descripción de cada uno de ellos sería que leyésemos la Historia de España del tiempo en que vivieron y allí veremos sus organizaciones y sus hechos.

Cualquiera de estos Señores de que vamos a hablar merecería dedicársele más de una Conferencia; desde luego, sus actuaciones, si las describiésemos, nos llevarían mucho tiempo; pero no se trata de ello—aunque creo sería utilísimo, si el tiempo de que disponemos en lo que queda de curso lo permitiese—.

Para los Oficiales de Marina que nos escuchan que no son españoles, citaré de pasada los hechos más notables cogidos a voleo de unas biografías, a salto de mata. No otra cosa cabe en una hora, deseando hablar de figuras de la talla de Patiño, Ensenada, Valdés y Mazarredo.

Don José Patiño, a quien ya hemos nombrado varias veces desde que nos ocupamos de la Marina Española, como no puede menos de suceder, fué el creador de la Marina gloriosa del siglo XVIII.

Hombre de talento grande y de honradez probada, se había distinguido como Intendente general del Ejército cuando se le encomendó también la provisión de los bajeles,

y desde el principio le acompañó el éxito, ganándose cada vez más la confianza del Soberano, llegando hasta eclipsar al intrépido Cardenal Alberoni, no obstante la enemiga de Ministros de Marina, eminentes, como Don Andrés de Pez y Don Antonio Sopena.

La expedición para la conquista de Mallorca y más tarde las de Italia, le revelaron como hombre sin igual. Su gran tino en los consejos al Monarca, el no deslumbrarse ante la magnificencia de los barcos que había sacado de la nada y algunos pronósticos contra Alberoni, confirmados más tarde por la realidad, le elevaron por sus propios méritos al alto puesto que le correspondía.

Nombrado, como sabemos, en 1717 Intendente general de Marina, con máximas atribuciones, demostró merecerlas y estudió, organizó y legisló sobre "construcciones de barcos en el reino", "acopios de víveres y pertrechos", "cuenta y distribución de caudales", "matrícula y asiento de la marinería"; "fundación y fomento de las fábricas de artillería, jarcia y lonas", "apresto de escuadras", "plantío y explotación de montes", "administración y economía general", y como si fuese poco desempeñó la Presidencia del Tribunal de Contratación (la dirección del comercio y navegación de Indias). Dió, en una palabra, orientación moderna a lo que venía observándose y logró implantar en el país gran parte de industrias hasta entonces casi desconocidas. En la segunda expedición (1718) a Sicilia iba en calidad de Plenipotenciario el Intendente general de Marina, con las máximas atribuciones del Rey. Allí confirmó el dicho de que Patiño era el espíritu de las resoluciones.

Crecimiento enorme de la Marina. En 1717 publicó las Ordenanzas unificando deberes, atribuciones, etc. Labor enorme parecida a la de Colbert. En 1725 publicó Ordenanzas con funciones de Intendente general y particular, Comisarios, Ordenadores y Ordinarios, Oficiales y Escribanos.

En 1726, Ministro de Marina, se empezó a cons-

truir por el Estado. Se distribuyó la jurisdicción en tres Departamentos, Ferrol, Cádiz y Cartagena; se construyó el Arsenal de la Carraca y el Astillero de la Graña, etc. Se establecieron las "matrículas de mar", creándose para ello Comisarías en la costa. Se creó el Cuerpo de Cirujanos.

El primer trabajo que publicó y que más tarde fué mejorando, basta con leer su título para comprender la importancia que tenía: "Instrucción sobre diferentes puntos que se han de observar en el Cuerpo de la Marina de España y ha de tener fuerza de ordenanzas, hasta que S. M. mande publicar las que inviolablemente han de practicarse."

Deslindó los servicios de mar de los de tierra, presidiendo en la distribución de los deberes y obligaciones de cada uno el fin que debía llenar con arreglo a modernas teorías en la distribución del trabajo.

Concretó sobre composición de Escuadras, desapareciendo los prejuicios antiguos sobre precedencias y procedencias de barcos, que tan difícil hacía el manejarlos juntos cuando se reunían.

Legisló sobre uso de estandartes, gallardetes y fanales, para distinguir y marcar categorías y jerarquías:

Sentó las bases para modernizar la Marina y al mismo tiempo creó un material espléndido, nacionalizando lo que pudo y haciendo grandes acopios de los demás, para no depender del extranjero en un momento dado.

Situó y empezó las obras de los arsenales de Ferrol (1726), Cartagena y la Habana y la instalación de industrias navales por toda España.

De personal también se interesó grandemente: pilotos (reglamentó el célebre Colegio de San Telmo, en Sevilla), guardias marinas, oficiales, marinería, brigadas de artillería y batallones de Infantería de Marina, ingenieros, comisarios, etcétera. Demostró ser un hombre que se adelantó mucho a su tiempo, según la crítica de nacionales y extranjeros,

pues parejó con los asuntos de Marina los demás negocios del Reino en que él intervenía.

Fué en cuatro palabras, hombre de lealtad acrisolada y de honradez probada, como corresponde a quien, sobre tener una educación esmerada, perfeccionó sus virtudes—once años—en el Noviciado de la Compañía de Jesús. Poseía cuatro idiomas y estaba muy versado en Derecho y en Historia.

No resistimos la tentación de leer un extracto de lo que pudiéramos llamar la Hoja de servicios de Don José Patiño:

En 1715 aparejó una Escuadra que pasó a la conquista de Mallorca, que se tomó pronto.

En 1716 otra al mar del Sur para limpiarlo de buques extranjeros.

En 1717 otra para la conquista de Cerdeña formada por:

12 buques de guerra, las galeras, 100 transportes con 8.000 hombres y 600 caballos.

Las fuerzas de mar las mandaba el Marqués de Esteban Marí.

Las fuerzas de tierra el Marqués de Lede; tomaron Cerdeña.

Uniformó las fracciones de Escuadra, como eran: galeras del Mediterráneo, navíos del Océano, galiones de Indias.

Levantó el Arsenal de la Carraca, el Astillero de Puntales y otros en Cantabria y Cataluña; fomentó y reglamentó fábricas de cordelerías, cultivo del cáñamo, etc., etc.

Creó:

Compañía de Guardias Marinas (de donde salieron poco después Jorge Juan y Ulloa). Cuatro Batallones de Infantería de Marina y Brigadas de Artillería para guarnición de los bajeles.

Cuerpo del Ministerio, y sobre Materiales de Cuenta y Razón.

Reglamento General de sueldos de todas clases.

En 1718 otra Escuadra a Sicilia:

11 navíos de guerra a las órdenes del Jefe de Escuadra D. Antonio Gaztañaga; 10 fragatas, seis buques menores, las galeras a las órdenes del Jefe de Escuadra D. Francisco Grimau, 340 transportes con 30.000 hombres (entre ellos 10 regimientos de Caballería y Húsares).

Ya tenían conquistada toda la isla cuando el Embajador inglés Stanhope advirtió a Alberoni que la Escuadra del Almirante Byng estaba encargada de la neutralidad de Italia. El Carenal le contestó muy secamente que cumpliera las órdenes que tuviese y no previno a Patiño. Mucho jugo político se le sacó a esto.

Gaztañeta, no presumiendo el ataque inglés, destacó una División de su Escuadra a Malta, y así el inglés le pescó desprevenido y fraccionado.

Nuestra Escuadra perdió mucho en personal y material; Gaztañeta mismo resultó herido. Los enemigos de Patiño le hicieron una gran oposición.

En 1720 otra expedición para libertar Ceuta contra la morisma que la asediaba hacía veintiséis años. Mandó la Escuadra el Teniente General D. Carlos Grilló; mandó las galeras D. José de los Ríos; llevaron 160.000 hombres de transporte. Se libertó Ceuta y se tomaron las costas de Berbería, desde Tetuán a Túnez.

En 1723 legisló sobre:

Ordenanzas para Arsenales; modo de hacer las promociones de Oficiales.

Inglaterra se negaba a cumplir lo estipulado, a entregar Mahón y Gibraltar, y a la par se quejaba altamente de la violencia de los guarda-costas de Indias contra su comercio, y amenazó con una guerra.

Patiño se previno y se preparó para la guerra, y al estallar ésta en 1727 teníamos una Escuadra de:

25 navíos y buques menores en Barcelona, y 12 navíos y algunas fragatas en Alicante, gracias a lo cual la guerra duró relativamente poco.

En 1731.—Debido a Patiño, sale de Sevilla el Infante Don Carlos, a posesionarse de sus Estados de Italia (en 1759, por defunción de su hermano Fernando VI, es nombrado Rey de España bajo el nombre de Carlos III). Fué escoltado por 7.000 hombres, al mando de D. Lucas Spínola; 25 navíos, al mando del Marqués de Esteban, y por la Escuadra inglesa del Almirante Wager, de 16 navíos.

En 1732 otra poderosa Escuadra aparejó: 12 navíos con más de 500 buques y 26.000 hombres, al mando del Teniente General D. Francisco Cornejo, y las de tierra el Duque de Montemar.

En esta expedición iba de Comisario Ensenada; en Alicante se unió con D. Blas de Lezo, y todos juntos fueron a la reconquista de Orán (desde 1708, en poder de los Berberiscos). Se tomó Mazalquivir y Orán.

Lezo, con 6 navíos, fué a Génova, recogió el dinero que teníamos en sus Bancos y exigió satisfacciones, y volvió más tarde a Orán con 6 navíos, quedando muy bien.

En 1733—toma de Nápoles: Se aparejaron Escuadras de 20 navíos y 30.000 hombres, y luego otra Escuadra del Conde de Clavijo, con 80.000 hombres.

Quedó Nápoles independiente, para la Corona de España, después de más de 200 años de estar gobernado por diferentes naciones; se entró en Palermo.

A Patiño se debe la pujanza de los Arsenales de Ferrol y Cartagena, de Guarnizo y otros más pequeños, que esparció por todo el litoral. Se preocupó mucho de matrículas de gente.

En 1732 había una Marina de 31 navíos (10 de 70 cañones, 21 de 60 cañones) y 15 fragatas.

Las célebres expediciones del Duque de Montemar a Sicilia y la de Cerdeña, donde tanto se distinguió el Conde de Glimes de Brabante, fueron organizadas por "nuestro hombre".

Fomentó las industrias todas, y el erario público—como dijo Richelieu—adquirió la reputación, que es su principal riqueza.

No regateó expediciones para proteger lo mismo América, que los mares de Africa y de Italia.

Para impedir el comercio ilícito extranjero formó la Compañía llamada de Caracas, que estableció en Guipúzcoa en 1728, y en 1732 la Compañía de Filipinas.

Fueron modelo en su época las fábricas de lonas en Granada y Cervera, las de jarcias en San Sebastián, Cataluña y Puerto Real, y las de cables y cordajes en Sada.

En 1729 y 730 se hicieron *asientos* para pertrechos, víveres, betunes, jarcias, motonería, maderas y para el Hospital de Cádiz, todo ello con una meticulosidad que dejó fama.

En la célebre Compañía de Guardias Marinas se rendía culto preferente a las ciencias exactas, a la astronomía, a la náutica, y, más tarde, a la balística; así salieron Oficiales orgullo de la raza.

Nuestros Oficiales de Marina del siglo XVIII y principios del XIX tenían una instrucción técnica brillantísima, impropia de aquella época. Había una pléyade de Oficiales honra de España.

Me permito aconsejaros para recreo del espíritu las biografías publicadas sobre Patiño y Ensenada por don Antonio Rodríguez Villa; también escribió este autor sobre otro hombre insigne, don José del Campillo, colaborador y sucesor de Patiño.

Con lo dicho creemos suficiente para comprender la labor de este gran estadista, no detallando las organizaciones de

su tiempo, por no tener objeto, ya que están anticuadas.

Pero lo que más demuestra el talento del famoso Intendente, como dijimos, es que al ver flotar aquellas Escuadras que se habían construido y pertrechado en lugares donde no hacía muchos años "no se encontraban elementos... ni para cocer un caldero de brea", al ver Patiño que era una realidad aquel sueño suyo, y tener los navíos que había imaginado, no por ello se deslumbró, y respondía al Rey, cuando lleno de júbilo le felicitaba, que con marinas improvisadas, recién nacidas, no se sabe el rendimiento que pueden dar.

Alberoni se deslumbraba al ver aquellas flotas. El freno que ponía Patiño—no obstante ser el que las había hecho—a los impulsos del Cardenal, le hizo comprender al Monarca el valer de aquel hombre de facultades extraordinarias.

Patiño murió en 1736; poco antes de morir, el Rey le concedió la Grandeza de España, y al enterarse el agraciado, dijo: "El Rey me dá corona cuando no tengo cabeza".

La semilla que había sembrado fructificó posteriormente, y sus sucesores le copiaron en lo que sus dotes les permitía.

Pasemos a ocuparnos del Marqués de la Ensenada.

Hombre de cualidades poco comunes, se resistía a ser Ministro ¡*por falta de dotes!*; repitió las palabras del Cardenal Cisneros a Isabel la Católica cuando le ofreció y obligó a que aceptase el Capelo Cardenalicio; fué fiel continuador de la obra de Patiño, en cuya escuela se formó. Hay quien dice que su labor fué más completa que la de Patiño, pero no debemos olvidar que muchos problemas los encontró ya iniciados. Mejoró muchas cosas que el tiempo y la experiencia le iban aconsejando.

En 1732 embarcó en la Escuadra que había de conducir la expedición a la reconquista de Orán. El 1732, en Alicante, se incorporaron a las Fuerzas Navales que mandaba don Blas de Lezo, partiendo para Orán, y regresó una vez obtenido el éxito deseado.

El 1733 embarcó otra vez, en la expedición que conquistó los reinos de Nápoles y Sicilia.

En ambas se distinguió notablemente, no desmintiendo las fundadas esperanzas que pusieron en él don Diego Patiño y don José del Campillo, sus ilustres antecesores.

En el Almirantazgo que se formó el 1737 a las órdenes del Infante don Felipe, fué nombrado Secretario el Marqués de la Ensenada.

Se distinguió y trabajó mucho en la reglamentación de las matrículas de mar, privilegios a los inscriptos en Marina (1737), etc., las Ordenanzas de Arsenales de 1737, modelo de su época; reglamentación de sueldos y gratificaciones del año 1738. No pasaba año sin que dejara huella de su profundo estudio: la formación del arsenal de Cartagena (ya creado desde 1730), la Institución de Inválidos, plan y preparativo de Ordenanzas generales para el régimen de los diversos Cuerpos de la Armada. Fomentó la construcción de buques en España y en América. En colaboración con don Jorge Juan fundó en 1753 el Observatorio, gloria de la Marina española.

Impulsó los estudios de Jorge Juan y Ulloa (medición del grado para conocer la forma y magnitud de la tierra), que nos dieron fama mundial.

En 1743, Ministro de Marina. Su labor nacional fué enorme. En 1748 se suprimió el Consejo del Almirantazgo y se publicaron Ordenanzas militares, quedando, además, vigentes las administrativas de Patiño de 1717 y 1735.

Veamos un resumen de las Ordenanzas de 1748:

- Capitán o Director General de Marina.
- Comandantes Generales de Departamentos.
- Comandantes Generales de Escuadras.
- Intendentes o Ministros de Escuadras.
- Comisarios ordinarios y extraordinarios.
- Comandantes de buques.

Tenientes y Alféreces (2.º y Detall).
Oficiales subalternos (Guardias).
Oficial de cuenta y razón.

Cuerpo de Pilotos.

Piloto Mayor (Un oficial).
Director de Pilotos.
Pilotos, primeros, segundos y pilotines.
Escuelas de hidrografía en cada Departamento.

Inscripción Marítima.—(Concede ventajas a los inscriptos)

Compañía de Guardias-Marinas. (Han de ser caballeros hijosdalgos, notorios; ingresarán de catorce a dieciocho años.)

Ejercía Mando en Arsenales el Intendente; las faenas marineras, trabajos, inspección de pertrechos, etc., pertenecían al Capitán de Maestranza; los acopios, custodia de efectos, contabilidad y asuntos económicos, al Ministro de la Real Hacienda. Los Jefes militares no ejercían su autoridad hasta que les entregaban los buques listos.

En tiempo de Patiño empezó la lucha entre militares y administrativos, siendo el Marqués de la Victoria uno de los que más lucharon. Se continuó la lucha en tiempo de Ensenada, consiguiendo predominio la parte militar.

En 1772 se hizo una división entre las funciones económicas y las gubernativas. La ordenanza de Arsenales de 1776, creaba en los mismos el Inspector General de Marina, y se daba a éstos una organización militar. La Ordenanza económica de 1779 restringía aún más las atribuciones de lo que los franceses—ya lo veremos al hablar de su Marina y de Colbert—llamaron la "omnipotencia de la pluma" pasando a Hacienda todo lo relativo al sistema económico, con lo que el Cuerpo del Ministerio sufrió un grave quebranto. Las matrículas de mar pasaron a los militares; los asuntos

judiciales, también. Medida excesiva, que por sus malos resultados fué suprimida en 1802. El Reglamento de 1803 devolvía al Cuerpo del Ministerio, a Marina, casi todas sus antiguas atribuciones.

Ensenada desarrolló grandemente las fábricas de lonas y jarcias de los tres Departamentos, especialmente las de Cartagena. Impulsó la construcción y aumentó las fábricas de cañones de Granada, las de bronces de Sevilla y Barcelona y las de armas ligeras en Guipúzcoa.

Reglamentó y formó inventarios, pliegos de cargo para conocer hasta el número de cabillas que tenía un navío. Sobre construcciones ayudó *cuanto pudo* al Marqués de la Victoria y a Don Jorge Juan, llegando a construirse navíos y otros buques con planos españoles exclusivamente, y hasta se debió dar el nombre de Jorge Juan al sistema peculiar de construcción que empleaba, pues los barcos que hacía, eran más veloces y marineros que sus similares del extranjero, debido a lo cual muchos de ellos se vieron copiados por otras naciones que presumían de más entrenadas que la nuestra.

Ensenada organizó los Arsenales y estudió un proyecto intensivo de nuevas construcciones para hacer cincuenta navíos en ocho años; primera vez que se presentaban en esta forma los planes de Escuadra, de acuerdo con los presupuestos y posibilidades de la Nación; fué como si dijéramos el precursor de los sistemas modernos de nuevas construcciones.

Se dice que su lema para la defensa de la Nación era: "80 navíos y 80 escuadrones".

La victoria de Lezo sobre el Almirante Vernon, en Cartagena de Indias (de cuyos episodios existen reliquias y pruebas humillantes para la altanería inglesa en nuestro Museo Naval) (1), y la del Cabo Sicie por el Marqués de la Victoria,

(1) "Las Medallas del Almirante Vernon", por Alejandro Rosa; Buenos Aires, 1893.

"Un General Español cojo, manco y tuerto, Don Blas de Lezo, natural de Pasajes", por el Conde de Llobregat; Irún, 1927.

ponen de manifiesto la pujanza que tenía nuestra Marina y la bondad de sus Organizaciones, pues cuando los miembros de un cuerpo responden bien, muestran la complejidad del tronco que les da vida.

Al subir al trono Fernando VI por fallecimiento de su padre (1746) confirma a su primer Ministro, Ensenada, que tan florecientemente dirigía los destinos de España.

Organizó el Cuerpo de Ingenieros (1770), el armamento de los navíos y el comercio español con el Nuevo Mundo. Fundó en Cádiz el Colegio de Médicos.

Entre lo mucho notable que dejó escrito Ensenada merece citarse: "Exposición a D. Fernando VI al empezar su reinado 1746"; al año siguiente, 1747: "Exposición a S. M. relativa a la Hacienda, Indias, Guerra y Marina"; al año siguiente, 1748: "Exposición al Rey sobre el fomento de la Marina"; otra, el 1751: "Exposición al Rey sobre estado general de la nación", y se extiende larga y acertadamente sobre Marina.

Como la Nación iba rápidamente para arriba, los países extranjeros, especialmente Inglaterra, trabajaban constantemente por la caída de Ensenada. Con ocasión del contrabando que hacían los ingleses en el Río de la Plata, estableciéndose en la Colonia del Sacramento, propusieron al Rey Fernando VI, que el modo de terminar esto era cedernos esa Colonia a cambio de otras que les daríamos a los portugueses en el Brasil y de algunos terrenos en España (la parte de Tuy).

Se valieron de doña Bárbara de Braganza (portuguesa) para inclinar el ánimo del Rey. Pero pareciendo a Ensenada un desatino que perjudicaba grandemente a España, apeló a todos los recursos a que pudo para impedirlo; incluso avisó al Rey de las dos Sicilias (después Carlos III), como sucesor de su hermano en la Corona de España; aquél, de acuerdo con Ensenada, protestó. Fernando VI, molesto por ese paso de Ensenada, no muy diplomático, le quitó del

poder, pero siempre le guardaron en la Corte los respetos que se merecía.

Fué desterrado, pero al venir Carlos III lo llamó de nuevo, y otra vez fué apartado, tal vez porque se oponía a la expulsión de España, de los jesuítas. La política extranjera había triunfado; en varias capitales europeas se recibió la noticia con gran júbilo.

Navarrete dice, al hacer la biografía de Ensenada, y lo transcribe Rodríguez Villa en su trabajo sobre este hombre de Estado, al hablar de su caída:

Tal fué el resultado de una lucha tan porfiada entre los Gabinetes de Francia e Iglaterra sobre la permanencia o la separación de Ensenada, en la cual obtuvieron la victoria los ingleses; y la caída de este gran Ministro fué celebrada en Londres con fiestas y regocijos públicos. No era extraño que así sucediese. "Los grandes proyectos de Ensenada sobre la Marina (escribía el embajador Keene, después de nombrado el nuevo Ministerio) se han desvanecido. No se construirán más navíos; y sé que, sin embargo, de la economía que resulta de la gran disminución de empleados en este ramo, Valparaíso (Ministro de Hacienda), aún está descontento de las demandas de fondos que le hace Arriaga (Ministro de Marina). La economía del Conde (de Valparaíso) debe detener, según creo, los trabajos marítimos..., que nunca han tenido ni tendrán otro objeto que perjudicar a la Gran Bretaña". He aquí, pues, la verdadera causa de la caída de Ensenada, su gran crimen, el móvil secreto que, hábilmente dirigido por el Embajador inglés, secundado de los émulos del Marqués, produjo el oculto designio que la Corte Británica se propuso.

Murió de cerca de ochenta años, el año 1781, y desde muy niño se consagró al servicio del Estado. Llegó a todo cuanto podía llegar. Fué once años Ministro Universal del Rey y árbitro de los destinos de España, con Felipe V y Fernando VI.

Llamó la atención, a la par que por su sabiduría, por la magnificencia en el vestir. Cuentan que en una recepción de Palacio aparecía tan ricamente vestido y alhajado con preseas riquísimas, que se valuaba todo en 500.000 duros, y al decirselo así el Rey, contestó Ensenada: "Por la librea del criado se ha de conocer la grandeza del amo". Murió relativamente pobre; sólo dejó cuadros y obras de arte, en abundancia.

Decían de Ensenada que tenía la pasión por las reformas; era, como en Colbert, una necesidad de su naturaleza, y se consagró a ellas con vehemente ardor, introduciendo en todos los ramos de la Administración el orden, la regularidad y la sencillez.

Después de Patiño y Ensenada, siguiendo sus pasos, hubo varios organizadores, pero hoy sólo nos fijaremos en otros dos personajes, que ligeramente reseñaremos; son éstos: Valdés y Mazarredo. Ambos eran Oficiales de Marina.

Don Antonio Valdés (Baylio de la Orden de San Juan) fué el hombre que se necesitaba en aquellos tiempos; como entendido Jefe de la Armada, obró más directamente sobre ella, tanto en la instrucción de su personal como en el progreso de la parte material, buques y aprovisionamientos. Nació en Burgos (cuna de Bonifaz), de ilustre familia, y tomó parte desde muy joven en numerosos hechos de armas en España y América, en que se distinguió notablemente, y en todos demostró sus dotes de organizador y hombre de gobierno. A los veinticuatro años le nombró Carlos III Director de la importante fábrica de Artillería, que la mejoró notablemente, en vista de lo cual dos años más tarde, el 1783, ya ascendido a Jefe de Escuadra, fué nombrado Inspector General de Marina.

Pidió el Rey Consejo a su Secretario de Estado y del Despacho Universal de Marina, que se hallaba gravemente enfermo, sobre quién podía ser su sustituto, y le indicó el nombre de tres Generales de Marina, lo que prueba el per-

sonal que integraba la Armada; el primero de éstos era don Antonio Valdés; se le ofreció ser Ministro de Marina, —puesto que rehusó modestamente—; pero las circunstancias apremiaban, y hubo de tomar el cargo. Pronto acabó de captarse la voluntad del Monarca, y le nombró también Secretario de Estado y del Despacho Universal de Indias, y sucesivamente, Consejero de Estado, Teniente General, Gentilhombre, Capitán General de la Armada y Caballero del Toisón.

Al nombrarle Capitán General saltó sobre doce Tenientes Generales, de grandes méritos todos ellos, y tres sobresalientes, como don Antonio de Ulloa, don Antonio Barceló y don José de Mazarredo.

Sirvió a los Reyes Carlos III, IV y Fernando VII, sufriendo las altas y bajas naturales durante los acontecimientos de estos dos últimos reinados. En todos sus puestos demostró lo que valía y dejó huellas beneficiosas de su paso.

Más de doce años pasó Valdés al frente del Ministerio de Marina, y en vista de su talento y su experiencia, le pidió el Rey que informase sobre el estado de la Marina en aquella época, y sus causas y remedios. Después de la supresión del Almirantazgo, a la muerte del Infante don Felipe, se estableció por las Ordenanzas de 1748 y se confirmó por las de 1793 la Dirección General de la Armada, y a Valdés se le pedía su opinión para corregir los defectos que la experiencia aconsejase.

De su actuación como gobernante merece conocerse el informe luminoso que dió sobre si debía suspenderse o no el Almirantazgo, y sobre la nueva organización de la Marina.

Deseo hablar hoy para terminar la Conferencia, del Teniente General de la Armada D. José de Mazarredo y por ello, no detallo la Hoja de Servicios de Valdés, que por ser uno de los Generales más populares en nuestra Marina de sobra nos son conocidos sus hechos de armas.

Su sobrino, D. Cayetano Valdés, también Capitán General de la Armada, fué un gran hombre (el Comandante del "Pelayo" en San Vicente, y del "Neptuno", en Trafalgar); distinguióse mucho como militar y como gobernante; pero los tiempos revueltos en que sirvió no le dejaron hacer tanta labor orgánica positiva como a su tío.

Don José de Mazarredo, asimismo hombre insigne, militar y gobernante, contemporáneo de Valdés, rindió grandes servicios a su país. Muy estudioso, se distinguió en sus observaciones astronómicas, e inventó nuevos procedimientos para situarse por observaciones a los astros; y ningún ramo de la Marina se le ocultó a su inteligencia y a su celo. Fué un gran táctico.

Fomentó la instrucción marinera y militar del personal de su tiempo, y su obra cumbre como legislador fué el remate de "las sabias Ordenanzas de Carlos III", que planeadas por Ensenada, y con la colaboración de Valdés, terminó Mazarredo el 1793, y firmó Carlos IV en Aranjuez.

A la caída de Valdés, se relajaron sus acertadas disposiciones por las teorías innovadoras de sus sucesores. Visto esto, dimitió su mando de la Escuadra. El Gobierno se la admitió para mostrarle su descontento (le tenían grandes envidias), y le mandaron a Ferrol; este paso impremeditado costó caro al país, pues terminada la guerra con Francia por la paz de Basilea, y rotas las hostilidades con Inglaterra, la primera operación de guerra que hubo fué en 1797, el desastroso combate de San Vicente. Al terminar éste, se le dió a Mazarredo el mando de la Escuadra, y no obstante lo que el Gobierno le había hecho años antes, lo tomó de nuevo con entusiasmo, organizó aquellas fuerzas sin moral y sin orden, y preparó el camino y las dotaciones de elevado espíritu que combatieron en Trafalgar.

En 1798 salió para batir una División inglesa de once navíos que cruzaba frente a Cádiz. Siendo Capitán General de este Departamento, dispuso el traslado al Observatorio de

la Isla de León, de los instrumentos del antiguo de Cádiz, y con su saber y dotes orgánicos elevó aquel Centro sapientísimo a la altura de ser envidiado por los extranjeros.

Fué de Embajador a París, y luchó con Napoleón para que no dispudiese a su antojo de nuestras fuerzas navales como aquél quería; pero el poder del Emperador hizo que le relevasen de tan importante cargo, y regresó a su Capitanía General de Cádiz. No obstante, en sus últimos años, gracias a su amistad particular con Napoleón, pudo defender nuestros intereses, a pesar de la guerra que nos tenía declarada el gran corso.

La vida azarosa propia de aquella época le hizo conocer el infortunio, y sólo su talento y grandes dotes le colocaron en ~~situación~~ de dejar hecha una labor legislativa impropia de los tiempos tormentosos que corrían.

Escribió mucho sobre táctica, y la practicó con su Escuadra; también dedicó gran atención a las comunicaciones entre buques; publicó unas Instrucciones sobre señales, y con ejercicios constantes llegó a formar un personal especializado, que llamaba la atención en aquella época; pues mientras maniobraba la Escuadra no perdía el control su Almirante. En 1780, siendo Mayor General de la Escuadra de Córdova, debido a este entrenamiento que tenían, emprendió Mazarredo, en difíciles condiciones, una atrevida maniobra, que todos reputaron temeraria, y que tuvo mucho éxito, pues apresaron un gran convoy inglés.

En noviembre de 1780 libró de una pérdida segura a una Escuadra combinada (38 navíos y 20 fragatas, franceses, y 28 navíos y 4 fragatas españoles), y un riquísimo convoy de 130 buques mercantes; Mazarredo fué muy felicitado por el Almirante francés, conde de Estaing.

En 1781 una Escuadra combinada de 30 navíos españoles y 19 franceses fué sorprendida por un gran temporal; en lo más duro del tiempo hizo la señal el Almirante francés de que había gran peligro en la derrota. Mazarredo, fiado en

sus observaciones astronómicas, le replicó rápido y con firmeza que cuando se correría un grave riesgo es si variaban el rumbo, y así lo reconoció después públicamente, en Algeciras, el Almirante francés conde de Guinchen, diciéndole, con una franqueza que le honra, al conde de Artois (después Carlos X de Francia): "Yo iba a perder una Armada que el Almirante Mazarredo salvó".

Varias veces dió muestras de su admirable confianza en las observaciones, salvando su buque, que de seguir otras opiniones, se hubiese perdido.

Y en Escuadras combinadas tampoco fué el caso acabado de citar el único. En 1782, llevando él la derrota de la Escuadra aliada franco-española, también, asimismo, la sacó de una situación peligrosa, debido a sus observaciones y a sus cálculos.

Acudió con su Escuadra al bloqueo de Gibraltar, donde atacó con éxito a las baterías flotantes y a la Escuadra del Almirante Howe. En los muchos hechos de armas en que tomó parte demostró valor y gran pericia en el Mando.

Fué nombrado Jefe de estudios de la Compañía de Guardias Marinas, y demostró sus aptitudes excepcionales para el estudio y la enseñanza.

Escribió y legisló sobre Hidrografía y Construcciones. En las Bases Navales construyó diques y se dedicó a la habilitación de las mismas para facilitar los aprovisionamientos de la flota; esto resultó, como ocurre hoy en día, caro y de poco lucimiento. Sus enemigos políticos sacaron partido de ello.

Legisló con gran acierto y eficacia sobre régimen de policía y disciplina de los buques.

Con lo dicho—el tiempo no ha dado para más—se forma una idea del valer de estos cuatro caballeros.

Otros Grandes Organizadores.

Sólo citamos ayer a Patiño, Ensenada, Valdés y Mazaredo como hombres cumbres de nuestras Organizaciones del siglo XVIII. No necesito decir que no fueron ellos solos. Los períodos de florecimiento de las naciones los simbolizan unos hombres, pero al lado suyo, ya formados o elegidos por ellos, actúan otros, que sin su ayuda no harían cosas prácticas los primeros, o aunque las concibiesen, se estrella-rían al tratar de ponerse en práctica.

Todos nuestros historiadores marítimos—aquí citados otras veces—se ocupan, como es lógico, de los organizadores de que ayer traté, y aportan un sin fin de datos y anécdotas que “hacen ambiente”, y con éste, se interpreta como se debe el desarrollo de la obra de su tiempo. Pero no fueron sólo Patiño, Ensenada... los grandes organizadores del siglo XVIII; a ellos les acompañó el éxito, porque el ambiente en que actuaron les permitió moverse a su antojo, y, claro es, con talento y facilidades se obtiene el triunfo. Y éste fué rotundo, magnífico, indiscutible: “Nuestra Marina, que no tuvo un navío para transportar a Italia al Rey Felipe V (1701), llegó a juntar en 1795 cerca de 80 bajeles de línea y más de 300 de guerra de todos portes”.

Hombres eminentes de guerra y de ciencia los tuvimos a montones durante ese siglo, bien llamado de Oro en los anales de nuestra Marina. Citaremos unos cuantos, con los trabajos que aportaron:

El Capitán General de la Armada don Juan Josef Na-

varro, primer marqués de la Victoria, se ocupó y con éxito de Organizaciones; sus *Discursos y diferentes puntos, particularmente sobre la Marina*, bien lo ponen de manifiesto. Aguirre, con su *Discurso general sobre Marina*. Vargas Ponce, con sus biografías y estudios sobre *Varones ilustres de la Marina española*, la *Vida de Don Juan Josef Navarro* y la *Vida de Don Pedro Niño, primer conde de Buelna* (fué de los varones más esforzados de los siglos XIV y XV, tan notables en proezas marítimo-militares). Escaño, *Ideas del Excmo. Sr. D. Antonio de Escaño sobre un plan de reformas en la Marina Militar de España*. Luyando, *Razón de los gastos de la Marina Militar y reformas de que son susceptibles*. Salcedo, *Ideas facultativas de un Oficial de Marina amante de la patria y del honor del Cuerpo*.

Salazar, este erudito y eminente hombre de Estado dejó publicados más de una docena de trabajos sobre Marina; el *Juicio crítico sobre la Marina militar de España* (se publicó anónimo en 1814-1815), fué su obra crítica maestra, de gran envergadura, que dió mucho juego, y aun recientemente hubo quien se ocupó de ella muy parcialmente, para desfigurar los hechos.

Lasso de la Vega, *Desahogo crítico sobre cosas que atañen a la Marina Española; su estado decadente y medios intentados o propuestos para su restauración* (1834-1835), son dos pequeños opúsculos donde: N.º 1, "*Impúgnanse teorías y principios del Excmo. Sr. Conde de Salazar, profesados en sus escritos, realizados durante su Ministerio y sostenidos por S. E. en su novísimo manifiesto*"; y el N.º 2, "*Visiones del autor. Los teóricos y los prácticos. Rápida ojeada sobre lo que fué la Marina de España, y lo que es. Puerto y Arsenal de Cádiz. Una de sus necesidades más urgentes*". Lobo, *La Marina de Guerra española, tal como ella es; defectos y vicios de que adolece*; que divide en dos partes: una, referente a *Material*, y la otra, a *Organización personal reglamentaria y administrativa de la Armada*.

Y tantos de más o menos nombre, aunque de igual intención y sabiduría. Interesantísimo y muy instructivo desde el punto de vista orgánico, leer y comentar estos trabajos de fines y principios del siglo. Pero mi misión aquí es sólo citarlos; el tiempo no permite otra cosa; en la Biblioteca—magnífica por cierto—de este Ministerio y en la de San Fernando (Cádiz), hallaréis éstas y otras obras, en donde podrá deleitarse el que le tenga afición a esta clase de estudios. Os aseguro que enseñan mucho.

Sólo he citado obras de Oficiales de Marina.

Lástima grande que las ideas expuestas en esos trabajos que acabo de citar, de Marinos ilustres, que tan bien conocían y sentían el problema de nuestra Armada, no hubiesen encontrado otro ambiente en que desarrollarse. Lástima, digo, que a esta pléyade de Oficiales de Marina, insignes y beneméritos, que—no obstante abarcar un buen lapso de tiempo—, no les hubiese seguido otra época más propicia, para que sus ideas y enseñanzas hubiesen encontrado campo abonado, donde poder crecer y multiplicarse. El ambiente las ahogó.

Para terminar con las citas de trabajos de Organizaciones en esta época, diré que Saralegui (muy interesantes también sus trabajos sobre Marina, entre otros *Historia del Cuerpo Administrativo de la Armada*), en el prólogo de la edición de Salazar, de 1888, dice: "... triste período de nuestra Historia, que recogió la desgraciada herencia de medio siglo de errores y desaciertos incomprensibles; porque si mucho influyeron en los desastres marítimos de entonces el funesto cambio de política verificado en los primeros tiempos de Carlos IV, la decadencia inevitable de la riqueza pública y el trastorno radical que sufrió la administración general del Estado, mucha parte tuvo también, si no ha sido su causa más influyente y decisiva la incalificable ligereza con que, a impulsos de un exclusivismo delirante y ciego, se destruyó por su base el sistema administrativo de los fa-

mosos Ministros del ramo, de los dos primeros Borbones; el indiscreto furor de las innovaciones y los cambios de organización aconsejados por una intransigencia sin ejemplo; la rivalidad interior de los cuerpos, llamados a coadyuvar unidos a los propios fines y a compartir unos mismos destinos, y, en suma, la violenta reacción que se apoderó de las pasiones y de las ideas, desde el ruidoso destierro del inolvidable Marqués de la Ensenada". El párrafo que os acabo de leer no tiene desperdicio, dada la política imperante en aquellos tiempos.

La influencia extranjera, que empujaba cuanto podía para arruinarnos y anularnos, no nos perdonaba nuestra grandeza de siglos anteriores, y algunos hombres políticos de aquende el Pirineo (esos tipos funestos, que siempre existen), los que presumían de haberse asomado a Europa —¿por qué no les cerrarían el balcón?—, ayudaban a los de afuera, al copiar aquí sistemas de administración *que no nos iban* ni servían para el caso.

En lugar de copiar organizaciones de otros países sólo porque traían el *marchamo de Europa* debimos de tratar de hispanizarnos. No es jactancia; con recordar nuestros hechos de fines del siglo XV, todo el XVI y parte del XVII... Ya habíamos descubierto, incorporado y cristianizado un Mundo Nuevo... tenemos, pues, motivos más que sobrados para pensarlo, para creerlo y para proclamarlo a voz en grito.

Yo no sé si debo decir, pero en momentos de exaltación a que nos lleva el hablar de españoles ilustres, de marinos eminentes y recordar nuestra grandeza del pasado... —de cuando España se gobernaba por españoles—, el contraste me hace pensar y hasta decir que si aquella frase célebre que tanto nos hirió: "Africa empieza en los Pirineos", en lugar de ridiculizarla y anatematizarla, ¿no debimos de tomarla en serio y hacerla lema de nuestro escudo, y con ella en la frente marchar hacia adelante por derroteros propios, sin perder ni un ápice de nuestra hispanidad?



Es tonto presumir de cola de león, como nos sucedió a fines del siglo XVIII y principios del XIX... cuando ello nos sirvió—solamente—para que nos impusieran unas Organizaciones que *no nos venían a nuestra medida*, y ello trabajo consigo que nos llevasen con andadores por donde aquellos que nos las impusieron les convenía que fuésemos. ¡Pobre España!

No hubiera sido mejor decir: sí, España es la cabeza de Africa, el Estrecho es un accidente étnico sin importancia, que no modifica nuestra naturaleza de africanos. Si nuestro sol y nuestro temperamento está más acorde con Africa que con Europa, ¿por qué empeñarnos en copiar a los más dispares? No quiero decir que renunciásemos a los adelantos de la civilización de los demás países de Europa, no; esa, por nuestra situación geográfica, la teníamos siempre a mano; pero nos hubiesen venido los beneficios de esa civilización a través de nuestras costumbres y nuestras Organizaciones, que, pocas o muchas, mejores o peores, habían salido de nosotros mismos y por tanto, *eran más aprovechables*, hubiesen rendido más fruto.

La caída del Marqués de la Ensenada se celebró en Londres con fiestas populares. ¿No es ello más elocuente que todo lo que pudiéramos decir?

En las exposiciones o trabajos de estos señores, que abarcan un lapso relativamente grande, y que su conjunto representa la historia de nuestras Organizaciones navales, se refleja, como es lógico y natural, el ambiente en que se desarrollan; ya hemos dicho que las Organizaciones todas, y en todos los países, llevan inherentes a ellas el sello característico y peculiar de la época en que nacieron y se aplicaron; bien dice Salazar: "la materia de que se trata o el momento en que se escribe influyen, sin poderlo remediar, en nuestra imaginación, y de ella pasan sus efectos a la pluma..."

Todos los trabajos muy documentados, muy sabios, muy

oportunos...; pero no estaban los tiempos para Organizaciones.

La causa del fracaso de muchas Organizaciones, que eran buenas, fué su falta de estabilidad, la falta de permanencia en su aplicación.

Pero el país, a principios del siglo XIX, estaba con una agricultura poco desarrollada; los habitantes, escasos en número y mal conducidos. Los directores del pueblo, influenciados por doctrinas exóticas que no digerían, mal orientados, impresionados por las ideas modernas a la europea, y, sobre todo..., dirigidos desde el extranjero; con Francia por vecina, donde las ideas de la revolución no habían conseguido todavía apaciguar los espíritus, no teníamos industria, ni casi comercio; las fuerzas vitales de la Nación, mal empleadas y consumidas en luchas intestinas de partidos.

Cada café era un club y cada sótano albergaba una logia. Los primeros ecos de *La Internacional* comenzaban a llegar a nuestras masas populares.

¿Qué Poder Naval ni qué Marina podía florecer en este ambiente?

El Gobierno provisional de Serrano y de Topete, de 1869, termina de ejercer sus funciones soberanas, al menos nominalmente, cuando al año siguiente el General Prim (que había sido Regente del Reino) trae, sancionado por las Cortes, a D. Amadeo de Saboya como Rey de España. Hizo su entrada en Madrid el 2 de enero de 1871, y al llegar... ¡se encuentra que habían asesinado a quien lo había traído...!

Y desde la estación de Atocha se trasladó el Monarca saboyano a la Basílica del mismo nombre, donde habían constituido la capilla ardiente del General Prim, ante cuyo cadáver oró. De este modo comenzó el nuevo Monarca su carrera hacia el Palacio de Oriente, bajo una copiosa nevada, en un día gris de esos típicos en los inviernos madrileños. Buen ambiente para hacer ánimos y reorganizar nada.

Las intrigas políticas, tan ajenas a que surjan buenas

Organizaciones, no cesaron, antes al contrario, aumentaron, y el 11 de febrero de 1873, convencido el Monarca de que nada útil podía hacer, abdicó, y al marcharse se proclama la primera República.

No por ello se pacifican los espíritus, y rápidamente se suceden en la Presidencia de la República, Figueras, Pi y Margall, Salmerón y Castelar y otro Gobierno provisional, presidido por Serrano. El 30 de diciembre de 1874 se proclama en Sagunto como Rey de España a Don Alfonso XII.

Durante este período tuvo lugar *la Cantonal* y por la parte que la Marina tomó en ella, aunque de pasada, debemos citarla.

Al tratar Pi y Margall de constituir la nación en República federal, surgió la "revuelta", por el deseo de las regiones de erigirse en cantones independientes.

Esta insurrección fué producto de un largo período de anarquía que, como todos, destruye la disciplina, esparce el descontento, aviva pasiones, hace promesas y por ellas se conciben ilusiones—imposibles de verse realizadas—y tras ello la desilusión y el caos.

No es de este lugar el estudio y las derivaciones de la Cantonal, pero os recomiendo su lectura, pues el recordar aquello, unido a las enseñanzas que la Historia nos ha proporcionado desde entonces, será sin duda alguna de gran utilidad en los tiempos presentes.

Los acontecimientos políticos de aquella época, las revueltas y pronunciamientos, toda la agitación nacional durante la Regencia de María Cristina y la del General Espartero, tuvieron como epílogo la revolución septembrina de 1868; no eran tiempos de Organizaciones, sino de desorganizaciones.

La influencia extranjera, aun imperante, la dirección de la política internacional, llevada principalmente desde comienzos del siglo por las logias masónicas de París y de otras capitales, las sociedades y clubs más o menos secre-

tos, mantenían en gran confusión todas las Instituciones que fuesen capaces de organizar algo aquí en España; ni que decir tiene que los principales tiros se dirigían contra las instituciones armadas del Ejército y de la Marina.

El engaño de que fué objeto el Almirante Topete..., sublevó de un modo poco lógico a la Marina, pues, como dice más de un historiador de aquella época, la Marina implantó la República al grito de ¡Viva la Reina!

Todo desembocó en el Gobierno provisional de 1869, a que me refería, que tuvo por Presidente al General Serrano y por Ministro de Marina al Almirante Topete, hombre de gran prestigio, pues hacía pocos años que había sido el Comandante de la "Blanca" en aquella campaña del Pacífico, en que tanto se distinguió, particularmente en Abtao.

Aunque los Marineros no se metían en política, los profesionales de ésta les buscaban y procuraban comprometerlos, pues eran personajes de mucho prestigio y de limpia intención.

Desde principios del siglo los Marineros gozaban de gran reputación. El combate de Trafalgar y después el del Callao, donde demostraron aquellos hombres insignes que a su ciencia, como astrónomos, matemáticos, artilleros, etc., unían un valor personal heroico, les dió ante la Nación un crédito que no igualaba ninguna otra Corporación, y como decíamos, se les buscaba en política.

Prueba el valer de estos ilustres varones y su abundancia en el Cuerpo—no obstante lo reducido que siempre fué en España el personal de la Marina—que cinco de ellos fueron Regentes del Reino: Valdés (don Cayetano), Agar, Ciscar, Villavicencio y Escaño, y alguno de ellos repitió, y hubo otros Almirantes eminentes que renunciaron al cargo; tan abundante se hallaba nuestra Corporación de hombres insignes en estos tiempos revueltos que vivió España. Ello no puede menos de llenarnos de orgullo.

Pero conviene aquí que nos fijemos en que, no obstante el influjo inmenso del Mando sobre sus subordinados, cuando no se respiran aires puros no se obtiene del personal que se maneja el rendimiento a que el Mando es acreedor.

Fijémonos precisamente en Trafalgar y en el Callao de que venimos hablando. Después del primero de estos gloriosos combates, ¿por qué con los Marinos que sobrevivieron y con el material naval que quedó, no se sostuvo el Poder Naval en nuestra patria, si existían los dos elementos necesarios: hombres y barcos?

El personal que quedó después de Trafalgar era de muchísimo prestigio, como sabios y como hombres de mar y de guerra; basta fijarnos en algunos nombres: el Teniente General de la Armada, don Ignacio M.^a de Alava, los Jefes de Escuadra Escaño, Hidalgo de Cisneros, los Brigadieres don Cayetano Valdés, Uriarte y Cagigal, por no citar más que los Almirantes que fueron heridos; con la fama que les daba la prueba por que acababan de pasar, sus heridas... y los muertos, los mismos Almirantes que habían dado su vida por la patria, como Gravina, Alcalá Galiano y Churrucá, todos ellos hombres eminentes, que se habían distinguido grandemente en las diversas ramas de la ciencia, entonces más en auge; aún hoy en día, algunas de las obras que dejaron escritas causaron la admiración en propios y extraños.

El material que pudo salvarse no era mucho, pero sí el suficiente para que con el espíritu que le imbuyesen los Jefes que lo manejaban pudiese haber revivido el Poder Naval en la Nación que había descubierto y llevado la civilización moderna a un Mundo entero.

Pues no sobrevivió ese Poder Naval a que teníamos derecho por los hombres y por el material que lo integraban, única y simplemente por el ambiente infecto que se respiraba; los aires que soplaban en nuestro país eran aires de fronda, que se habían impregnado de indisciplina al pasar

por el país vecino, y que tan mal digerían aquí los políticos, que presumían de "hombres modernos, que se habían asomado a Europa". Ese ambiente esparcido a los cuatro vientos, alimentado y enrarecido por las sociedades secretas y los clubs—tan en boga en Francia—asfixiaron las sanas doctrinas de esos hombres honorables que habían dado sus vidas por la patria, y de esos otros que sobrevivieron al brutal combate y que trataron de salvar lo que no se pudo, *debido a' medio que les rodeaba*.

Y prueba lo que digo, que fué causa del ambiente y no de los hombres, que en el Callao, allá en el Pacífico, donde se escribió una de las páginas más gloriosas de las Marinas modernas, los hombres que dirigieron aquella pelea eran los discípulos de los hombres de Trafalgar. Habían conseguido los discípulos lo que no habían logrado sus maestros, y ello ¿por qué fué? Las dotaciones de los barcos eran de la misma clase social, la ilustración que tenían, análoga a la de sus compañeros de medio siglo antes; ¿a qué se debió aquel fenómeno? Pues a que los Marinos del Callao, los Mandos de aquella Escuadra: Méndez Núñez, Lobo, Pezuela, Alvargonzález, Topete, Valcárcel, Antequera, Sánchez Barcáiztegui, Patero, Castellanos (por no citar más que los Mandos de importancia); esos Marinos predicaban la buena doctrina—de viva voz y con *el ejemplo*—a sus dotaciones, y estas gentes, a tantos miles de millas de su Patria, que no saltaban a tierra hacía mucho tiempo, no obstante las privaciones que ello lleva consigo, no podían "malearse" y, por tanto, estaban *disciplinadas*; el ambiente en que se movían era de aire puro, no contaminado por ningún vecino (como sucedió en España después de Trafalgar), y ello fué origen de los éxitos obtenidos y que aun asombran al mundo. Como hemos repetido varias veces en estas Conferencias, en Orgánica casi todo es cuestión de ambiente.

No me meto aquí a considerar si las teorías que propaló la Revolución eran buenas o malas; no es materia para

este lugar. Lo que sí afirmo es que hablar de los "derechos del hombre"... , si uno no se expresa bien, o si la política tuerce (para que no se interprete bien) lo que uno dice... siempre son teorías perniciosas para la milicia.

La milicia y la no milicia; pero particularmente aquélla; debe ser toda subordinación al que manda; que no se le discuta; figuraos si en una orquesta, cuando el Director, el que lleva la batuta, apunta, para dar entrada, al primer clarinete, si este señor se retarda y le discute al Maestro si debe entrar entonces o debe de soplar más tarde, cuando a él se le antoje, lo que saldría de semejante sinfonía. Ese individuo, con esas ideas, *no debe ser músico*; no sirve para eso; no debe sentarse entre los de la orquesta, y si lo pretende, hay que echarle a viva fuerza; mientras esté entre los músicos, *aquello no podrá sonar afinado*, será siempre algo discordante.

Desde el punto de vista militar—que aquí nos interesa— es completamente inadmisibile.

A pesar de las grandes convulsiones por que pasó España desde aquellos tiempos de "Marina, poca y mal pagada", hasta la vergüenza de la Cantonal, en que, además de no pagar, se llegó al "que baile, que baile"—que obligó a los Oficiales a bandonar casi en su totalidad los barcos—, hubo sus conatos de Organización, aunque parezca la palabra un sarcasmo; pero no pasaron del papel. Al ponerse en práctica, fracasaron. La Marina no pesaba nada en la balanza nacional.

A los funcionarios del Estado llegó a no pagárseles su sueldo. No sólo la Marina se resentía de falta de pagas; de todos es conocida aquella carta a su hermano, de uno de los Marineros que más se distinguieron en Trafalgar, en que le decía que la penuria por que atravesaban en los barcos era tan grande, que si no le enviaban dinero de su casa, él no tenía ya ni para pagar al peluquero el tocado de su cole-

ta, ni para unas medias de seda el día que tuviese que ir a Capitania para cumplimentar al Capitán General.

En el Ejército sucedía otro tanto; también es muy conocida la anécdota del General Castaños, que al presentarse en pleno invierno, en el mes de enero, en una Recepción Oficial, de pantalón blanco, y preguntarle su Jefe cómo venía así, respondió—muy subordinado—: “Porque la última paga que he cobrado es la del mes de julio”.

En Marina los atrasos llegaron a ser de varios años, y para algunos Jefes dignísimos fué de fatales consecuencias. Esta época no puede ser más bochornosa para la Nación.

El 2 de mayo de 1866 fué, como todos sabemos, el combate del Callao y el término glorioso de nuestra actuación en el Pacífico.

A partir de esa época vamos a ir examinando más despacio las diversas Organizaciones que han regido nuestra Marina.

CAPITULO II

DESDE LA REVOLUCION SEPTENBRINA DEL 68, HAS-
TA DESPUES DE LA GUERRA CON LOS EE. UU.

El Almirantazgo de 1869.—Su crítica.—Proyecto de Ordenanzas de 1873.—Organización de 1873 (Oreyro).—Rápida sucesión de Ministros y reformas.—El Almirante Antequera.—Organización de 1885 (Beránnger).—Organizaciones de 1890.—Organizaciones de la pre-guerra.—Primer Estado Mayor.

CAPITULO 4

LA ORGANIZACIÓN DE LA EMPRESA

El presente capítulo trata de la organización de la empresa, que es el conjunto de actividades que se realizan para lograr los objetivos de la misma. La organización de la empresa se refiere a la forma en que se estructuran las actividades y los recursos de la empresa para lograr los objetivos de la misma. Este capítulo se divide en dos partes: la primera trata de la organización de la empresa en general y la segunda trata de la organización de la empresa en particular.

El Almirantazgo de 1869

En el Gobierno provisional de 1869, el Almirante Topete se encarga de la cartera de Marina; malos años eran éstos para organizar nada. No obstante el valer del personal de la Armada, ésta iba rápidamente para abajo. Los Marineros poco aficionados a la política se quedaban al margen de ésta, y en los años tumultuosos que siguen, tiene forzosamente que estrellarse cualquier intento de Organización, por bien concebido que estuviese; el *ambiente* no permitía otra cosa.

Topete, en octubre de 1868, publica dos Decretos; en el primero suprime los Centros administrativos, que estaban en vigor desde diciembre de 1867, y que constituían el Ministerio de Marina.

El segundo Decreto decía como sigue:

“Siendo de urgente necesidad atender a la administración de los distintos ramos de la Armada, y en tanto que aquélla se organiza de una manera definitiva; usando de las facultades que me competen como individuo del Gobierno Provisional, de acuerdo con él y como Ministro de Marina,

Vengo en decretar:

Primero. Se crea una Junta provisional de Gobierno de la Armada, que reasuma las atribuciones de las suprimidas Directiva y Consultiva y demás Centros administrativos del Ministerio.

Segundo. Componen esta Junta:

El Ministro, Presidente.

Un General, Vicepresidente.

Cinco Brigadieres o Capitanes de Navío.

Un Coronel de Estado Mayor de Artillería de la Armada.

Un Capitán de Navío de Ingenieros.

Un Comisario de Primera Clase.

Dos Secretarios; el primero, de la clase de Jefes del Cuerpo general, y el segundo, de la de Tenientes de Navío.

Tercero. Además de los trabajos extraordinarios de que tiene que ocuparse perentoriamente la Junta, tres de los Brigadieres o Capitanes de Navío se encargarán de las Secciones de Armamentos, Personal y Matrículas, y los Vocales pertenecientes a los demás Cuerpos de la Armada serán los encargados del Personal y Material de su ramo.

Cuarto. Como Asesor General de esta Junta, actuará un Ministro Togado del Supremo Tribunal de Guerra y Marina, procedente del Cuerpo Jurídico de la Armada.

Luego se habla del personal que integran las Secciones, sueldos, etc.

Octavo. Para el despacho de los asuntos que constituían el suprimido Negociado Central, se crea una Secretaría del Ministro, cuyo Jefe disfrutará de igual haber que el asignado al del suprimido Negociado.

La Junta ya se decía que funcionaría hasta que se crease un Almirantazgo, que implantaría un plan orgánico amplio y definitivo; estaría inspirado en el Almirantazgo inglés; pues como en aquella nación la Marina era *eficiente*, lógico era pensar que el organismo que proporcionaba a la Marina esa virtud tendría las características necesarias y envidiables que debíamos copiar.

Pero aquí nos permitimos decir que como el ambiente de Inglaterra no era precisamente el nuestro, el Almirantazgo de Topete tenía que fracasar. Recordemos lo que dijimos en nuestras primeras Conferencias de los "miuras" y los *greens* ingleses; mientras los toros que han pacido varios años en los campos norteños ya no embisten, sus hermanos, los que llevan sangre de los mismos padres y las mismas madres, es-

tán dando un juego atroz en la cálida arena de la plaza de toros de Sevilla...

Y en verdad no fué debido a las personas que integraban la Junta provisional primero, ni el Almirantazgo definitivo después, ya que de Presidente de ambos actuó el Ministro, y de Vicepresidentes, don Casto Méndez Núñez (recién regresado del Pacífico) y don Juan B. Antequera, respectivamente; dos Contralmirantes cuyos nombres indican más que cuanto nosotros quisiésemos decir; en aquella época aseguramos que eran de los más capacitados y preparados para el caso, de modo que ni como orgánicos ni como patriotas se pudo tener más acierto en su elección.

Otro tanto podemos decir de las demás personas designadas.

Entre los Vocales del Almirantazgo estaban Beránger, Brigadier entonces; D. Segismundo Moret, como Diputado a Cortes; de Secretario, el Capitán de Navío don Rafael Rodríguez Arias; entre los Oficiales de Secretaría, el Capitán de Fragata Oreyro, el Teniente de Navío de primera Montojo; y entre los Jefes y Oficiales de Secciones, el Capitán de Navío don Juan Romero, y don Javier de Salas, que tanto se distinguió como historiador de nuestra Marina.

Los nombres que acabo de citar eran una garantía de éxito. Casi todos ellos—en años sucesivos—fueron autores de reformas que trataron de implantar desde la poltrona del Ministerio. No se puede pedir personal más competente ni entrenado en estos asuntos. Por los preámbulos de los Decretos de reforma veremos que no se podía concebir mejor el remedio para los males que trataban de corregir, y, sin embargo... el ambiente lo mataba todo.

No era sólo el ambiente lo que hacía fracasar las organizaciones; también tenía por motivo el poco tiempo que cada Ministro estaba ocupando la Cartera; pero como esto era debido a los vaivenes de la política, y ella, más que nada, es lo que marca el ambiente de la época, por considerarlo

una consecuencia de aquél, sólo decimos que todo era cuestión de ambiente.

Con fecha análoga, 20 de octubre de 1868, decretaba Topete lo que sigue:

“Nombrada por Decreto de esta fecha la Junta provisional de Gobierno de la Armada, que, además del despacho ordinario atienda a la completa reorganización de aquélla, y con el fin de ordenar los trabajos extraordinarios hasta completar un proyecto de Ley Naval que debe ser presentado a las Cortes Constituyentes para su definitiva aprobación, he tenido a bien disponer se proceda perentoriamente a su estudio en el orden siguiente:

- 1.º Reglamento del Almirantazgo que debe regir en lo sucesivo en la Armada.
- 2.º Clasificación del personal activo y pasivo de todos los Cuerpos.
- 3.º Ley de ascensos y personal que debe constituir los Cuerpos de la Armada.
- 4.º Simplificación de la contabilidad.
- 5.º Organización y fomento de buques y arsenales.
- 6.º Material que debe constituir la fuerza marítima del país.
- 7.º Enajenación del material inútil.
- 8.º Arreglo y redacción de presupuestos.
- 9.º Estímulo para el servicio naval voluntario, mejorando las condiciones actuales del hombre de mar.
- 10 Fomento y desarrollo de la Marina mercante.
- 11 Establecimientos científicos.
- 12 Ampliar la ilustración de la juventud de la Armada.
- 13 Reorganización de la Artillería e Infantería de Marina.
- 14 Reformas en el Cuerpo de Sanidad de la Armada.
- 15 Pronta organización de cabos de cañón.
- 16 Reforma en la Escuela de Contramaestres.
- 17 Código penal naval.

Como se ve, es todo un programa. Lástima que las buenas intenciones que siguieron a la puesta en práctica no se vieran coronadas por el éxito.

En esta época se cambiaron las denominaciones de las altas jerarquías de la Armada. Se sustituyeron las denominaciones de Capitán General, Teniente General y Jefe de Escuadra, con que venían designándose por entonces a los Oficiales Generales de la Armada, por las de Almirante, Vicealmirante y Contralmirante, respectivamente. A los Brigadieres se les denominó Capitán de Navío de 1.^a clase.

Retoques posteriores han sufrido las denominaciones de los empleos hasta nuestros días. Por R. D. de 10 de enero de 1912. Siendo Ministro el Almirante Pidal, se estableció de nuevo la denominación de Capitán General de la Armada para la jerarquía máxima de nuestra Marina—se suprime la denominación de Capitán de Navío de primera clase—y a los otros tres grados del Generalato se les llamará en lo sucesivo Almirante (equivalente del Teniente General del Ejército), Vicealmirante (General de División) y Contralmirante (Brigadier). Asimismo el empleo de Teniente de Navío de primera clase se designará por Capitán de Corbeta. Y por una ley orgánica de 1931 (Casares Quiroga) se suprimen los empleos de Capitán General de la Armada y de Almirante.

Volvamos a nuestro Almirantazgo, que se creó en virtud de una ley de febrero de 1869.

Comienza el documento con un largo preámbulo, como lo demuestra el que empiece diciendo que desde que le nombraron Ministro dedicó toda su atención al mejor acierto. De dicho preámbulo extractamos lo que sigue: Con la Dirección General de la Armada, suprimida en 1857 y que de mucho antes venía anulada por la Secretaría del Ministerio, desapareció el único Centro cuyo principal objeto era dar unidad a la Administración general de la Marina; la organización que sustituyó al referido Centro no dió el resultado que de él se esperaba, no obstante su prolongada existencia.

Se crearon Direcciones especiales independientes unas de otras, y dos Juntas, una consultiva y otra directiva, revestidos sus Directores de iniciativas en cuantos asuntos les estaban encomendados, despachaban separadamente con el Ministro (cuyo pensamiento cambiaba con la política del Gobierno), así es que no se producía la unidad y continuidad de criterio apetecida, y ello daba lugar a que se desquiciase gradualmente la Administración y se ocasionaran rivalidades funestas entre los distintos Cuerpos de la Armada. La Junta directiva se dedicaba al estudio y redacción del Presupuesto, y la consultiva, despojada de iniciativa y desprovista de personal, no tenía más atribuciones que asuntos del personal (clasificar, propuestas de Mandos, ascensos, etc.) y algo de expedientes de subastas. Si no satisfacían los informes, o las Direcciones oponían nuevos datos a la consulta, se apelaba a la Junta directiva, compuesta bajo la presidencia del Ministro, de los Vocales de la consultiva y de los Directores del Ministerio; esto es, de los mismos que habían tratado de antemano la cuestión. Faltaba, pues, unidad en el pensamiento y en la acción, las resoluciones de generalidad eran aisladas, y fácil es comprender los resultados de semejante falta de concierto.

Repetidas veces se intentó poner remedio, y se emprendieron trabajos, porque todo el mundo se quejaba; pero no llegó a conseguirse.

La Junta de un Cuerpo tan complejo carecía de iniciativas y de personal en una época de rápida y radical transición del material, en que lo contemplado ayer como tipo de perfecta fuerza era desechado mañana; adolecía hasta de la organización adecuada al fin que se proponía, y de esa Junta salían acuerdos que al discutirse por el personal no quedaba bien parada; y no hay que olvidar que era la primera Junta consultiva de la Armada. No digamos nada si por exigencias o recomendaciones políticas era el Ministro mismo quien desatendía a la Junta que nos ocupa.

Dice Topete: "En una palabra: la voluntad sin límites del Ministro ya independiente o sugerida, ha sido la única regla que en legislación, gobierno, mando y administración ha regido a la Armada desde 1857."

Y para que esto no continúe—sigo extractando—todo su empeño fué sustituir lo antiguo con una *colectividad* celosa del cumplimiento de las leyes y del verdadero fomento de la Marina.

Aboga por que el suelo patrio puede proporcionar—ello es riqueza—los principales elementos de fuerza, y porque la Marina no sufra los vaivenes de la política, tan variable en nuestro país. Después de disertar largamente sobre todo ello, llega a la conclusión de que aunque hay que nacionalizar las industrias no debemos de olvidar que el Estado metido a empresario, sale siempre, como vulgarmente se dice, con las manos en la cabeza.

Habla de crear un Almirantazgo que sirva para todo lo bueno que él se propone, y esa Corporación—así la llama—donde estén representados todos los Cuerpos, "si por fortuna es aceptada por el país, puede amoldarse fácilmente en nuestras costumbres, es liberal hasta el punto de residenciar los actos del Ministro y tiene provechoso ejemplo en la nación que todo lo fía a sus Escuadras y que mira en el engrandecimiento de su Marina el emblema de su poder en el mundo", y sigue refiriéndose al Almirantazgo inglés... "que cuenta con siglos de existencia en aquel país, modelo de libertades; cambian los gobiernos, la política, se suceden las personas; pero el Almirantazgo subsiste como institución para dar vida a la Marina en provecho de la Patria."

Animado por lo dicho cree llegado el anhelado momento de establecer en España esa institución modelo que tanto bien rinde—allá—, y se dispone a hacerlo en el momento presente; "ninguno más oportuno, en que es preciso romper con las

rutinas del pasado y variar de senda en la Administración de la Armada”.

.....

“En nuestra España se ha ensayado, aunque con poca fortuna, una sombra de aquella institución; pero si autorizadas e ilustradas opiniones, entre las que habrá de citarse la del insigne General Escaño y otros Almirantes nacionales y extranjeros; si el ejemplo y la práctica, y la imprescindible necesidad de radicales reformas en el Gobierno de la Marina pueden servir de poderosos precedentes para decidir el ánimo del que busca acierto, todo se aúna para que hoy realice el que suscribe su indicado propósito.

La Marina, por la índole especial de su servicio, y ante los diversos elementos que la forman, necesita más que otra alguna corporación del Estado un centro directivo ajeno completamente a la política; y como ni ha sido ni será posible en lo sucesivo poner siempre Oficiales de Marina al frente de tan complicados intereses, de aquí la tangible necesidad de dejar al hombre político en su natural esfera, cercándolo de una colectividad facultativa que le sirva de auxiliar competente; que sea, como queda dicho, el fiel guardador de la ley y el celoso fomentador de un arma tan ligada con el porvenir de nuestra patria, y a la que en todas circunstancias está reservada tan noble misión.”

Para mayor garantía de acierto llama al seno del Almirantazgo, como representación política del Gobierno, a un Diputado a Cortes, que designará el Ministro, así como a los demás miembros facultativos.

Después de haber expuesto el pensamiento que preside a la creación del Almirantazgo, expone en el mismo preámbulo y también con alguna amplitud: “las ventajas que—a su juicio—han de tocarse en breve...”

.....

“...desde luego asegura que ofrece un sistema fijo, del que depende la unidad del pensamiento y acción; que la grave responsabilidad que alcanza a todos y a cada uno de los miembros de aquella corporación les hará detenerse ante la Ley y meditar sus resoluciones; que la Representación nacional será el único poder intermedio entre el Almirantazgo y el Jefe del Estado; que merced a las rápidas comunicaciones de nuestra época, el Almirantazgo ejercerá inmediata y severa inspección en los Departamentos marítimos, Arsenales y Armamentos de Escuadra; que se oirá su autorizada opinión sobre la defensa de nuestro litoral; que esa misma responsabilidad que justamente se le impone le hará buscar en la industria nacional, a la que siempre ofrece la Marina provechoso estímulo, lo que tanto cuesta en el extranjero; que reunirá en un mismo Centro el personal de todos los Cuerpos de la Armada para que todos sean regidos en la misma forma, evitando así apasionadas comparaciones y quejas nocivas al verdadero servicio de la patria; que hará notable diferencia entre la Administración y Contabilidad del ramo; que será el firme asiento para reformar nuestro Código Naval; y, por último, que de hoy más la Marina será responsable de sus actos si la *corporación* que la rige asume el Mando, administración y gobierno de la Armada.”

Termina el preámbulo que nos ocupa diciendo que esta nueva organización no será gravosa para el Tesoro Público, porque para ello se han buscado compensaciones; incorpora al Almirantazgo la jurisdicción de Marina para bien de la administración de Justicia.

Pone fin al documento un párrafo rimbombante, a tono con la obra que pretende el Ministro “...más si por desgracia sólo alcanza al Almirantazgo una existencia efímera, y sucumbe al primer cambio de política o de personas, podrá con razón decirse que en España no logran aclimatarse instituciones que, como la presente, llevan el sello liberal de nuestros días y puede curar en breve los males de su Marina”.

Fundado en lo dicho, crea la Ley que da vida al organismo que concibió; sólo anotaremos los artículos principales:

CAPITULO PRIMERO

DE LA ORGANIZACION DEL ALMIRANTAZGO

(Del artículo 1.º al 40).

Artículo 1.º Para el gobierno, mando y administración de todos los cuerpos, establecimientos y ramos de la Armada, habrá un Almirantazgo compuesto del Ministro de Marina y cuatro Comisarios.

Art. 3.º El Ministro de Marina será Presidente del Almirantazgo, y con este carácter acordará todas las órdenes y resoluciones que se refieran al gobierno, mando y administración de los cuerpos, establecimientos y ramos de la Armada, en la forma que determina esta ley. Se exceptúan de lo dispuesto en el párrafo anterior:

I. Las órdenes y resoluciones acordadas en Consejo de Ministros.

II. Las órdenes para destinos e instrucciones especiales o de carácter reservado para las Escuadras, Divisiones o buques sueltos en comisión del gobierno.

III. Las órdenes e instrucciones de carácter urgente o reservado para movimientos de buques que se hallen en las costas de la Península y formen cuerpo de Escuadra.

IV. Las órdenes para movimientos urgentes de buques guardacostas.

Y otros varios (hasta IX apartados), referentes a personal, sumarias, patentes de navegación y las órdenes y resoluciones sobre objetos que no tengan relación con gobierno, mando, dirección y administración de la Armada.

Art. 5.º De las órdenes e instrucciones que el Ministro comunique directamente a las Escuadras, Divisiones y buques sueltos dará traslado al Almirantazgo, si no tienen carácter de reservadas.

Art. 6.º Tres de los Comisarios serán de la clase de Almirantes, y el cuarto, Diputado a Cortes.

Art. 7.º El Comisario más graduado o antiguo de la clase de Almirante será nombrado Vicepresidente, y cuando no asista el Ministro de Marina presidirá el Almirantazgo.

Art. 8.º Formarán parte del Almirantazgo, como Comisarios delegados, los Capitanes y Comandantes generales de los Departamentos.

Art. 9.º El Vicepresidente será nombrado por el Jefe del Estado, con acuerdo del Consejo de Ministros, a propuesta del de Marina. Los demás Comisarios, por el Jefe del Estado, a propuesta del Ministro de Marina. En la misma forma serán relevados de sus respectivos cargos el Vicepresidente y los otros Comisarios.

Art. 10. El Almirantazgo no deliberará ni tomará acuerdo alguno sin la presencia de su Presidente o del Vicepresidente y de dos Comisarios.

Se dice que el Almirantazgo puede delegar, más o menos, sobre asuntos especiales, en Comisiones de su seno, que se compondrán por lo menos de tres Comisarios.

Aunque el asunto afecte a un Departamento, su Capitán General puede ser Comisario.

Si hubiese empate en las votaciones, decidirá el voto de calidad del Presidente.

Art. 13. El Presidente del Almirantazgo tendrá facultad para suspender la ejecución del acuerdo de la mayoría, sometiendo la decisión del punto o negocios sobre que haya recaído acuerdo al Consejo de Ministros, que determinará lo que estime conveniente.

Se marcan plazos para cumplir sentencia. Habla de régimen interior.

Art. 16. Para el despacho de los negocios tendrá el Almirantazgo las dependencias siguientes:

Secretaría.—Sección del Personal.—Sección de Arsenales, Armamentos y Expediciones.—Sección de Marinería. Sección de Construcciones.—Sección de Artillería.—Sección de tropas de Marina.—Sección de Contabilidad.—Sección de Sanidad.—Sección de Hidrografía y Establecimientos Científicos.

Art. 17. El Secretario del Almirantazgo será nombrado a propuesta de esta Corporación por el Jefe del Estado, no pudiendo tener grado inferior a Capitán de Navío, cuando menos, o de sus equivalentes, o de superior grado en cualquiera de los demás Cuerpos de la Armada.

Designa los Jefes de Secciones de los Cuerpos respectivos y en activo, de Capitán de Navío y asimilados para arriba.

El Director del Depósito Hidrográfico será Jefe de la Sección de Hidrografía y Establecimientos científicos.

Da reglas de régimen interior.

Art. 21. El Jefe u Oficial que sea nombrado Oficial de la Secretaría del Almirantazgo, a los tres años de servir en ella será baja definitiva en el escalafón de su clase y Cuerpo.

Se refiere a nombramientos y personal de las diversas secciones.

Art. 29. A las órdenes inmediatas del Ministro de Marina habrá un Jefe encargado del Negociado de la Secretaría particular del Ministro.

Será elegido entre los Capitanes de Fragata o asimilados, o entre otros funcionarios de las demás carreras del Estado, que disfruten un sueldo de 2.160 escudos al año, y lo desempeñará en comisión, sin limitación de tiempo.

Artículo 32.—El Archivo General de Marina dependerá de la Secretaría del Almirantazgo.

Habla de personal de diversas categorías para las distintas secciones del Almirantazgo.

(Ver gráfico, página siguiente.)

CAPITULO II

DE LAS ATRIBUCIONES Y DEBERES DEL ALMIRANTAZGO

(Del art. 41 al 65).

Corresponde al Almirantazgo:

Formar los proyectos de Ley sobre cualquier ramo de la administración de Marina que juzgue necesarios deban presentarse a las Cortes para su deliberación.

Reglamentos e instrucciones generales para aplicar las leyes, así como para el régimen interior de Cuerpos, arsenales, astilleros, fábricas, puertos militares, maestranzas, establecimientos penales, ejercicios militares y marineros; toda clase de pertrechos; presas, navegación particular, policía, costas y zonas marítimas, etc.

Redactará presupuesto general de gastos (bajo las directrices del Consejo de Ministros).

Rellenará lo que encuentre vacío en las Ordenanzas, y aunque lo aplique en seguida (si el caso es urgente y lo requiere), dará cuenta al Ministro, para que, a su vez, lo haga a las Cortes, y legislen.

Clasificará a los Jefes y Oficiales de la Armada. Propuestas. Ascensos por antigüedad, por elección. Idem para clases y marinería y tropas. Dará mandos y estudiará y resolverá sobre quejas, recompensas y castigos, etc.

Pondrá su "cúmplase" a los nombramientos que refrendados por el Ministro expidiese el Jefe del Estado. Será requisito indispensable.

Ejercerá el Mando e inspección de las Fuerzas de mar y tierra. Determinará sobre valor de los buques, dotaciones, licencias; su desarme o habilitación, etc.

ALMIRANTAZGO DE ESPAÑA (1869)

Archivo General de la Marina

- Secretaría —
- Personal —
- Arsenales, armamentos y expediciones —
- Marinería —
- Construcciones —
- Artillería —
- Tropas de Marina —
- Contabilidad —
- Sanidad —
- Hidrografía y establecimientos científicos —

Almirantazgo

Ministro

— Secretario particular

Fijará las fuerzas de los Departamentos y Bases Navales; comisiones especiales, etc.

Formulará los planes de operaciones maniobras de Escuadras, Divisiones y buques sueltos, los de escolta de convoyes, los de cruceros y demás comisiones militares y facultativas.

Dirigirá e inspeccionará las Escuelas flotantes, y en tierra, Academias y otros Establecimientos Navales docentes.

Clasificará todo el material flotante, determinando el estado de vida de cada buque y su utilidad para el servicio de guerra, con presencia de las variaciones introducidas en la arquitectura naval.

Acordará el desarme del material inútil para el servicio de guerra y su enajenación inmediata o desguace, para evitar los gastos de conservación y entretenimiento.

Propondrá la construcción o adquisición de los buques necesarios para completar la fuerza naval del Estado.

Acordará el reemplazo con los buques nuevamente construídos o adquiridos, de los que, sin deberse clasificar de inútiles para todo servicio militar, no puedan, sin embargo, en las actuales condiciones de la guerra marítima servir como buques de combate.

Adoptará para el material todas mejoras que sean resultado de descubrimientos ya aplicados con buen éxito en el extranjero.

Aprobará el trazado general de los planos de buques, máquinas, fábricas y edificios o construcciones civiles o hidráulicas, planchas de blindaje, etc., etc.

Art. 42. El Almirantazgo será oído necesariamente:

Sobre los proyectos de ley que acerca de su organización, la de los cuerpos, o respecto de la administración de alguno de los ramos de Marina, juzgue conveniente el Gobierno presentar a las Cortes.

Sobre reglamentos e instrucciones generales, sobre planes de defensa de la costa y puertos, faros y valizas, exprom-

piaciones forzosas e indemnizaciones por daños de guerra marítima.

Art. 43. El Almirantazgo podrá ser oído:

Sobre ciertos proyectos de ley, reglamentos e instrucciones, tratados de navegación y comercio con el extranjero. Sobre asuntos graves de la administración y gobernación del Estado.

Art. 44. Son deberes del Almirantazgo:

Cumplir, circular y hacer cumplir las leyes, y ordenanzas y reglamentos generales de Marina, poniendo para ello todos los medios de que pueda disponer.

Examinar hojas de servicios, informes, etc., sobre personal, para obrar en consecuencia. Hacer otro tanto con los proyectos de novedad que le propongan los Jefes de los respectivos ramos sobre mejoras y reformas, arsenales, astilleros, construcciones, carenas, reformas de armamentos, puertos, policía, etc.

Vigilar, dar normas, inspeccionar los asuntos del servicio, para su mayor rendimiento.

Todos los años se pasará revista a Departamentos y Escuadras, etc. por medio de sus Comisarios.

Fomentará la afición a la Marina, el desarrollo a las industrias de mar y lo concerniente a higiene naval.

Atenderá a la Marina mercante y a su incremento.

Comprobará toda clase de operaciones económicas antes de enviarlas al Tribunal de Cuentas.

En artículos sucesivos, hasta el 65 inclusive, legisla con detenimiento sobre Mandos, personal, material, instrucción, prácticas, historiales, etc.

CAPITULO III

DE LAS RESPONSABILIDADES DEL ALMIRANTAZGO

(Del art. 66 al 72).

Art. 66. El Almirantazgo es responsable de todas las resoluciones y actos que acuerde, consienta o ejecute en el ejercicio de las atribuciones inherentes al cargo del Almirante General.

En artículos sucesivos fija las responsabilidades en que incurre quien delinque.

Los Comisarios nombrados inspectores, después de pasadas las revistas que sean, darán cuenta detallada de lo visto, de las medidas que hubiesen adoptado, y se fijarán principalmente en las extraordinarias que aplicaron—si fueran necesarias—. De todo ello el Almirantazgo les podrá pedir cuentas, así como a éste se las ajustará el Parlamento.

Si el Consejo de Ministros acordase algo con infracción de ley, ordenanza o reglamento, el Almirantazgo lo deberá suspender, y expondrá respetuosamente a las Cortes por qué hizo eso; para ello se valdrá del Comisario Diputado, y el Parlamento, con los elementos de juicio que juzgue necesarios, determinará en última instancia.

Art. 71. Siempre que ante las Cortes sea acusado el Ministro de Marina por actos que haya ejecutado como Presidente del Almirantazgo, se exigirá también en el mismo juicio la responsabilidad a los Comisarios que concurrieron al acuerdo, origen de los hechos que motivaron la acusación. Se exceptúa de esta responsabilidad a los Comisarios cuyos votos contrarios a la resolución adoptada consten en el acta de la sesión.

También puede incurrir en responsabilidad el Almirantazgo.

TITULO II

CAPITULO PRIMERO

DE LA ORGANIZACION Y ATRIBUCIONES DEL "TRIBUNAL DEL ALMIRANTAZGO"

(Del art. 73 al 99).

El Tribunal del Almirantazgo se compondrá de un Presidente, que será el Almirante más antiguo; un Vicepresidente, que será cargo anexo al Vicepresidente del Almirantazgo; cuatro Ministros, que serán los Comisarios del Almirantazgo de la clase de Vicealmirante y Contralmirante, y de estas mismas clases serán nombrados los otros dos Ministros militares de continua asistencia; y un Fiscal militar, un Ministro y un Fiscal Togado y un Secretario.

El Ministro Togado será Asesor del Almirantazgo.

Será Secretario del Tribunal el que lo sea del Almirantazgo.

Los artículos hasta el número 99 tratan de las condiciones que ha de tener ese personal y modo de actuar, etc.

CAPITULO II

DE LAS ATRIBUCIONES DEL "TRIBUNAL DEL ALMIRANTAZGO"

(Del art. 100 al 104).

Corresponde al Tribunal del Almirantazgo:

Conocer sobre las causas contra los miembros que lo componen, si faltan en algo, sean de la categoría que sean.

Conocer sobre casos de Ordenanzas, leyes de los procesos, sumarias en casos especiales que cita.

Dirimir competencias de jurisdicciones, etc.

Examinar e informar sobre expedientes, retiros, licencias, premios, viudedades, propuestas de ascensos, ingreso en los Cuerpos, etc., etc., sobre casos que cita.

Y el Tribunal formará y propondrá a la aprobación del Gobierno el reglamento para su régimen interior.

Termina la Ley del Almirantazgo que nos ocupa en el artículo 104, donde dice que de todo ello se dará cuenta a las Cortes.

El Reglamento para el régimen interior del Almirantazgo, que era bastante extenso (entre la Ley y el Reglamento pasan de 100 folios escritos a mano), firmaba como Vicepresidente interino don José María Beránger, en junio de 1869; pero no fué aprobado hasta el 29 de octubre de 1870, en que era Ministro el propio Beránger; lo aprobó algo reformado y con carácter interino.

Como dato curioso diremos que en el Capítulo VIII de este Reglamento, al referirse a la Secretaría particular del Ministro, dice, entre otros cometidos: "Formar índices de leyes, decretos y órdenes de generalidad de Marina y comprobar y autorizar los traslados para su publicación en la *Colección Legislativa* y en el *Manual de Ordenes de generalidad para el gobierno de la Armada*."

Y esto, en muchas organizaciones, hasta las más recientes, ha brillado por su ausencia. Indudablemente se veía la mano del Almirante Antequera.

Mañana haremos una rápida crítica del Almirantazgo.

Crítica del Almirantazgo.—Proyecto de reforma de las Ordenanzas de 1793.—Organización de 1873 (Oreyro).

Ayer hicimos un resumen del Almirantazgo de 1869. Voluminosos eran la Ley y los Reglamentos referentes al mismo. Radical era la reforma que se proponía.

Al hacer la crítica de la misma, como en las Organizaciones que siguen, lo haremos del modo más concreto posible, pues de no ser así, este trabajo no tendría fin.

Además, en Organizaciones pasadas, nos basta con ver el concepto de la reforma, modo de enfocarlas y ver el resultado de las mismas.

El Almirantazgo de 1869 tenía, a nuestro modesto modo de ver, dos vicios de origen. Uno era que nacía presumiendo de liberal y buena fe, en unos tiempos en que no abundaban ninguna de las dos cosas; no dudamos que Topete sentiría—como dice repetidas veces—esos dos tópicos tan cacareados siempre en las épocas en que son más difíciles encontrar. Aquellos años de efervescencia política, ¿dónde estaba la libertad?; y en la mayor parte de los hechos, ¿quién obraba de buena fe?

Testigo de mayor excepción es D. Casto Méndez Núñez, el héroe del Callao, el caballero perfecto, que renunció al ascenso a Vicealmirante que le daba su antiguo subordinado de la Escuadra del Pacífico, y que no quiso la Regencia del Reino que le ofrecieron; aquel hombre de buena fe... que, según una biografía reciente, hay sus dudas de

si murió envenenado...! Sea o no cierto, no hay duda que eran tiempos difíciles, y que estas Organizaciones se concebían y desarrollaban a la sombra de Clubs y sociedades secretas, sectas misteriosas..., tentáculos todos tendidos por la masonería, que de este modo ejerció su pernicioso influjo.

El otro vicio de origen con que nacía el Almirantazgo es que se inspiraba, copiaba demasiado al Almirantazgo inglés, fundándose en que la Marina de la Gran Bretaña funcionaba con eficacia; y creyendo Topete que la causa era su máquina administrativa, se dispuso a copiarla.

No se le ocultaba que el desarrollo industrial de aquel país, la tranquilidad política que el Reino Unido disfrutaba y sobre todo el carácter y la psicología de los ingleses, que todo lo fundan en la *tradicón*, no era enteramente nuestro caso, pero... son tan distintos a nosotros que no hay forma posible (ni por qué) de copiarles con eficacia. Ni aun los yanquis, gente de su sangre y de su raza, los han podido imitar. Ya lo veremos cuando estudiemos la Marina de la Gran Bretaña.

Con aires liberales, el Almirantazgo inglés, es el organismo más autócrata que funciona en nación alguna, pues—sobre todo en aquella época—sin instrucciones ni casi reglamentos, sin tener delimitados deberes ni atribuciones, se cumplían las órdenes mucho más a “rajatabla” que en otras naciones que presumían de gobiernos militaristas o dictatoriales.

Ese fué el error de Topete, y por ello, aunque el Almirantazgo tuvo repetidos retoques que la experiencia iba poniendo de manifiesto, vivió poco, para no renacer, en las muchas tentativas de organización que se han seguido sin interrupción hasta nuestros días.

No hace mucho, sin embargo, se habló en nuestro Ministerio del Almirantazgo inglés, pero por gente que no sabía lo que es ni cómo funciona aquel Organismo. Oficialmente

no se ha vuelto a intentar nada parecido desde Topete hasta Companys (1) (último Ministro de Marina).

Aparte estas grandes equivocaciones que hicieron que el Almirantazgo no pudiese vivir más de cuatro años, tenía el Organismo que nos ocupa otro gran error. No obstante la extensión del articulado y de las aclaraciones de los Reglamentos, había una mezcla grande entre cosas objetivas y subjetivas.

Los Capitanes Generales de los Departamentos eran Comisarios, así es que se daba el caso de ser "juez y parte" (nada parecido ocurre en el Almirantazgo inglés); ello no podía tener éxito.

El ser responsables los Comisarios con el Ministro de todo lo acordado, a menos que éstos hagan constar en acta su voto particular en contra, era una disposición a todas luces desacertada, pues les quitaba libertad de acción. Si el Ministro podía suspender la ejecución de un acuerdo de la mayoría sometiendo la ejecución al Consejo de Ministros, ¿por qué no era responsable él solo ante el Parlamento de la decisión tomada, sin compartirla con los Comisarios? El temor a la responsabilidad en época de efervescencia política, como ocurría en estos años, influiría seguramente mucho en las resoluciones a tomar por Comisarios que eran Vocales del Almirantazgo y Capitanes Generales de los Departamentos.

El Comisario Diputado a Cortes, hombre eminente y de peso, por tanto, en la situación, nombrado por el Ministro, metía de lleno—aunque no quisiese—la política en el Almirantazgo; y con ello adolecía el Organismo de la cualidad principal para ser eficaz: su ponderación y continuidad de ideas, alejadas de partidismos ni personalismos, tan en boga siempre, en las razas latinas, pero que adquieren

(1) En la actualidad, "Honorable President de la Generalitat".

una virulencia inenarrable en períodos álgidos de cambios políticos.

Al extremarse la nota de responsabilidad, hizo que no se tomasen acuerdos radicales de verdadera importancia por temor a aquélla.

Con lo dicho queda puesto de manifiesto la inutilidad de un Organismo que nació con ansias grandes de renovación; por ello nos extendimos algo más que haremos en otras Organizaciones al estudiar su historia.

A Topete le sustituyó Beránger; a éste, Malcampo. Vuelve Topete y nuevamente Beránger (los dos en el año 1872, como lo habían sido en 1870). Y en 1873 son Ministros Oreyro, Aurich y Oreyro; a quien reemplaza de nuevo Topete. Ya hablaremos de ellos. Todos eran Generales de Marina.

A estas sucesiones de hombres eminentes, pero de criterios tan distintos, les hacía falta un organismo moderador, llámese Estado Mayor o como se quiera, que sirviese de unión, de continuidad entre lo pasado, lo presente y lo futuro, pues sin ello no es posible que la Organización mejor concebida pueda dar resultados satisfactorios.

En 1873, siendo Ministro de Marina el Contralmirante D. Jacobo Oreyro (la segunda vez), fué suprimido el Almirantazgo; pero merece citarse que en 1872, siendo Beránger Ministro, creó una Junta para redactar unas Ordenanzas generales de la Armada, modificando las vigentes de 1793. La Exposición del Decreto, larga pero muy interesante por lo clara, la historia que hace y el lenguaje empleado, ponía de manifiesto que lo que en tiempos de Carlos III parecía liberal, en los actuales que corrían resultaba inadaptable, *cavernícola*; se imponía un cambio, proponía un método intensivo pero de continuidad; se fijaban sobre todo en el régimen penal, en que casi estaban vigentes, para las materias de justicia, las publicadas en 1748, a tenor de lo que regía en la Marina francesa.

Abogaban, y ello es laudable, por "reunir en un solo Cuerpo los preceptos desparramados en multitud de leyes, reglamentos y órdenes, derogadas unas, contradictorias otras y desconocidas muchas".

Y desde entonces a nuestros días... ¡no digamos!

Pero no detallamos más porque todo quedó en buenas intenciones, no llegaron a llevarse a la práctica las ideas expuestas, porque con la instauración del nuevo régimen republicano el 11 de febrero de 1873 se varió completamente la Organización de la Marina.

La primera vez que fué Ministro de Marina Oreyro no suprimió el Almirantazgo. Estuvo de Ministro de febrero a junio, en que le sustituyó D. Federico Aurich, que sólo duró un mes, y de nuevo volvió Oreyro, ya decidido a rematar el Almirantazgo, pues se le nombró el día 18 y por Decreto del día 24 se suprimía definitivamente aquel Organismo en que Topete había cifrado todas sus esperanzas.

Antes de ocuparnos de la dicha reforma debemos mencionar que entre los muchos pleitos o consultas que se le plantearon al Almirantazgo, hay una que consideramos interesante reproducir. Fué elevada por el Capitán General del Departamento de Cádiz y la orden correspondiente decía así:

"Excmo. Sr.: Al dictarse la disposición de 25 de agosto de 1870 previniendo que el mando de los Arsenales pertenece sólo al Cuerpo General de la Armada, como único llamado a desempeñar tales destinos, se expusieron las razones que aconsejaban tal disposición. En mayor escala militan aquéllas, tratándose del mando de los Departamentos; por lo que el Almirantazgo, teniéndolas en consideración y atendiendo a la Organización que hoy tienen los Cuerpos que componen el general de la Armada, tan distinta de la que era al redactarse la Ordenanza de 1793, ha acordado que el mando de los Departamentos recaiga

siempre en Oficiales del Cuerpo General de la Armada, atendidas su graduación o antigüedad; quedando, por lo tanto, modificado en tal sentido el artículo 13 del tratado 2.º, título 1.º de la Ordenanza general de la Armada. Y por acuerdo del Almirantazgo, lo digo a V. E. en contestación a la carta número 147, de 22 de enero último, en que consultó, no habiendo Segundo Jefe en ese Departamento, en quien debería recaer el mando, en caso de ausencia o enfermedad de V. E. Dios guarde a V. E. muchos años. Madrid, 11 de marzo de 1873.—El Vicepresidente, Manuel de la Pezuela.—Señor Capitán general del Departamento de Cádiz.”

Corresponde a la primera etapa de Oreyro.

Don Federico Aurich—como hemos dicho—pasó veloz, y vuelve Oreyro por segunda vez, veamos su reforma.

Organización 1873 (Oreyro)

En virtud de una ley de las Cortes Constituyentes, de 4 de febrero, queda suprimido el Almirantazgo de 1869 y “se faculta al Ministro para organizar su Departamento bajo la planta y régimen que juzgue más conveniente a las exigencias del servicio”; mientras se llegaba a la acertada solución, se le autorizaba (al Ministro) para que asumiera él las atribuciones que tenían los Comisarios del Almirantazgo.

El 29 de septiembre, firmada por Castelar y por Oreyro como su Ministro de Marina, salió la nueva organización que tanto se esperaba.

Decía el Ministro que con arreglo a la Constitución del Estado y respondiendo a las necesidades sentidas, cree lo más acertado que tomen parte en la Administración de la Marina elementos que hasta entonces habían estado—según su parecer—casi al margen de dicha Administración, y con la vista fija en los intereses marítimos del país, considera que

el Ministerio que él regenta no debe ser exclusivamente militar, y en su consecuencia pide su concurso al comercio marítimo en su representación más genuina: la Marina Mercante y la Pesca y sus derivados. Asimismo llama "al seno de la Marina a un importante y distinguido Cuerpo Civil" para "cortar de raíz antagonismos a que sólo una mala inteligencia ha podido dar origen"; ese Cuerpo—Caminos, Canales y Puertos—en íntima unión con la Marina realizará "proyectos de gran cuantía y del más trascendental interés para los centros mercantiles".

Los artículos principales de la ley son los siguientes:

Artículo 1.º El gobierno, mando y administración de todos los Cuerpos, institutos y establecimientos de la Armada corresponden al Ministro de Marina; oyendo precisamente en los casos que se determinaran, a una Junta Superior Consultiva, organizada en la forma que también se expresa más adelante.

Art. 2.º El Ministerio de Marina se compondrá de:
El Ministro.

Un Secretario General (de categoría de Contralmirante o Capitán de Navío de primera).

Una Junta Superior Consultiva compuesta: de tres Vicealmirantes o Contralmirantes, el más antiguo Presidente.

Un armador o naviero que personalmente o bajo razón social represente el capital de un millón de pesetas por lo menos.

Un Inspector General de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos (estos dos últimos con voz y voto cuando se trate en la Junta de asuntos de su especial competencia).

El Jefe o Jefes de Sección a cuyo cargo corra el asunto o asuntos sobre que haya de informarse.

Un Secretario con voz y voto.

Art. 3.º Cuando las materias sometidas al examen de la Junta lo requieran por su importancia, el Ministro podrá

aumentar el número de sus Vocales con un General o individuo de la clase equiparada del Cuerpo o Cuerpos a que la materia se refiera.

Art. 4.º El Ministerio se dividirá en las ocho secciones siguientes:

1.ª Personal de los Cuerpos General, Castrense y Jurídico.—2.ª Armamentos.—3.ª Marítimo e Industrial.—4.ª Ingenieros.—5.ª Artillería.—6.ª Tropas. de Marina.—7.ª Contabilidad.—8.ª Sanidad.

La Secretaría general y el Gabinete particular del Ministro.

Art. 12. El Secretario General tendrá la misma categoría, representación y atribuciones que los de los demás departamentos; y en tal concepto despachará con los Jefes de Sección todos los expedientes de trámite; y los que no lo sean cuando obtengan delegación expresa del Ministro para ello.

Art. 13. La Junta superior será oída necesariamente en los casos siguientes:

En la redacción y modificación de proyectos de ley, reglamentos e instrucciones generales sobre cualquiera de los ramos de Marina.

En variaciones en el personal de clases.

En ascensos por elección y cualquier clase de recompensas.

En asuntos de navegación, puertos o hidrografía.

En los expedientes de clasificación del material de la Marina que deba declararse inútil.

En asuntos de presupuestos generales y de obras parciales.

En asuntos sobre competencia, reclamaciones y expropiaciones y en todo aquello que el Ministro juzgue necesario.

Serán atribuciones de la Junta Superior Consultiva:

Elevar al Ministro propuesta en terna para todos los

Mandos de buques, excepto cuando la urgencia del Servicio no lo permita.

Clasificar anualmente a todos los Jefes y Oficiales de los Cuerpos de la Armada.

Y proponer todas las reformas y mejoras que estime convenientes.

Art. 18. El Tribunal del Almirantazgo se denominará Consejo Supremo de la Armada. Se dan reglas para su régimen interior.

Art. 19. El Depósito Hidrográfico se constituirá como lo estaba antes de la creación del Almirantazgo.

El 1.º de diciembre de 1873 se aprobó el Reglamento para el régimen interior del Ministerio, cuyo detalle no interesa.

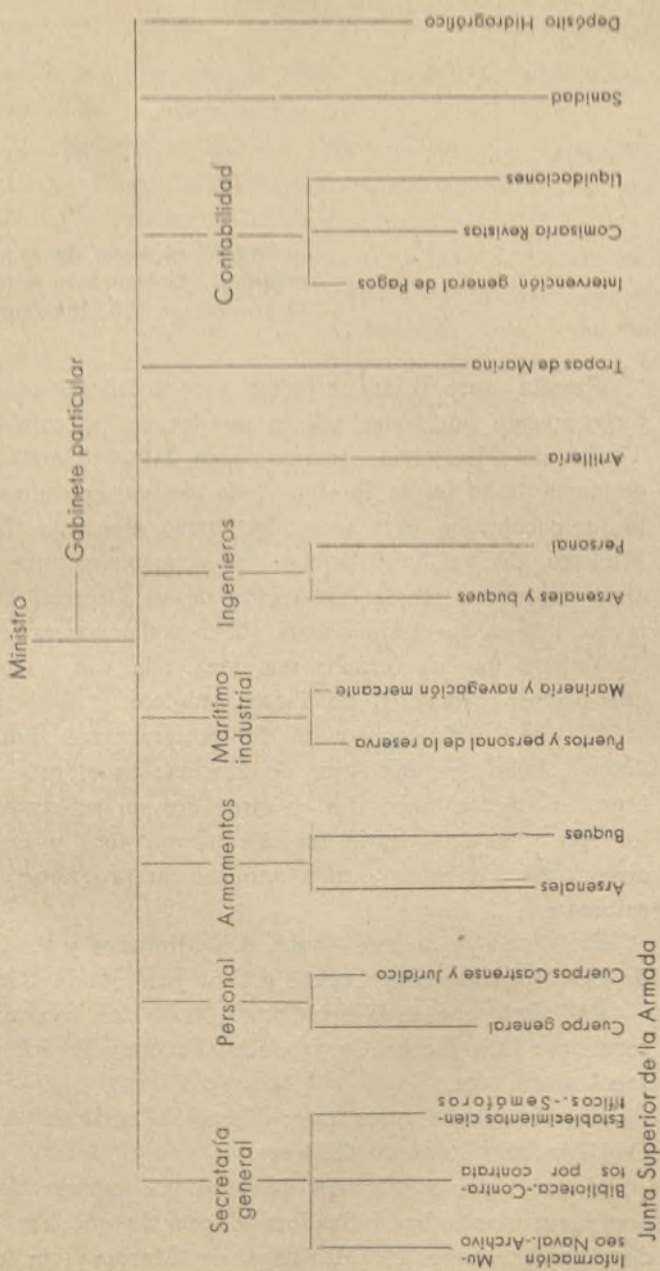
La característica de esta Organización es que daba intervención en la Junta Superior al representante de los navieros y a un Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos. Además, por un artículo del Reglamento de aplicación, al hablar del Vocal armador, dice que asistirá a la Junta Superior cuando se traten asuntos de Marina Mercante, Pesca e Industrias Marítimas "y además todos aquellos en que el Presidente considere conveniente su particular y especial concurso"; con lo que se le podía autorizar a intervenir hasta en asuntos puramente militares. Y la política no lo echó en olvido.

Las atribuciones de la Junta Superior eran muy amplias, no tenía responsabilidad determinada y como el Ministro podía prescindir de su criterio, no resultó muy eficaz.

Por lo demás huelga la crítica de esta organización, pues basta con mirar al gráfico para ver la mezcla tan grande de asuntos en las diversas secciones en que se estructuraba el Ministerio.

Además, la transformación radical que se propuso con el Almirantazgo, al verse deshecha en tan corto período de tiempo, no hay que decir que hizo más perjuicio que beneficio.

MINISTERIO DE MARINA (Oreyro) 1873



Rápida sucesión de Ministros y reformas.—El Almirante Antequera. Organización 1885 (Beránger).

Resulta muy difícil estudiar las modificaciones de la Organización que hubo, por la rapidez en los cambios del Titular del Ministerio. Además, cada Ministro creía—y no dudamos de su buena fe—*que tenía que variar* radicalmente lo que encontraba, para hacer algo nuevo, algo suyo. Hay un Ministro, de que muy pronto nos ocuparemos, que así lo dice, claramente, en la Exposición de su Decreto. De este modo, con tanto cambio, nada eficaz podía conseguirse.

Y para que os forméis una idea, allá van unos datos que parecen broma, si no fuesen trágicos.

El año 1868, anterior al del Almirantazgo que estudiamos, hubo seis Ministros de Marina; en el mes de febrero solamente, hubo dos, y otros dos en septiembre; de los seis sólo uno repitió (en ese mismo año) y los otros cinco eran diferentes y cada uno con su programita y sus reformas.

En 1872—ya dijimos—hubo dos Ministros y de la talla de Don Juan Bautista Topete y Don José María Beránger.

En 1873, que ayer estudiamos, hubo los tres cambios repetidos: Don Jacobo Oreyro, Don Federico Aurich y Don Jacobo otra vez.

En 1874 hubo otros tres: Topete, Rodríguez Arias y Don Mariano Roca de Togores.

Y para qué seguir, del 1869 al 90, espacio de años que agruparemos hasta finalizar el período que hoy hemos de estudiar, hubo 27 Ministros de Marina (sin contar,

naturalmente, los seis de 1868) y repito de la talla de los mencionados y otros como:

Malcampo, Cánovas del Castillo, Durán y Liria, Antequera, Ceballos, Pavía, Martínez Campos, Valcárcel, Pezuela y Don Juan Romero.

No se pacificaban los espíritus, ni era fácil esperar tal cosa con los acontecimientos políticos que a diario ocurrían.

El 3 de enero de 1874, el General Pavía, a la sazón, Capitán General de Madrid, penetró en el Congreso y a viva fuerza disolvió la Asamblea Constituyente. Los partidos políticos nombraron un "Gobierno de Conciliación" cuyo Presidente fué el General Serrano.

Sólo duró un año esta epata política, pues al finalizar el año de 1874 fué proclamado en Sagunto Don Alfonso XII, Rey Constitucional.

Durante ese tiempo hubo dos Ministros de Marina que se repartieron el año casi por igual: Rodríguez Arias y Roca de Togores.

Las organizaciones de Marina sufrieron modificaciones al parecer no de importancia, pues todas se hacían a base de la reforma de Oreyro. Y decimos "al parecer", pues en cuestiones de Orgánica la modificación de una palabra en un artículo, que parecerá cosa pequeña, puede dar al traste con toda la Organización.

En 1885 Beránger, de nuevo Ministro, la modifica creando una Junta Superior de la Armada, de la que formaban parte, además de los Cuerpos técnicos, los Cuerpos Colegisladores.

Rápidamente se sucedían los Ministros en todos los Departamentos y no era una excepción el de Marina. Más de una docena de Ministros desempeñaron la Cartera en ese par de lustros a que nos referimos. Con decir eso no tenemos que pensar mucho para buscar la causa de la no eficacia en las organizaciones que rigieron en esa década de

años. Por buena que sea una Organización naval no puede dar frutos en un par de años.

En los años 1876, 1884 y principios del 85, fué Ministro el Almirante Antequera, cuya figura bien merece que le dediquemos unos momentos, pues fué un gran organizador por todos estilos.

Comandante de la "Numancia" en el combate del Callao, fué íntimo amigo de su Almirante Méndez Núñez (al caer éste herido en el puente de la fragata, lo recogió Antequera en sus brazos); era hombre de su temple y de sus ideales. Rindió culto a la disciplina; estuvo alejado del movimiento de 1868 y sólo intervino cuando, por su prestigio, fué llevado al Mando de la Escuadra, y en aguas de Santa Pola redujo a la obediencia a las Fuerzas Navales del Mediterráneo, no obstante lo popular del lema de los revolucionarios: "abolición de las matrículas de mar, y las licencias absolutas", y una vez conseguida la disciplina sin derramamiento de sangre, presenta la dimisión.

Se le obligó a ocupar la Vicepresidencia del Almirantazgo, donde sólo duró año y medio, pues con aquel carácter rectilíneo que tenía no transigía la política de intriga de aquellos años. A su vez, él decía refiriéndose a ésta: "No está en armonía con mi carácter y mi educación militar."

Trató de sacar a la Marina de las banderías políticas en que unos y otros la metían; hizo designar a Maura y a Moret como Secretario y Presidente de la Comisión dictaminadora de su proyecto de Escuadra; "...las oposiciones, en vez de oponer por sistema dificultades al Ministro, deben unirse a la mayoría cuando se trata del engrandecimiento de la Patria. Si esto ocurriera, en vez de combatirme porque construyo un acorazado, vendríaís a pedirme que no fuese uno solo..., sacando a la Marina de este debate político, realizaríamos entre todos los partidos una obra na-

cional, la reconstrucción del material de Marina". Así se expresaba en el Senado.

En 1888 cuando, por influjo del travieso político Ruiz Zorrilla y del Club de Ginebra, se pretende sublevar los buques, se acude al Almirante Antequera, y—no obstante estar el primero en la lista de los que iban a matar los revoltosos—sólo con su autoridad restablece el orden y todo el mundo acata la disciplina.

Unos años antes, en 1885, cuando el conflicto con las Carolinas, y el Gobierno se preparaba para entrar en guerra con Alemania, cuando el populacho en Madrid derribó y arrastró las águilas imperiales de la portada de la Embajada alemana y cometía otros excesos... también el Gobierno recurrió a Antequera como hombre organizador y de prestigio.

El conflicto no llegó a estallar porque Alemania sometió el asunto al arbitraje del Papa León XIII, que dictó laudo favorable a España.

Y a propósito del conflicto de las Carolinas, se quiso improvisar una Marina. Da idea del concepto que tenía de las cosas aquella política y aquel Gobierno, un documento que en mis investigaciones entre papeles viejos, por casualidad, cayó en mis manos.

Iba dirigido a un prestigioso Jefe de Artillería de la Armada que a la sazón se encontraba en Italia y un buen día recibe el siguiente oficio:

"Con todo sigilo y sin perder momento sírvase V. S.
"investigar los buques de combate enteramente listos, cuya
"adquisición sea posible y conveniente, enviando con toda
"urgencia proposiciones de venta y especificaciones de los
"mismos.

"Nunca como en esta ocasión el reconocido celo e inteligencia de V. S. podrá prestar un importante servicio a
"la Patria.

"Dios guarde a V. S. muchos años.—Madrid 25 agosto
"1885."

Sin más detalles!!!..., ni le dijeron qué tipos de buques se necesitaban, ni características de ninguna clase, ni del dinero que se disponía, ni la menor indicación sobre el precio, nada, absolutamente nada más que lo que habéis oído. Tampoco le adelantaron dinero ninguno para sus gastos personales, viajes, gestiones, con lo que se vió en el trance apurado de tener, casi, de suspenderlo todo...

Duró un mes la comisión, recorrió Italia, Alemania y Austria y Turquía; en Trieste encontró un buque de 1.500 toneladas, que estaban haciendo para la Argentina; lo ofreció la Casa, si aquella nación le autorizaba a ampliar su plazo de entrega catorce meses (que es lo que tardaban en hacer otro); pedían 75.000 libras, igual que a los argentinos.

En Constantinopla encontró otro.

El 24 de septiembre, de orden del Ministro, se le reconoce el celo, etc., y da por terminada la comisión. No se compró nada.

Con Gobiernos así, ¿quién puede hablar de Organizaciones?

Antequera fué un gran orgánico; de Ministro estuvo relativamente poco, pero de Senador, por su labor, marcó la fecundidad de su ingenio y el acierto de sus proyectos; ¡lástima que no pasasen de ahí!

Dijo que la "cuestión social" no podía ser la norma de las construcciones en los Arsenales, pues éstos no eran centros de Beneficencia. De su iniciativa fué: la cesión de ciertas construcciones a la industria privada, la responsabilidad unipersonal, reformas en todos los Cuerpos de la Armada, etc., etc. Impulsó la construcción del "Pelayo" y las reformas en las blindadas "Numancia" y "Vitoria". Predijo para fines del siglo el conflicto armado con los Estados Unidos y no se equivocó mucho, pues la guerra vino el 98. De esta época y estas sesiones de Cortes son algunas frases que ya pronunciamos aquí, a principios del curso... y que no son para repetidas.

Fué gran amigo de aquellos caballerosos Oficiales que, como más jóvenes, desplegaban gran actividad en Marina y que se les denominó el *pentágono*: Villamil, Concas, Piñeyro, Ardois y Auñón.

Pero tan importante como el plan de Escuadra que deseaba Antequera construir, era la atención que prestó y la importancia que concedía a la cuestión de los Reglamentos. Hombre de gran talento, comprendió—y en aquellos tiempos no era tan fácil—que los buques mejor acabados, si no tienen un personal bien disciplinado no sirven para nada.

Desde el punto de vista orgánico nadie entendió el problema como Antequera.

El que Manda, el que tiene deberes y obligaciones, tiene derechos; y es el principal, saber lo que hay mandado, en un momento dado, sobre un asunto determinado.

Y esto es mucho más difícil de averiguar, de lo que a primera vista pudiese parecer. ¿Qué hay mandado sobre tal cosa?; en cuanto nos hacemos esa pregunta acuden a nuestra mente muchas *disposiciones* que recordamos de memoria, pero de seguro hay más..., y las que recordamos ¿serán las últimas? Y si acudimos a nuestra colección legislativa, que consta, desde 1824, de más de un centenar de tomos y los Diarios Oficiales... ¡El caos!

El sistema de nuestra Legislación es muy poco práctico... bien conocido de todos, y no es ahora lugar de perder tiempo hablando sobre él. En recientes Revistas de Marina se ha tratado el problema con competencia e interés por nuestro compañero Alvargonzález.

Antequera dió a la Armada una "Colección de Reglamentos" bien ordenados y que si se hubiese seguido trabajando como él empezó hoy no tendríamos nada que envidiar en ese aspecto a las primeras Marinas del mundo.

Hagamos un poco de historia sobre asunto tan interesante. Desde 1854, y debido al celo del ilustrado archivero Lasso de la Vega, venían publicándose, particularmente

y *manuscritas*, unas “entregas” de la LEGISLACIÓN MARÍTIMA DE ESPAÑA O MANUAL DE REALES ORDENES; salían de mes en mes para encuadernarse por años; algo análogo a lo que hoy hacemos con la COLECCIÓN LEGISLATIVA. Aquella Legislación, tenía un Índice que se llamaba DICCIONARIO, por cierto muy bien hecho, pues la recopilación de la R. O. evitaba casi siempre el ir a mirar la auténtica que sintetizaba. La falta de un órgano oficial hizo nacer este *particular* que hemos citado y que llegó a tener un gran valor orgánico.

La segunda vez que el Almirante Antequera fué Ministro en 1884 dió carácter oficial al MANUAL DE REALES ORDENES; lo mandó imprimir y cuando murió Lasso de la Vega, llevó su publicación al Ministerio. Al año siguiente —1885— el sustituto de Antequera, el Vicealmirante Pezuela (sin duda lo dejó en marcha su antecesor) dió carácter *preceptivo* a la publicación que nos ocupa y reconocía oficialmente las bondades obtenidas al darle carácter oficial, decretando se publicasen las “entregas” con mayor frecuencia.

En 1879, Agacino publicó una obra titulada EXTRACTO Y CLAVE DE LA LEGISLACIÓN MARÍTIMA, que vino a llenar un vacío sentido hacía mucho tiempo, fué un éxito; era una especie de Índice de todo lo legislado hasta entonces —del 1854 al 1879—¿qué no necesitaremos hoy? Bien orientado y con gran conocimiento de causa, venía impreso con unas hojas en blanco después de cada asunto; pero sin duda por los cambios políticos y de rumbo en estos asuntos no se volvió a publicar más. Agacino publicó después sobre este tema otros trabajos también interesantes.

Lasso de la Vega, y Agacino, habían dado un gran paso, pero estos trabajos no son materia para ser llevados particularmente por una persona; es menester un organismo oficial que lo haga y le dé continuidad.

Antequera creó un “Negociado de Legislación” (que de-

bía servir de lazo de unión y continuar la labor de Lasso de la Vega). Aunque sólo hubiese hecho esto, era un buen recuerdo de su paso por el Ministerio.

Antequera y sus compañeros del *pentágono*, que cumplían sus órdenes, logran constituir no sólo una relación cronológica de disposiciones, sino un cuerpo de doctrina; tratan las materias con gran amplitud y detenimiento, formando los célebres "Reglamentos de Antequera", que hicieron época.

El Negociado de Legislación, en vez de llevar al día la Colección de Reglamentos, gastó su energía en investigar y en publicar lo legislado que no estaba recopilado; esto es, lo anterior a 1854; llegaron al año 1845, que se publicó en 1896. Como ya estaba recopilado desde principios de siglo hasta 1834, desde aquí al 1845 dicho, hay un claro en nuestra Colección Legislativa.

En el Ministerio de la Guerra estaban peor que nosotros, les faltó un Lasso de la Vega que particularmente hiciese el trabajo. Guerra el año 1884 (copiándolo de Antequera) empezó la publicación de su COLECCION LEGISLATIVA DEL EJERCITO.

Desde la salida de Antequera del Ministerio fué perdiendo eficacia el Negociado de Legislación. Lo había dejado muy bien concebido; se hacían los Indices con toda escrupulosidad; cuando alguna disposición derogaba o modificaba parte de algún Reglamento, Instrucción o Real Orden, dejó mandado Antequera, que se le redactase de nuevo lo que había sido modificado para publicarlo entero y modificarlo en la LEGISLACION (R. O. 26 abril 1884). Como los Reglamentos solían ir atados con una correa, también se les llamó "Reglamento de la correa", y alguno, Reglamentos de Auñón; pero el verdadero autor era Antequera. Les dió distintos colores para facilitar su busca, y tenían una porción de detalles (que no se hacen mejores hoy día), que no son de este lugar, pero sí muy instructivo revisarlos con detenimiento.



Eran unos veinte volúmenes de tamaño corriente de la LEGISLACION, y de un dedo de grueso, y trataban: Organización Central, Estadística General de Marina, Convenios Internacionales, Reglamentos Generales.

En color azul: Documentación de los Buques, Servicio en tierra, Escuelas del Cuerpo General, Clases subalternas del Cuerpo General.

En verde: Reglamentos relacionados con el Cuerpo de Ingenieros.

En marrón oscuro: Reglamentos relacionados con el Cuerpo de Artillería, Infantería de Marina.

En blanco: Sobre Personal Administrativo y Servicios.

En carmesí: Sobre el Cuerpo de Sanidad.

En morado: Cuerpo Jurídico.

En negro: Sobre el Cuerpo Eclesiástico, y Navegación e Industrias Marítimas.

En los tiempos actuales los sistemas americanos de hojas cambiables nos parecen prácticos.

La obra de Reglamentos de Antequera tenía defectos (como todo lo que empieza), máxime en aquellos tiempos en que ciertos asuntos—por no estar tan estudiados—no resultaban definidos como lo están hoy día; y en los Reglamentos se mezclaban muchas cosas. Pero como obra que empieza, nos parece magistral.

El año 1900 comienza su publicación el BOLETIN OFICIAL que hoy se llama DIARIO OFICIAL (el Ministerio de la Guerra lo publica, como dijimos, desde 1887).

Hay que modernizar todo esto; *es indispensable para mandar bien*. La Escuela de Guerra Naval tiene en estudio este asunto que ahora nos ocupa, y confiamos que pronto se llegará a algo práctico; mucho lo deseamos.

Volvamos a nuestra época de 1885.

En los Cuerpos de la Marina había gente de mucho valor; de esta época fueron los inventos de gran monta, de

Hontoria, de Bustamante, de Peral, que dieron un paso formidable en las armas navales de aquel tiempo, y aun en las del futuro: el cañón, la mina y el submarino; como puede verse, las armas principales de una Marina moderna.

Los tres inventores recibieron ayuda—en lo que pudo—de Antequera, que, patriota antes que todo, despreciando la política que *se sacaba de todo ello*, animó más que nadie a los tres inventores citados. No es de este lugar hacer historia de los tres inventos.

Pero antes de ocuparnos de esa Organización de 1885 (Beránger), que duró un poco más que las anteriores y que se caracterizó por la Junta Superior, de que luego nos ocuparemos, debemos apuntar el origen de la mencionada Junta.

A fines de 1883, siendo Ministro el Almirante Valcárcel, creó una Junta que llamó de reorganización de la Marina —y en consonancia con las teorías de la época—, dió entrada en ella a dos Senadores y a dos Diputados. Presidía esa Junta el Almirante más antiguo, y la componían, además, un Vicealmirante como Vicepresidente, y a más de la representación parlamentaria antes citada, otros Almirantes y Oficiales de menor graduación, que se detallaban, y no hacen al caso.

Esta Junta se dedicó a estudiar muchas cosas útiles, como recursos de la industria nacional, personal, reformas de todas clases y unas bases para la administración de la Marina; pero no llegaron a aprobarse los Reglamentos que habían de regir tan atractivas y diversas materias, y en 1885, al tomar posesión de la cartera don Manuel de la Pezuela y Lobo, reconociendo lo mucho que había trabajado la Junta que nos ocupa, la disuelve y propone que los estudios referentes a la organización del personal—que la Junta son los que tenía menos adelantados—, “se entreguen al Parlamento en toda su integridad...”

Pocos meses estuvo Pezuela al frente del Ministerio. El

mismo año 1885 vuelve Beránger, una vez más, a regir los destinos de la Armada, y vamos a estudiar su reforma.

Organización de 1885 (Beránger)

En un preámbulo o exposición—tan lucido como los anteriores—de la Ley que hace la reforma, expresa el Ministro las razones que le inducen a decretar lo que propone. Juzga necesaria la representación de los Cuerpos o Institutos facultativos allí donde la tienen las supremas jerarquías de la Armada, sin privarse, naturalmente, de la luz que pueden darle los Cuerpos Colegisladores, pero en la Junta nueva sólo estarán representados por un miembro de cada Cámara: un Diputado y un Senador, en lugar de dos de cada que nos sirvió el Almirante Valcárcel. Así creyó tener Beránger las máximas garantías de acierto.

A este organismo le llamó Consejo de Gobierno. Análogamente creó, para mayor ayuda de las funciones del Ministro, un Centro Técnico Facultativo Consultivo en sustitución de lo que antes se llamó Junta Consultiva.

Con los organismos indicados, se las prometía Beránger muy felices, y sin perder el sello de unidad, celeridad y energía indispensable a todo el que manda, creyó que serían eficaces gracias a su Organización, la defensa de nuestras costas y posesiones ultramarinas, y la protección y el fomento de nuestro comercio en los mares.

De acuerdo con ello se decretaba lo siguiente:

Artículo 1.º El Gobierno, mando y administración de todos los cuerpos, institutos, establecimientos y ramos de la Armada corresponde al Ministerio de Marina.

Art. 2.º El estudio y despacho de todos los asuntos pertenecientes a la Armada en sus diversos servicios estarán a cargo de los centros y dependencias siguientes:

Consejo de Gobierno de la Marina, Centro técnico, facul-

tativo y consultivo de la misma, Dirección de Establecimientos Científicos, Navegación e Industrias de mar, Dirección del Material, Dirección del Personal, Dirección de Contabilidad, Asesoría del Ministerio.

Art. 3.^a El Consejo de Gobierno lo compondrán:

El Ministro. Un Senador. Un Diputado. El Inspector General del Cuerpo de Ingenieros. El Mariscal de Campo de Artillería. Los Contralmirantes Directores del Material, Personal y Establecimientos científicos y el Intendente-Director de Contabilidad del Ministerio. Será Secretario de este Consejo, sin voto, un Capitán de Navío de primera clase, de la escala activa.

Art. 4.^o Siempre que en el Consejo de Gobierno se traten asuntos acordados por el Centro técnico facultativo y consultivo y resultare en los acuerdos el voto contrario del Presidente o Vicepresidente del Centro, asistirán éstos como Vocales al Consejo de Gobierno:

Corresponde al Consejo de Gobierno:

El examen detallado de los presupuestos generales, resolver sobre los asuntos que el Ministro someta a su deliberación, y los que por su importancia hayan sido vistos e informados por el Centro técnico facultativo y consultivo de la Marina."

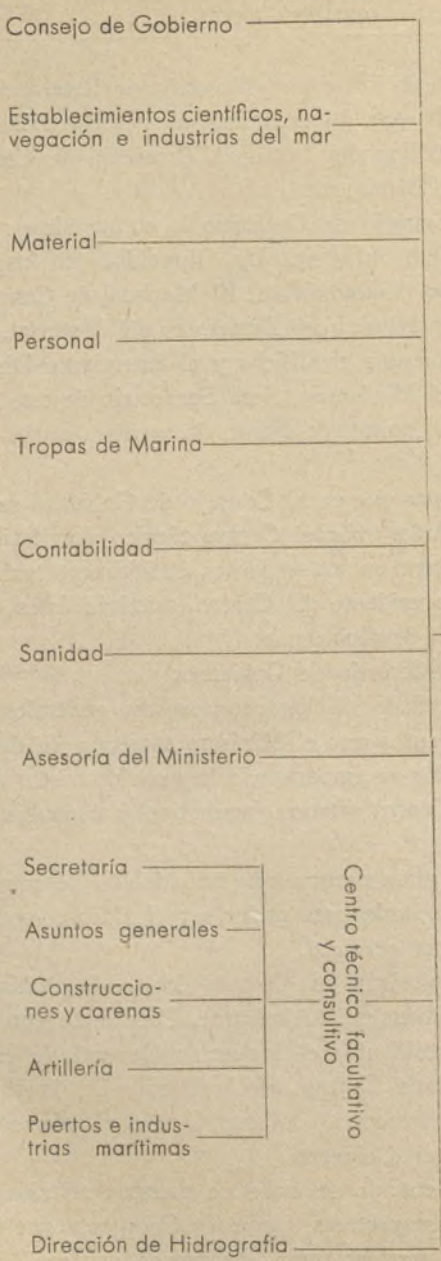
Luego cita los altos cargos que han debido desempeñar el Senador y el Diputado para poder ser elegidos como Vocales, y se ocupa del personal.

Art. 18. Compondrán el Centro técnico facultativo y consultivo de la Marina: El Almirante, Presidente; un Vicealmirante, Vicepresidente; el Inspector General de Ingenieros; el Mariscal de Campo de Artillería; Un Ingeniero de Caminos. Será Secretario de este Centro el mismo que lo sea del Consejo de Gobierno.

Serán Vocales, cuando se trate de asuntos relacionados con las Direcciones respectivas, o con los Cuerpos a que pertenecen y servicios que les están encomendados, los Direc-

MINISTERIO DE MARINA 1885 (Beránger)

Junta de la Marina Mercante



Ministro

Secretaría militar y particular

tóres de: Establecimientos Científicos, Material, Personal, Contabilidad; el Mariscal de Campo de Infantería de Marina, y el Inspector General de Sanidad.

Podrá asistir a las sesiones cuando el Presidente lo considere oportuno, con voz y sin voto, el Asesor del Ministerio.

El Presidente de este Centro ejercerá la jurisdicción de Marina en la Corte.

Hay varios artículos que hablan de régimen interior.

Art. 23. Las funciones que correspondían a este Centro por su carácter técnico serán:

Verificar el estudio detallado de los proyectos de buques de nueva construcción. Verificar el estudio detallado de las obras nuevas, civiles e hidráulicas, que hayan de ejecutarse. Emitir dictamen sobre los proyectos, memorias y descripciones. Emitir dictamen sobre conveniencia y forma en que deben verificarse las carenas que cuesten más de 100.000 pesetas. Idem sobre inventos y sobre los proyectos de buques, máquinas, armas y aparatos que se presenten. Redactar memorias anuales, con informes de lo que se les pida, etcétera. Propondrá comisiones al extranjero.

Art. 29. El Centro técnico facultativo será precisamente oído:

En la formación de los programas de construcciones, antes de llevarlos a las Cortes. En los expedientes de clasificación del material que haya de declararse inservible. En la redacción de los proyectos nuevos de Ley, sobre cualquiera de los ramos de la Marina, o en las modificaciones de los que haga, etc.

En cualquier asunto que el Ministro lo estime necesario. Luego habla de régimen interior.

Art. 33. Existirá una Junta denominada de la Marina mercante, y se compondrá:

Del Director de Establecimientos Científicos, Presidente.

Tres navieros, elegidos por los Centros principales de la Península y Ultramar. Dos representantes, elegidos por los Capitanes, y Pilotos mercantes.

Será Vocal Secretario un Oficial de la Dirección de Establecimientos Científicos.

Cuando sea necesario se le agruparán el número de letrados que el Ministro juzgue conveniente.

Esta Junta deberá ser oída en todos los proyectos de leyes o reglamentos generales que afecten a la Institución.

Art. 35. Continuará subsistiendo la Comisión Central de Pesca, presidida por el Director de Establecimientos Científicos, con la organización actual.

Luego habla de Personal, de Archivo, Biblioteca y Museos, y de régimen interior, y dice que se harán los Reglamentos.

A nuestro modesto modo de ver, al estar integrados casi por las mismas personas, los dos "Organismos-eje" de esta reforma, Consejo de Gobierno y Centro técnico facultativo y consultivo, y tener misiones muy parecidas, era, sin duda alguna, objeto de algunos conflictos. Sobraba uno de los dos.

Se seguían involucrando asuntos objetivos y subjetivos. Suprimió la Junta Superior de las Organizaciones anteriores y creaba dos, que si las dos *funcionaban* no podían hacer labor fácil y eficaz.

La libertad del Ministro para poner en la Junta de la Marina Mercante cuantos letrados desease, le quitaba libertad y eficacia.

Con pequeñas variantes, esta Organización llega hasta el año 1890. Parece que hay algo más de estabilidad en los Ministros.

Organizaciones de 1890 y Organizaciones de la pre-guerra.—Primer Estado Mayor.

Organización de 1890 (Romero)

A principios de enero fué nombrado Ministro el Contralmirante D. Juan Romero y trató de poner en práctica los planes de organización sobre los que hacía tiempo trabajaba. Comenzó con una serie de reformas: suprimió la Dirección de Hidrografía, cuyas atribuciones pasaron al Contralmirante Director de Establecimientos Científicos, y en lugar del Subdirector del Establecimiento suprimido creaba un Jefe del Depósito Hidrográfico.

Esta reforma dió mucho que hablar por entrar en ella organismos como el Hidrográfico y el Jefe de Establecimientos Científicos. En esta época, como en tantas otras de revueltas y trastornos políticos, la palabra "cultura" era de mucho efecto; y si además de sonar bien hay una Institución que de hecho la vincula—como le sucedía entonces a la Marina—, se concibe la importancia que le daban los políticos, y el carácter preferente que tenía en todas las reformas del Ministerio.

Unos días después de la supresión de la Dirección de Hidrografía, aparece otra disposición suprimiendo también—fundado en la dualidad de muchos de sus vocales, de que habíamos hablado—el Consejo de Gobierno de la Marina, pasando al Centro técnico los asuntos en que aquél entendía. Y daba reglas por las que se revestía al Ministro de mayor

libertad de movimientos. Con ello cayó de hecho lo que quedaba de la Organización de 1885.

Con fecha 5 de marzo aparece el Decreto que acomete la "Nueva Organización". Este Ministro es el que dice en la Exposición de su Decreto: "...No puede el que tiene la honra de dirigirse a V. M. sustraerse a esta necesidad (la reforma), por todos sus dignos antecesores sentida..." Y en el resto de la Exposición pone claramente de manifiesto "que son dos, de naturaleza e índole muy distintas, las ramas principales en que puede dividirse la Administración de la Marina:

La una, que requiere una acción inmediata, rápida y activa, es la referente al mando y dirección de los buques e institutos armados, o más brevemente, la rama militar; y la otra, señalada por caracteres diferentes, es la relacionada con la reposición y renovación del material, o sea la rama técnica, que requiere para su dirección un organismo más burocrático, por decirlo así, que garantice el estudio meditado y detenido de los importantes asuntos cuya resolución le incumbe."

En su consecuencia reduce a dos, las Direcciones del Ministerio: Personal y Escuadra, y Material e Industrias Navales. Crea la Secretaría del Ministro para coordinar el trabajo de todos.

Suprimido el Consejo de Gobierno de la Marina y pasadas sus atribuciones al Consejo Superior Facultativo, se aumenta la capacidad de ésta con más personal y presidiendo el Ministro, en lugar del Almirante, este alto Centro.

Al Almirante de la Armada le quitaba con la Presidencia, que antes tenía, alguna intervención directa, y le convertía en algo más honorífico; pero el Ministro podría pedir el consejo de la experiencia de tan alto personaje. La jurisdicción de Marina en la corte y su radio la ejercía el Almirante.

Asimismo creó la Intendencia general, que comprendía todos los servicios del orden económico, ejercía en el Ministerio análogas funciones que las de los Departamentos, sometiendo a una Intervención Central la acción fiscalizadora que en aquéllos ejercen las Comisarías Intervenciones; y como además ambas dependencias constituían el organismo de relación entre el Ministerio de Marina y el de Hacienda, desempeñarían respectivamente las funciones de Ordenación e Intervención de pagos.

Se restablece el título de Inspector General para los que se llamaban Jefes principales de los distintos Cuerpos.

El Articulado del R. D. era como sigue:

Artículo 1.º Las dependencias del Ministerio serán las siguientes:

Centro Superior Facultativo. Dirección General del Personal y Escuadra. Dirección General del Material e Industrias Navales. La Intendencia General e Intervención Central. La Secretaría. La Asesoría.

Art. 3.º La Junta plena del Centro Superior Facultativo se compondrá:

Un Vicealmirante, Presidente. Los Directores generales. Los Vocales de la Junta ordinaria.

Art. 6.º La Junta ordinaria del Centro Técnico Superior Facultativo la formarán:

El Vicealmirante, Presidente de la plena. Un Vicealmirante o Contralmirante. Un Contralmirante. Inspector General de Establecimientos Científicos. Los Directores Generales. El Ponente en el asunto que se discuta. El Director General que lo informó. Un Capitán de Navío de primera. Un Capitán de Navío, Secretario, y el Asesor cuando sea llamado a informar.

Luego habla de régimen interior y de atribuciones. Las Secciones se indican en el gráfico.

Art. 13. Los Jefes de las Secciones, así como los Se-

cretarios de ellas, lo serán al mismo tiempo de las respectivas inspecciones.

Art. 15. La Dirección General del Material e Industrias Navales será desempeñada por un Contralmirante y dividida en seis Negociados.

Art. 16. De esta Dirección dependerán las actuales Juntas de la Marina mercante, Comisión central de pesca y limpia de los caños de la Carraca, que quedarán constituidas en la forma en que lo estaban.

Los Inspectores Generales (R. O. 10 de marzo):

Ejercen por delegación del Ministro la alta inspección de los servicios de sus respectivos Cuerpos.

La Dirección General del Personal y Escuadra los consultará para las provisiones de personal de sus respectivas especialidades.

En su doble carácter de Inspectores Generales y Ponentes del Centro Superior Facultativo podrán dirigirse al Presidente de éste, proponiendo las reformas que estimen necesarias en los servicios de su inspección o en las plantillas de sus Cuerpos. Emitirán informe sobre lo que se les pida; y saldrán a inspeccionar los servicios que dependan de ellos, bien por orden del Ministro o solicitando su venia, si la iniciativa de la inspección sale de ellos.

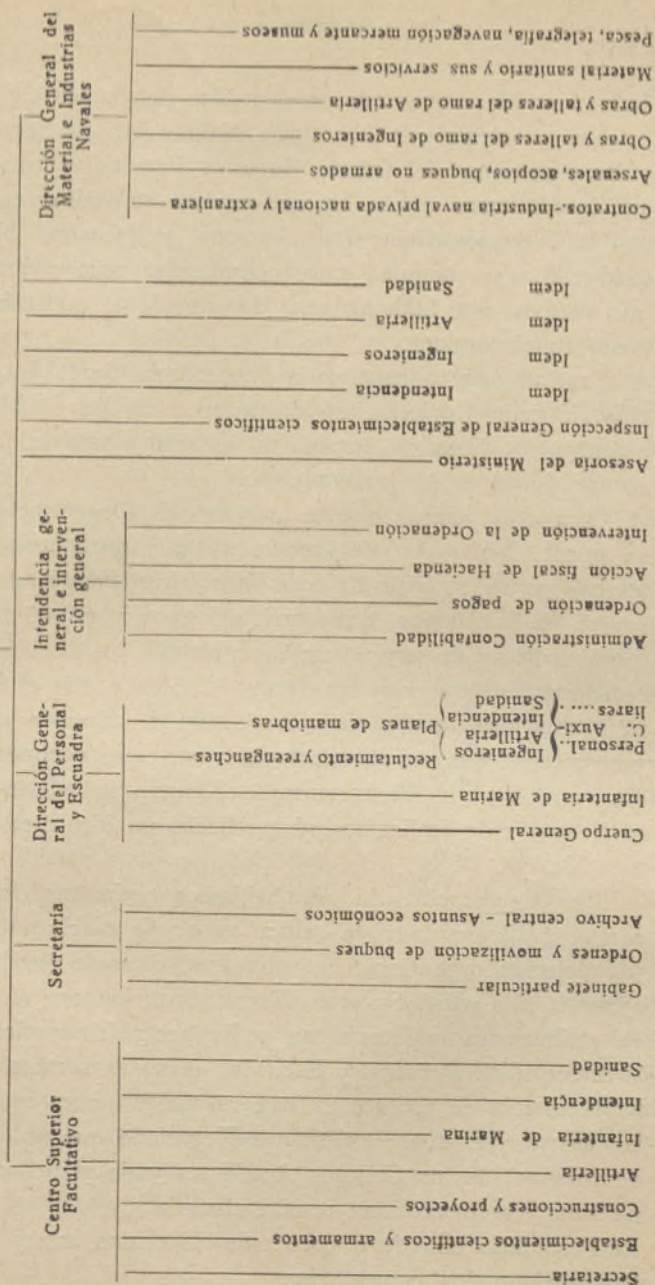
El Inspector General de Establecimientos Científicos tendrá las mismas atribuciones.

La reforma que acabamos de exponer respondía a las tres grandes divisiones que estaban de moda en las principales Marinas europeas: Personal, Material y Contabilidad.

No cabe negar que la Organización Romero tenía buenas cosas. En primer lugar se hablaba de distinguir entre lo objetivo y lo subjetivo; pretendió separar la parte militar y marinera, de los aprovisionamientos que les daba carácter civil; a ello respondían las dos ramas distintas que estableció al crear las Direcciones generales de Escuadra y de Material e

MINISTERIO DE MARINA (5 marzo 1890) (Romero)

Ministro



Industrias Marítimas, que en el gráfico detallamos algo más.

Las uniones de la Secretaría Militar con su Secretaría, y las conexiones del Centro Superior Facultativo con todas sus inspecciones, que a su vez estaban en íntimo contacto con la Dirección General de Personal y Escuadra, hizo de todo ello una máquina muy complicada, poco práctica, y que además, por falta material de tiempo, no pudo llegar a pleno funcionamiento.

Era un acierto separar la Intendencia de la Intervención. Y demostró ver claro el asunto al hablar de Material e Industrias Navales, aunque no le acompañase la fortuna al dar forma a su pensamiento.

Otra cosa buena de este proyecto de Organización—no se puede llamar de otro modo, ya que duró unos cinco meses—era la creación de *una línea telegráfica y telefónica propia de la Marina*, que corriendo a lo largo de todo el litoral pusiese en comunicación constante los semáforos y estaciones costeras con las Bases Navales y con el Ministerio. No hace mucho tuvimos ocasión de admirar y aprovechar en Italia las bondades de esto que decimos. Con esta propuesta el Contralmirante Romero se adelantaba a su tiempo y de realizarse hubiese hecho un bien incalculable a la Marina.

La Organización de que hablamos tenía sus defectos; con el gráfico a la vista saltan solos; de muchos de ellos ya adolecían organizaciones anteriores, como le pasaba, por ejemplo, al Centro Superior Facultativo, que con el exceso de atribuciones que tenía no podía hacer labor eficaz. En la dirección de Personal y Escuadra, como su nombre indica, había mezcla de asuntos en que no deben nunca intervenir las mismas personas; existía un Negociado que se ocupaba de personal de los Cuerpos Auxiliares y de planes de maniobras, y la mezcolanza resulta absurda.

Pero todo ello duró poco más de cuatro meses, así es que huelgan los comentarios.

Organización de 1890 (Beránger)

El 5 de julio fué nombrado Beránger, otra vez Ministro del Ramo, y el día 28 siguiente ordenó una Organización en que echaba abajo la que no hacía mucho decretó Romero.

Pero la reforma de Beránger no era como la que en 1885 había implantado. Explicaba las razones que le habían movido a esta nueva Organización en un largo preámbulo de su Ley y allí decía que, dada la transformación enorme que en tan corto período de tiempo experimentaba el material, merecía atención preferente, ya que íbamos a reconstruir nuestras fuerzas navales.

Los Arsenales construían despacio, y "ellos son las grandes columnas que sostienen el portentoso edificio de la Marina Militar"; se paralizaban las construcciones por falta de materiales y así se daba el caso de que al terminarse un buque salía ya anticuado. Para corregir esto reformó el Centro Superior Facultativo, encomendándole especial cuidado en los asuntos técnicos de construcción y en la rapidez de las mismas. El Ministro, como Presidente del Centro, podrá llamar a las deliberaciones del mismo a cuantos Almirantes, Jefes y Oficiales puedan darle luz en el asunto que la necesite.

Creaba, con el fin dicho, dos importantes Comisiones: una para entender en las contratas y en el abastecimiento de material necesario a los Arsenales para que no se paralicen los trabajos, y otra para el establecimiento de las defensas submarinas con objeto de que nuestros puertos militares y comerciales queden a la altura que exigen los adelantos modernos.

Esta última Comisión debía revisar y modernizar los Reglamentos de pertrechos de los buques.

En la Intendencia introducía ligeras modificaciones.

Esta era en esencia la reforma, cuyo Articulado principal extractamos a continuación:

Artículo 1.º El gobierno, mando... etc., corresponde al Ministro de Marina.

Art. 2.º Para el despacho de los asuntos del Ministerio existirán las dependencias siguientes:

El Consejo Superior de la Marina. La Dirección del Material. La Dirección del Personal. La Dirección de Establecimientos Científicos. La Intendencia General. Los Inspectores Generales de Ingenieros, Artillería, Infantería y Sanidad. La Secretaría Militar y la Asesoría.

Art. 3.º El Consejo Superior de la Marina asumirá las facultades que tenía el Centro Técnico.

Art. 4.º Se compondrá: el Ministro, Presidente. Un Vicealmirante, Vicepresidente. Serán Vocales: dos Contralmirantes, dos Capitanes de Navío de primera. Los Directores del Ministerio, cuando se traten en el Consejo asuntos en que hayan emitido dictamen. El Intendente General y los Inspectores Generales de Ingenieros, Artillería, Infantería y Sanidad cuando se traten asuntos de su competencia o de sus Cuerpos. Será Vocal Secretario, un Capitán de Navío.

Art. 5.º Cuando en el Consejo Superior se traten asuntos referentes a los trabajos de Arsenales o encomendados a la industria particular, se constituirá un Centro Técnico que presidirá el Vicepresidente, formando parte de él, como Vocales, un Contralmirante, los dos Capitanes de Navío de primera, los Inspectores de Ingenieros y Artillería y el Secretario del Consejo.

El Centro Técnico se dividirá para sus trabajos de estudios de planes y presupuestos en tres Secciones, que se denominarán: Asuntos generales, de Ingenieros y de Artillería.

Luego habla de régimen interior.

Las Direcciones de Personal y Material regidas por

Contralmirantes se ocuparán de los asuntos de su cometido, y la Dirección de Establecimientos Científicos, regida asimismo por un Contralmirante, se ocupará de cuanto se relacione con el servicio de puertos, Marina mercante y Establecimientos Científicos. Dependerán de esta Dirección, en la forma que están constituidas, la Junta de la Marina mercante y la Comisión Central de Pesca.

La Junta de la Marina mercante la formaban: el Director de Establecimientos Científicos y un Oficial como Secretario, tres Capitanes de Navío y dos representantes de los Capitanes y Pilotos mercantes.

Un Reglamento especial puntualizaría todo lo que fuese necesario para el buen logro de los objetivos.

Análogamente a lo que dijimos en las Organizaciones anteriores, la mejor crítica de ésta es mirar despacio al gráfico que acompañamos.

Demuestra el desconcierto y la falta de continuidad en las Organizaciones que se suceden, ver que incluso las mismas personas al pasar diversas veces por el Ministerio han hecho reformas diferentes. La que nos ocupa de Beránger de 1890 tiene de bueno la separación que hace al crear las Direcciones de Personal y Material. Siempre que el "personal" estuvo unido—y no es solamente defecto español— a cualquier otro asunto, por importante que éste fuese, el "personal" absorbía la energía que debía quedar en esa Dirección o Negociado para ocuparse de lo otro.

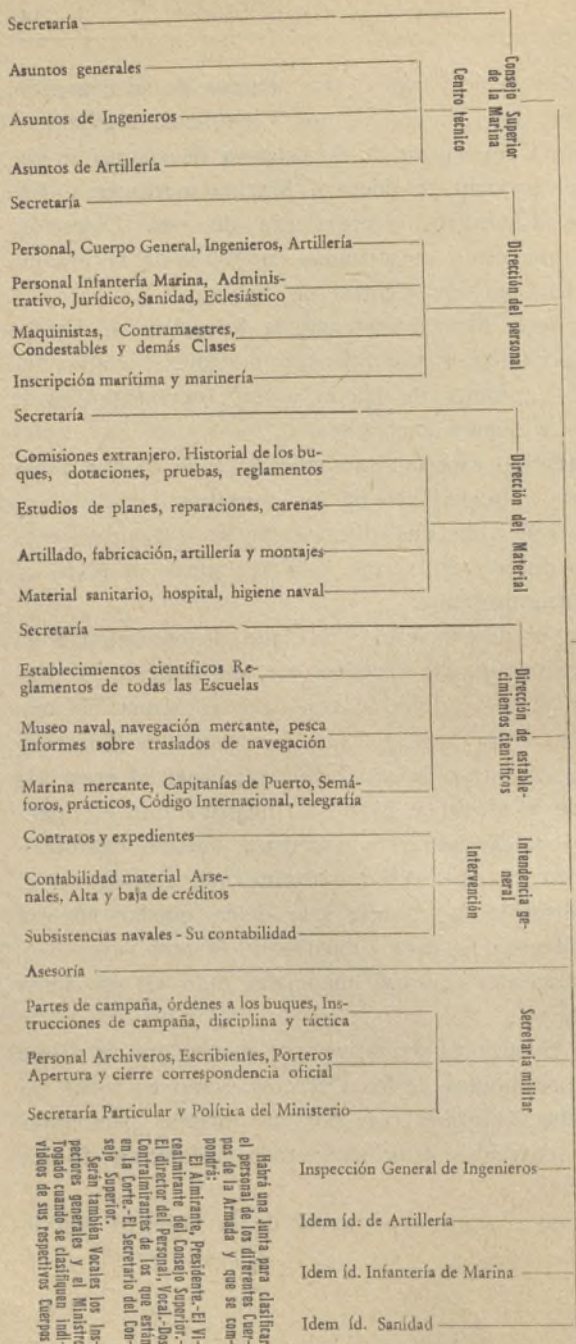
La Dirección de Personal manejaba todo el que tenía que embarcar.

El Centro Superior Facultativo, por mucho que se dijese de él en los preámbulos de los Decretos, como en todas las reformas estaba integrado casi por los mismos personajes y tenía muy parecidas funciones; todos adolecían de los mismos defectos.

Subsistía, no obstante, la mezcla de lo objetivo con lo subjetivo.

MINISTERIO DE MARINA (28 julio 1890) (Beránquer)

Ministro



Habrà una Junta para clasificar el personal de los diferentes Cuerpos de la Armada y que se componga:

El Maritante, Presidente. El Vicepresidente del Consejo Superior. El director del Personal, Vocales. Los Contramaestres de los que están en la Corte. El Secretario del Consejo Superior.

Serán tambien Vocales los inspectores generales y el Ministro. Togado cuando se clasifiquen individuos de sus respectivas Cuerpos.

El año 1891 y el 92 fueron de interinidades; hubo seis Ministros. Para no repetir siempre lo mismo, al final de estas Conferencias sobre nuestra Marina, publicaremos la lista de Ministros que hemos tenido desde 1869 hasta nuestros días y os recomendamos que la miréis despacio al tiempo de discurrir sobre estas Organizaciones que nos ocupan.

Organización 1892 (Cervera).

Fué pie forzado en la Organización que nos ocupa del Almirante Cervera, la "economía". Realmente esto aconteció y acontece en la mayoría de ellas; pero en la que acometió el héroe de Santiago de Cuba debía de ajustarse más al lema dicho, porque fué la bandera política con que Sagasta iba a las elecciones para las nuevas Cortes. Sintetizando podemos decir que Cervera orientó su Organización en descentralizar la Administración y en dar mayores atribuciones a las altas autoridades de los Departamentos.

Muy político era todo en este tiempo y los cambios de Gobierno de gran trascendencia, porque se veía venir el conflicto armado con los Estados Unidos, que tan caro nos hubo de costar.

Debemos detenernos en la figura de este Almirante, porque le tocó llevar las fuerzas al sacrificio en momentos bien difíciles y tristes para la Patria.

Frase suya es: "que los Ejércitos y las Armadas y más aún las Armadas que los Ejércitos, no se improvisan, sino que tienen que estar ya armados y organizados cuando llega el peligro." Y consecuente con esto trabajó con ahinco en la construcción del acorazado "Pelayo" y de los tres cruceros del Nervión.

Críticos eran los momentos por que atravesaba la Nación; y la política estaba cada día más indecisa y menos acertada. Cervera se encontraba en Bilbao al frente de la

construcción de los tres "Oquendo" cuando le ofrecieron la cartera de Marina. Rechazó el ofrecimiento alegando que no servía para el cargo, y que además, dado su actual destino, hacía tiempo que estaba algo alejado del Cuerpo, pero no le valió; presiones mayores le hicieron aceptar una Cartera en el "Ministerio de Notables" que había formado D. Práxedes Mateo Sagasta, Jefe del Partido Liberal (1).

(1) Una anécdota que pinta muy bien cómo eran aquellos Marinos y aquellos Políticos.

Cuentan de Sagasta que hizo Ministro de Marina a un Almirante de mucho prestigio, hombre muy aferrado a lo mandado en los Reglamentos, y de carácter poco dúctil. En el primer Consejo de Ministros a que asistieron, le llamó aparte el Presidente, y le dijo en confianza: "Mire usted, General; tengo gran interés por que hagan Cabo de Mar a Fulano, un marinero embarcado en la fragata "Numancia"; se trata del hermano del ama de mi hija, y ya sabe usted lo que son esas influencias caseras; lo deseo vivamente". El Almirante (muy agradecido a su reciente nombramiento) se expresó con vehemencia ante su Presidente, y le contestó que se ocuparía con mucho interés de ese asunto.

Escribió al Comandante de la "Numancia" con la pretensión dicha, y a vuelta de correo—como le pedía—, recibió una misiva de aquél en que le decía que no podía acceder a sus deseos, porque el patrocinado del Presidente no sabía leer ni escribir, y el Reglamento de Cabos de Mar especificaba, precisaba esto—por lo menos—para recibir los galones.

Contrarió grandemente al novel Ministro de Marina la respuesta, pero *fiel a lo mandado*, en el próximo Consejo llamó aparte a su Presidente, y le dijo que tenía un profundo sentimiento al notificarle lo que había sobre su patrocinado; y le repitió vivamente que sentía muchísimo no poder hacer lo que tanto le hubiese complacido; pero el Reglamento lo marcaba taxativamente. Sagasta, sin darle gran importancia, le dijo simplemente: "No se apure usted, mi General", y dejó al Almirante, casi con la palabra en los labios, para unirse al grupo de sus compañeros de Gabinete.

Molesto con todo ello, al regresar al Ministerio, lo comentaba el Almirante con sus compañeros, y alguno de éstos le dijo que no había hecho bien, pues el primer favor que pide un Presidente del Consejo a un Ministro nuevo, no se le debe negar, máxime siendo de tan poca monta el favor solicitado, y pudiendo dar los galones de Cabo al analfabeto, con la condición de que si a los dos meses no aprende a leer y escribir, quitárselos. De este modo se hubiese arreglado todo.

No contestó el Ministro, pero anduvo dando vueltas al

Puso Cervera sus condiciones para ser Ministro y ello hizo que la Prensa al principio expresase dudas sobre la aceptación del Almirante; y hasta en la primera lista de Gobierno, figuraba: Guerra y Marina: López Domínguez.

Sin embargo, se dió como un hecho que Cervera era Ministro de Marina. Pero la realidad no fué así; a Sagasta le convenía un hombre del prestigio de Cervera, en Marina. Este puso por condición que no se rebajase ni un céntimo el presupuesto; y mientras duraban estas discusiones, hubo dos o tres Consejos de Ministros a los que asistió Cervera, sin ser aún Ministro, pues no había jurado el cargo. No sabemos de otro caso análogo. Al fin se le prometió lo que pedía y aceptó y juró el cargo el 14 de diciembre de 1892.

En seguida buscó Cervera el posible arreglo de aquello que lo tenía tan difícil; y en diciembre se publica un Decreto reformando la Organización central de la Administración. Son sus primeras palabras, el círculo de hierro en que ha de moverse, "no rebasar los créditos con que se halla dotado el presupuesto"; más adelante dice que sería, sin duda alguna, conveniente no acometer mudanzas que, cuando menos, traen consigo la pérdida de la experiencia ya adquirida; exige la adopción de las medidas que toma, el pro-

asunto; y siempre que veía a Sagasta, aunque éste nada le volvió a decir, recordaba lo sucedido, y aseguraba, el *ordenancista*, que más de una vez le quitó el sueño.

Al fin, pasados unos tres meses, se decide un día el Ministro, y en una reunión en que estaba Sagasta, le dice con gran sigilo y alegría: "Señor Presidente, tengo una verdadera satisfacción en decir a usted que he resuelto hacer Cabo de Mar a Fulanito", y al ver lo desmemoriado y extrañado que se quedaba Sagasta, trató el Almirante, con fruición, de hacerle recordar: "Sí; aquel muchacho hermano del ama de su hija de usted"; y tras una pausa de asombro, dijo el Presidente: "¡Ah, sí; no recordaba; ahora caigo; no hace falta que se moleste usted, mi General; le agradezco mucho su interés, pero no hace falta que se moleste; porque aquel muchacho es ya Cabo desde hace tres meses. Como me dijo usted que no podía hacerlo, se lo encargué a Zancada, a mi Secretario particular, y él lo hizo".

pósito abrigado de adoptar un sistema descentralizador que alivie en su carga a la Administración Central de todas aquellas funciones que son propias de las Autoridades superiores de los Departamentos y Escuadras; de este modo espera conseguir más facilidades en la resolución de los asuntos y una mayor economía.

Crea una Subsecretaría en que delegará el Ministro el trabajo de mero trámite, con lo que los asuntos de poca monta no le distraerán de su principal e importante cometido.

Asimismo crea dos Direcciones solamente: Personal y Material, entre las que distribuye todos los asuntos de orden gubernativo.

Los Centros y Comisiones consagrados a diversos servicios los refundía en uno solo Consultivo, y al Almirante le desligaba de deberes concretos marcados en Reglamentos para darle más libertad de acción; y para realzar su categoría o misión, le dejaba a su propia y natural iniciativa, la alta inspección de todos los servicios encomendados a la Armada.

Y esto con la Intendencia General forma el esquema de la reforma que nos ocupa. Ver gráfico.

Decía el Articulado:

Para el despacho de los asuntos del Ministerio existirán las dependencias siguientes:

Subsecretaría.—Dirección del Material.—Dirección del Personal.—Intendencia General.—Asesoría.—Centro Consultivo.

La Subsecretaría tendrá a su cargo la organización y movimiento de las fuerzas armadas, el servicio peculiar de los establecimientos científicos no docentes, el de los puertos, los incidentes relacionados con la Marina Mercante e industrias marítimas, la legislación, la apertura y cierre de la correspondencia y lo que hoy llamamos la Ayudantía Mayor. La Dirección del Material, todo lo concerniente al

material flotante, submarino, firme o movible que dependiese de la Armada y la Maestranza eventual de los Arsenales. La Dirección del Personal, todas las incidencias del de todos los Cuerpos y Clases de la Armada, excepto los operarios de Arsenales. La Intendencia General, todo lo concerniente a la ordenación de pagos, intervención y rendición de cuentas. La Asesoría, la evacuación de las consultas que el Ministro o Subsecretario le encargue. El Centro Consultivo, el despacho de las consultas o confección de los proyectos que el Ministro o Subsecretario le encomienden y la clasificación del personal.

La Subsecretaría y Direcciones estaban desempeñadas por Oficiales Generales. El Centro consultivo estará constituido por un Vicealmirante, Presidente; dos Oficiales Generales en activo del Cuerpo General, Vocales de continua asistencia y un Capitán de Navío, Secretario; serán Vocales con voz y voto mediante citación del Presidente: el Director del Material, el del Personal, el Intendente, el Asesor y un Oficial General de cada uno de los Cuerpos de Ingenieros, Artillería, Infantería y Sanidad. También podrán asistir a las sesiones solicitándolo el Presidente—del Ministro—los ingenieros civiles, navieros, naturistas y oficiales de reconocida competencia, pero sólo tendrán voto en las resoluciones cuando así se determine al convocarlos.

La jurisdicción de Marina en la Corte será ejercida por el Presidente del Centro Consultivo.

Subsistía la Junta de la Marina mercante (tres Navieros y dos Capitanes o Pilotos) igual que en la Organización anterior, con la diferencia que la presidirá el Presidente del Centro Consultivo y el Secretario será el del mismo Centro.

Luego se refería a régimen interior y a la confección de un Reglamento orgánico.

Al mismo tiempo que el Decreto de que acabamos de hablar, salió otro reorganizando los servicios de las Ma-

yorías Generales y Secretarías de los Departamentos y Apostaderos; en ellos se creaba el Estado Mayor. Se sentía la necesidad de ello, dice el Decreto, pues por contraste singular, debido a diversas causas, las Mayorías Generales que antes llenaban por completo sus cometidos, no obstante "ser nuestras Escuadras muy numerosas para surcar todos los mares y custodiar todos los extensos y remotos dominios de la Monarquía española", hoy día, aunque disminuyó nuestro Poder Naval, ha crecido la multiplicidad de los servicios.

El extracto del Articulado era como sigue:

Todos los servicios que hasta ahora han estado a cargo de las Mayorías Generales, Secretarías de los Capitanes y Comandantes Generales y sus correspondientes archivos, se refundirán dentro de cada Departamento, Apostadero o Escuadra, en una sola dependencia, que se denominará Estado Mayor.

Fijaba el personal para los Estados Mayores de Departamento, Apostadero o Escuadra.

Las designaciones de Jefe y segundo Jefe de Estado Mayor serán a propuesta de los Mandos respectivos. Los Jefes y Oficiales, entre los que se hallen sin destino en el Departamento. Luego hablaba de régimen interior.

Daba seis meses para informar sobre el funcionamiento de los nuevos organismos, y proponer modificaciones.

La pasión política estuvo actuando constantemente.

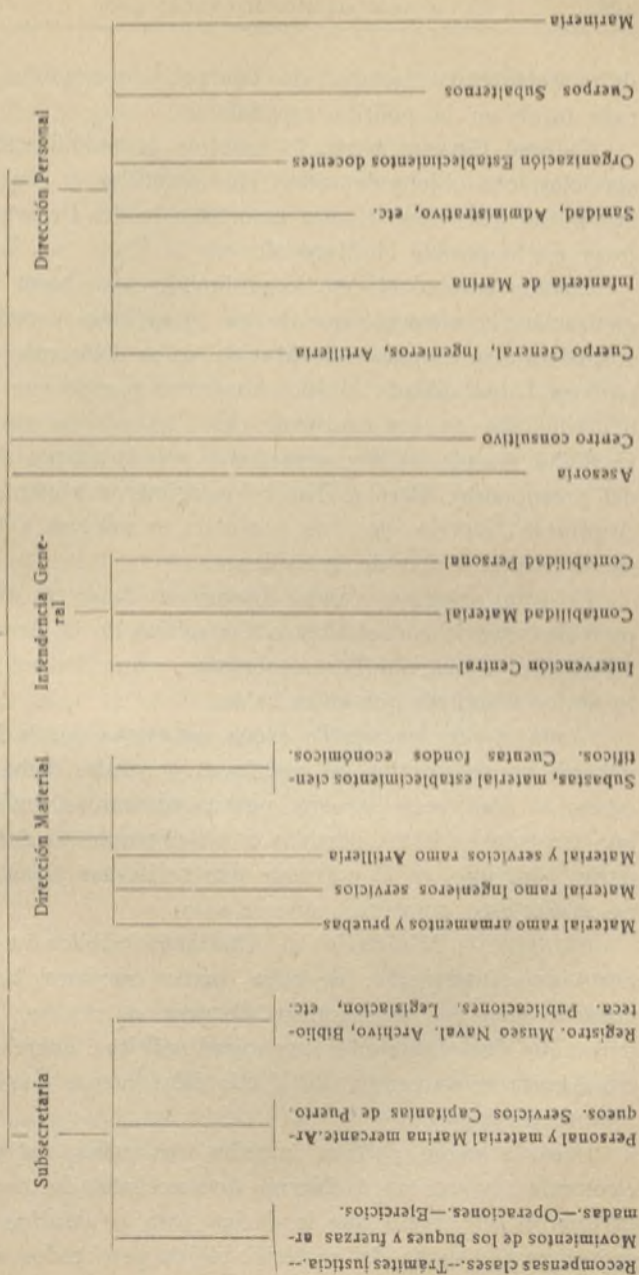
Estaban próximas unas elecciones muy reñidas para Diputados y Senadores; ello fué origen de los primeros tropiezos de Cervera. Sagasta levantó como banderín de enganche "la economía en los presupuestos", y su Ministro de Hacienda, Gamazo, le prometió que la obtendría.

Desde el principio luchó Cervera con Gamazo.

Formaban parte de este Gobierno de altura personalidades como Moret, Montero Ríos, Vega Armijo, Venancio González y el novel Ministro de Ultramar, Maura, que ya

MINISTERIO DE MARINA (Diciembre 1892) (Cervera)

Ministro



despuntaba como hombre de talento y que tanto influyó más tarde en la política española.

Empezó Cervera haciendo estudios de modificaciones de servicios, con objeto de reducir las plantillas, y con la economía que obtuviese de esta amortización del Personal, mejorar en lo posible el Material.

Cuando empezó el estudio preliminar para hacer su Organización, se encontró que de los 23 millones y medio que formaban el presupuesto de Marina, ya se debía más de uno, pues se había saldado el año económico pasado con un déficit de más de esa cantidad. ¡Eso no era lo convenido! Cantidad grande, si la comparamos con la exigua del total del presupuesto. Pero al hacer los primeros ajustes, vió el Almirante Cervera que aun poniendo lo mínimo a todo, le subía el total a más de 27 millones.

Esto dió origen a grandes discusiones desde un principio, pero de acuerdo con el Centro Consultivo de la Armada, se rebajaron los cuatro millones sobrantes, y quedó el presupuesto en los veintitrés que antes había.

Como el país, en aquella época, no estaba por la Marina, y había en perspectiva las elecciones generales dichas, se le exigió al Almirante Cervera nuevas economías, indicándole que trasladase ciertas partidas a un presupuesto extraordinario, para que, en el corriente que se llevase a las Cortes, no apareciesen aumentos, sino rebajas.

Al dejar el Ministerio el Almirante, publicó un Manifiesto muy interesante, de cuya lectura sacamos la consecuencia que no se prestaba Cervera a ciertos "cubileteos" que iban aparejados con miras políticas, que el Ministro Almirante no compartía. Y ello dió origen a que presentara su dimisión.

Pero la razón política impedía una crisis, en vísperas electorales, y en un Gobierno que acababa de nacer. Le ofrecieron a Cervera que le darían para su Marina lo que sacase por la venta del material viejo; pero todos sabemos

lo que dan por los buques viejos que se desguazan; se paga el hierro como chatarra.

Buscando Cervera en donde podría ahorrar, acometió una serie de reformas, por la Administración Central y los servicios de las Mayorías Generales de los Departamentos. Trató de hacer la amortización del personal que sobraba, y fué curioso que empezaba ésta por *la cola*; de este modo, sin perjudicar demasiado al personal de los altos empleos—con más obligaciones en la vida—, llegó a amortizar no el tercio, sino la mitad de las vacantes; sin perjudicar por ello más al personal; cierto que los de empleos bajos tienen sueldos menores, pero como su número es mayor que en las altas categorías, suplía una cosa con la otra.

No fué *condescendiente* Cervera con la Prensa, y le armaron un conflicto al Ministro por cuestiones de la construcción de un dique seco, de grandes dimensiones, pues decía el Ministro, con razón sobrada, que antes del dique había que hacer el antedique de entrada y dragar los caños de la Carraca, y no había dinero para ello. No es de este lugar describir todo aquello, pero a los conflictos creados por la Prensa, hay quien dijo que no era del todo ajeno Moret, como político local, y ello iba enrareciendo el camino político en que tenía que moverse nuestro Almirante.

Varias veces presentó Cervera la dimisión, *que no podía aceptarse* hasta pasadas las elecciones. En Consejos no se trataban los presupuestos más que con miras políticas; hubo de nuevo otra discusión por un crédito para el Hospital de Ferrol, y otra para el dragado de los caños de la Carraca, y Cervera decide marcharse. Le decían que más adelante le darían dinero en créditos o presupuestos extraordinarios, que esperase a pasar las elecciones; pero la cuestión no se resolvía con componendas, había que abordarlas de plano; y no era político hacerlo.

Se le exigía rebajar más de un millón de pesetas en un presupuesto que era de 23 millones—para toda la Marina—y del que ya se debía más de uno. Huelgan los comentarios.

Dimitió definitivamente Cervera, y a los cuatro meses escasos de ser Ministro se le admitió la dimisión. De modo que estuvo poco tiempo en la Cartera, y la mitad, aproximadamente, dimitido.

Le substituyó el Contralmirante D. Manuel Pasquín, que respetó lo hecho por Cervera, pero en mayo de 1895, en otro cambio político, viene de nuevo Beránger y varía todo otra vez; en ésta, creó el Estado Mayor Central.

Organización 1895 (Beránger)

La guerra con Norteamérica era un hecho; sólo los ilusos podían no verla; pero las personas sensatas no cabía dudar del grave conflicto armado que se avecinaba. Los Marinos que actuaban en política, y aquellos que por razón de su cargo tenían o tendrían que actuar, no hablaban de otra cosa.

La "Colección de documentos del Almirante Cervera", tan conocida por el Mundo Naval, es una prueba palpable de lo que estamos diciendo.

El acorazado "Pelayo" y el "Colón", y los cruceros "Vizcaya", "María Teresa" y "Oquendo", y todo el proceso de su construcción son una "profecía" de lo que se nos venía encima. Material naval teníamos algo, pero... ¿y el órgano que debió de haber tenido, ya por esta época, preparada la guerra? Nada había de esto.

El año 1895 se habla oficialmente del primer Estado Mayor de la Armada. Cervera, en la reforma anterior, también habló, al reorganizar las Administraciones de los Departamentos, de "Estados Mayores"; ¡Qué bien sonaban estas dos

palabras!, ¡qué falta estaban haciendo! ¡Lástima no hubieran sonado por lo menos una docena de años antes!

Por ser el primer Estado Mayor establecido en nuestra Armada, copiamos su exposición; decía:

“Señora: Las guerras y los organismos militares modernos han adquirido tal grado de perfección a causa del constante progreso, que no es posible a nación alguna aspirar a la victoria al hallarse de improviso en lucha con otra u otras igualmente adelantadas, si durante el período de paz no ha puesto su preferente atención en cuantos estudios orgánicos y facultativos, y en cuantos planes preparatorios abraza la gran síntesis que en el arte militar se designa con la frase “preparación para la guerra”.

Las más potentes y perfeccionadas Escuadras, por numerosas que sean, serán conducidas a un desastre cierto si en el momento histórico de la lucha no halla el Almirante que deba dirigir las un mecanismo que responda a las exigencias estratégicas, y aun hallándolo, acaso fracasara también si para concebir sus planes de campaña se halla privado de los datos esenciales, que entonces no podrán obtenerse, y que sólo pueden ser coleccionados durante el largo y tranquilo período de la paz.

No debe ocultarse, ante lo grave del peligro, que nuestra Marina es acaso entre todas las de Europa la que más necesita prepararse para las contingencias del porvenir; y sin que sea oportuno citar las causas que a ello han contribuido, es, sí, indispensable patrióticamente la gravedad de aquél y la urgente necesidad de conjurarlo sin perder tiempo.

A razón tan poderosa, obedece, Señora, una de las reformas, la más esencial sin duda, que se proyecta introducir en la Administración Central de la Marina: la creación del Estado Mayor general de la Armada.

Este, dirigido por el General que V. M. considere más apto para misión tan delicada, cual es poner la primera piedra en el edificio de la victoria, se ocupará durante la paz en

todos los trabajos, planos, estudios e investigaciones relativos a la preparación para la guerra y movilización y concentración de las fuerzas navales.

También propone a V. M. el Ministro que suscribe:

La Jefatura de Estado Mayor sustituirá a la actual Subsecretaría, dependencia que no se concierta bien con el desbarrazo y claridad del Mandó, tan indispensables para mover con oportunidad, celeridad y acierto los especiales organismos militares.

Se crea también una Secretaría militar, que ya otras veces ha tenido ocasión el que suscribe de comprobar como medio más expedito y menos complicado para ejercer la acción inmediata que directamente conviene reservarse al Ministro.

Tal es la esencia de las reformas que por deber imperioso, y en evitación de graves y futuros peligros, en su día irremediables si oportunamente no se atendieran, se exponen a la alta consideración de V. M. en el adjunto proyecto de Decreto.

Madrid, 13 de Julio de 1895.—Señora: A L. R. P. de V. M., *José María de Beránger.*”

En el articulado de referencia se decía:

Artículo 2.º Para el despacho de los asuntos correspondientes al Ministerio de Marina, existirán las dependencias siguientes:

Estado Mayor General. Dirección del Material. Dirección del Personal. Intendencia general. Asesoría. Centro consultivo. Secretaría militar.

Art. 3.º El Estado Mayor General tendrá a su cargo todo lo relativo a preparación para la guerra y movilización general de Escuadras, buques y dotaciones, defensa de costas y cuanto en el orden orgánico se relacione con tan importantísimos asuntos, según se detallará en el régimen interior del Ministerio.

La Dirección del Material, todo lo concerniente al ma-

terial flotante, firme o movable que dependa de la Armada y la Maestranza eventual de los arsenales.

La Dirección del Personal, todas las incidencias del de todos los Cuerpos y Clases de la Armada de carácter permanente o eventual, excepto los operarios de los arsenales.

La Intendencia general, todo lo concerniente a la ordenación de pagos, intervención y rendición de cuentas, haberes activos y pasivos y formulación de contratos.

La Asesoría, el estudio e información de las consultas que el Ministro le encomiende.

El Centro consultivo, la información de las consultas o confección de los proyectos que el Ministro le encomiende, y la clasificación del personal.

La Secretaría militar, el movimiento de las fuerzas armadas durante la paz, servicios de puertos, legislación, apertura, registro y cierre de la correspondencia, y el gobierno interior del edificio.

Art. 4.º La Jefatura del Estado Mayor General será desempeñada por un Contralmirante, y la duración de este destino será ilimitada.

Los asuntos correspondientes a la Secretaría se distribuirán en dos Negociados y un Secretariado particular y político. (Ver gráfico.)

El Almirante, Centro consultivo, Jurisdicción, servicios de Archivo y Biblioteca, la Junta de la Marina Mercante, etcétera, funcionarán análogamente que en la Organización anterior.

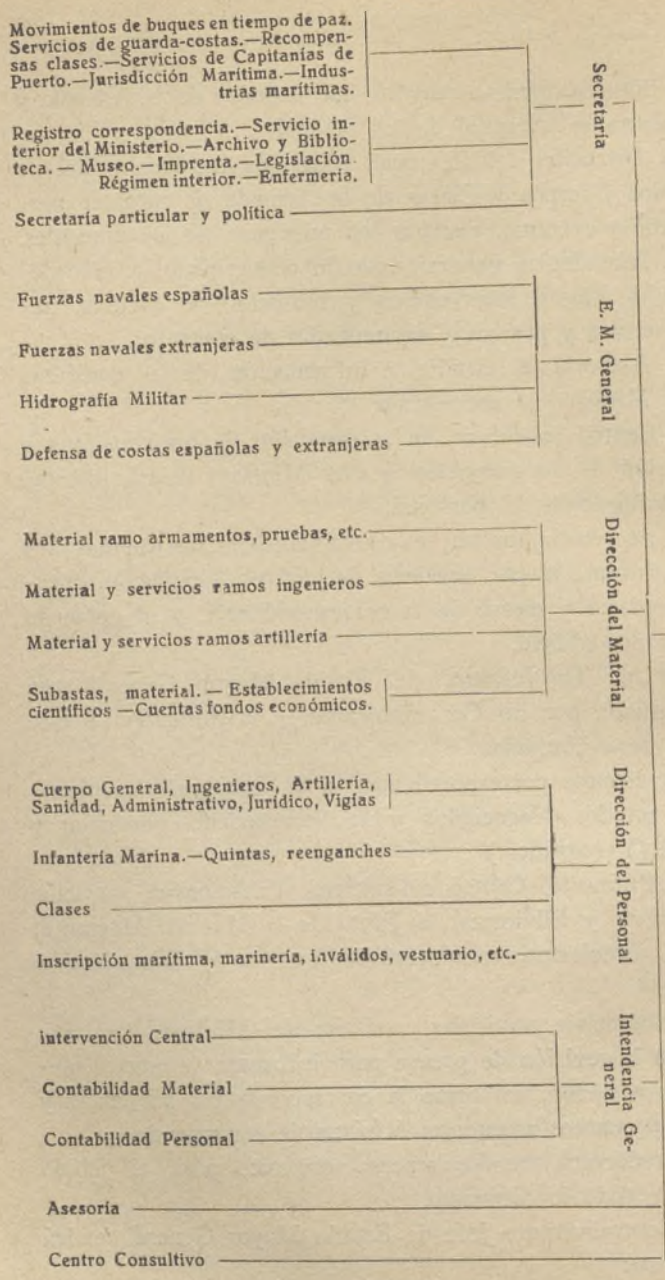
La Secretaría particular y política del Ministro, tendrá a su cargo la revisión de prensa para informar de cuanto merezca su atención, así como la correspondencia particular y política y cuantos asuntos el Ministro le encomiende.

Se redactará un Reglamento orgánico para el debido ajuste de todo lo dispuesto.

El Contralmirante Jefe de Estado Mayor General tendrá a su cargo:

MINISTERIO DE MARINA (Julio 1895) (Beránger)

Ministro



El armamento de las Escuadras y buques sueltos, así como los que estén en construcción. La conservación de los buques en reserva. Las defensas submarinas. Las Maestranzas de los Arsenales y trabajos, cuidando que las obras respondan a los créditos. Podrá visitar los Arsenales y demás establecimientos de la Marina, así como los Astilleros particulares. Llevará un estudio demostrativo de todos los depósitos de carbón existentes en el mundo. Llevará un estado escrupuloso de las Escuadras y buques y fuerzas marítimas de todas las naciones de Europa; y en Asia, de China y Japón. Llevará un estado de todos los Arsenales de Europa, y los de China y Japón, y de su estado de defensa marítima y terrestre. Tendrá nota de los Astilleros particulares y diques establecidos en todo el globo, procurando el conocimiento de cuantos detalles sean útiles y den a conocer los recursos que puedan facilitar. Llevará estadísticas sobre inscriptos de mar, etc.

Habrá *asuntos reservados* sobre los que convendrá extremar el celo. Aquéllos, como los Reglamentos, que no sean de índole secreta no convendrá tampoco darlos a la publicidad; sólo deben conocerlos las personas interesadas, los llamados a plantearlos y ejecutarlos.

En esta Organización se abordaban los problemas con vistas a la guerra que se venía encima.

La política, apoyada por una campaña de prensa, fatídica e inconsciente, nos llevó al desastre. Aun recordamos aquellas estadísticas comparativas entre las Escuadras españolas y americanas, en que a nuestro tonelaje a flote se le sumaba hasta el último remolcador inservible, y al tonelaje total se le comparaba con el de *los buques de combate* del enemigo... aun recordamos una porción de cosas que no son de este lugar; sólo nos interesa hacer resaltar la falta de organización que se revelaba en todo.

La reforma de Beránger creó el primer Estado Mayor de la Armada en España (aun había naciones que no lo tenían

establecido); pero no dió el resultado apetecido, porque a los tres años de implantarse esta Organización sobrevivo el conflicto armado, que acabó con todo.

Dice Churchill en sus Memorias, cuando implantó el Estado Mayor en el Almirantazgo inglés, que veinticinco años de funcionamiento es el tiempo mínimo indispensable para que sea útil o, mejor dicho, para que su labor rinda el máximo. Y así lo confirmó la gran guerra; las corazas débiles horizontales de los acorazados, las espoletas de los torpedos, la dureza de los proyectiles, las torres y su distribución interna, etcétera, etc., probaron que el Estado Mayor era un organismo nuevo, muy por bajo en esos asuntos del Estado Mayor alemán.

La Organización Beránger no era mala; tenía cosas involucradas, como, por ejemplo, el Jefe de Estado Mayor se ocupaba de Maestranza, de Arsenales y trabajos de ejecución, que son cosas subjetivas que no le corresponden. También; podríamos objetar sobre el modo de dirigirse el Jefe de Estado Mayor a las demás Autoridades y dependencias. Pero todo esto, de haber seguido funcionando el Estado Mayor, se hubiese arreglado.

No debemos hacer más crítica de esta Organización, pues como hemos dicho, la guerra acabó con todo.

Los Estados Mayores no se improvisan en el papel, no se forman, como tantas veces dijimos, por una Orden en el "Diario Oficial". Requieren personal preparado, y mucha práctica y entrenamiento.

Alguien achacó al flamante Estado Mayor la causa de la pérdida de la guerra!!

La guerra fué el 98, y en los primeros meses del 99, siendo Ministro Gómez Imaz, suprimió el Estado Mayor y volvió a la Subsecretaría.

La guerra, con su fallo inapelable, nos mostró trágicamente—no obstante el heroísmo de los Marinos—el resultado de

las Organizaciones anteriores. Durante la fatídica contienda fué Ministro el Almirante Auñón.

Procuremos sacar enseñanzas de lo pasado para hacer—cuando se pueda—nuevas Organizaciones, que nos vayan preparando—en su día—la próxima victoria.

Organización 1899 (Gómez Imaz)

Los presupuestos de Marina eran una burla, se comparaban con el del Ayuntamiento de Madrid y aun ganaba el de la Villa del oso y del madroño. La Hacienda pública después de la catástrofe colonial quedó exhausta. Había que hacer economías y como nadie sentía el Poder Naval y muchos achacaban a la Marina la causa de todo, no hay que decir cómo nos trataron en los desgraciados tiempos de la post-guerra.

En marzo de 1899, el General de la Armada D. José Gómez Imaz, a la sazón Ministro, hizo una nueva Organización (que duró unos tres meses) en que se suprimía el Estado Mayor y creaba de nuevo la Subsecretaría; esta Organización estaba inspirada en la que regía en Guerra.

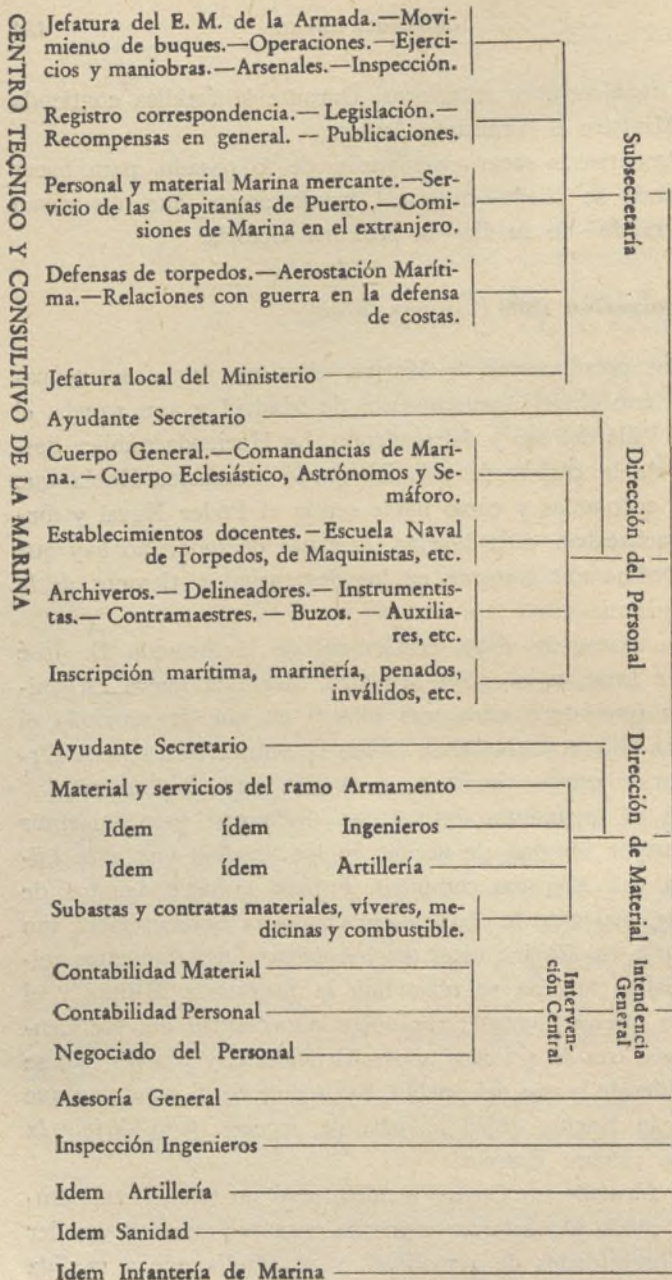
En el preámbulo de Ley, se decía que para imprimir una mayor libertad de acción en los asuntos que a la iniciativa del Ministro competen, y para quitarle asuntos de trámite que tanto le distraen, se creaba la Subsecretaría, tan necesaria en Marina como en los demás Departamentos ministeriales; en ella se refundían la Secretaría Militar y el Estado Mayor Central; reconocía la necesidad de este Centro, pero con su reforma ahorra personal y pesetas. No se podía desoir la voz del pueblo. Realmente en el estado en que quedó la Nación quién hablaba de *órganos para dirigir la guerra*. ¡Pobre España!

Se formaba un Centro técnico, pero no tendría más amplitud que la absolutamente precisa para que pueda responder a las necesidades de actualidad, y se añadía que a medida

MINISTERIO DE MARINA (Marzo 1899) Gómez Imaz

Ministro

Secretaría particular y política.



que se normalizase la situación económica y fuese dable imprimir vigoroso y acertado impulso a la reconstrucción del Poder Naval, "garantía la más firme de la integridad patria y de su existencia autónoma", entonces se mejoraría todo.

Daba esta Organización nuevas facultades a los Inspectores Generales de los diversos Cuerpos para regir el personal de sus especialidades, y ellos harían las propuestas correspondientes al Director del Personal, como en la Organización de 1884 (así lo citaba). Se creaban, pues, las Inspecciones de dichos Cuerpos.

Para el despacho de los asuntos—decía el Decreto—existirán las dependencias siguientes:

Subsecretaría y Estado Mayor General de la Armada—
Dirección del Personal — Dirección del Material — Intendencia General — Inspección de Ingenieros, de Artillería, de Infantería de Marina y de Sanidad — Asesoría General—
Centro técnico y consultivo de la Marina — Secretaría particular y política del Ministro.

La Subsecretaría estará desempeñada por un Contralmirante.

No merece pararse más en esta reforma. En el gráfico expresamos algo más cómo se estructuraba; pero con los tiempos que corrian, todo era demasiado para lo que había de servir. El pueblo español en aquellos momentos se sentía escéptico y no le faltaba razón. El ver a los "repatriados" predisponía el ánimo para grandes y radicales reformas, pero había tanto que reformar que ¿por dónde se empezaba?

El país, que nunca sintió su Marina, ahora más que nunca no estaba por ella.

The following table shows the dates of the various events mentioned in the text, arranged in chronological order. The dates are given in full, and the events are described in brief.

1. 1789. The French Revolution begins.

2. 1791. The Constitution of 1791 is adopted.

3. 1793. The Reign of Terror begins.

4. 1794. The Revolution ends.

5. 1795. The Directory is established.

6. 1799. Napoleon Bonaparte becomes First Consul.

7. 1804. Napoleon becomes Emperor.

8. 1815. Napoleon is defeated at Waterloo.

9. 1815. The Congress of Vienna is held.

10. 1830. The July Revolution in France.

11. 1848. The Revolutions of 1848.

12. 1851. Louis-Napoléon Bonaparte becomes President.

13. 1852. Louis-Napoléon becomes Emperor.

14. 1870. The Franco-Prussian War.

15. 1871. The Paris Commune.

16. 1875. The Third Republic is established.

17. 1898. The Dreyfus Affair.

18. 1904. The Entente Cordiale.

19. 1914. The First World War begins.

20. 1918. The First World War ends.

21. 1919. The Treaty of Versailles.

22. 1920. The League of Nations is established.

23. 1929. The Great Depression begins.

24. 1933. Adolf Hitler becomes Chancellor.

25. 1939. The Second World War begins.

26. 1945. The Second World War ends.

27. 1949. The Cold War begins.

28. 1953. The Korean War ends.

29. 1959. The Cuban Missile Crisis.

30. 1961. The Bay of Pigs Invasion.

31. 1963. The Kennedy assassination.

32. 1968. The Vietnam War ends.

33. 1973. The Arab oil embargo.

34. 1979. The Iranian Revolution.

35. 1981. The AIDS epidemic is first identified.

36. 1985. The Chernobyl nuclear disaster.

37. 1989. The fall of the Berlin Wall.

38. 1991. The Soviet Union collapses.

39. 1993. The Dayton Accords.

40. 1998. The Kosovo War.

41. 2001. The September 11 attacks.

42. 2003. The Iraq War begins.

43. 2008. The Global Financial Crisis.

44. 2009. Barack Obama becomes President.

45. 2011. The Arab Spring.

46. 2012. The Eurozone crisis.

47. 2014. The Crimean Crisis.

48. 2015. The Paris Agreement.

49. 2016. Donald Trump becomes President.

50. 2017. The United Kingdom leaves the European Union.

51. 2019. The COVID-19 pandemic begins.

CAPITULO III

ORGANIZACIONES DEL SIGLO ACTUAL HASTA EL ADVENIMIENTO DEL DIRECTORIO MILITAR

Organizaciones del siglo actual.—Organización de 1902 (Veragua).
El Estado Mayor de Sánchez Toca.—Historia del Estado Mayor
Central y Organizaciones subsiguientes.

CARTON 10

ORANGE COUNTY DISTRICT COURT
COUNTY OF ORANGE, CALIFORNIA

Department of Administration - General Services Division
21 South of the Courthouse - Santa Ana, California
92701-4000

Organizaciones del siglo actual.--
El Estado Mayor Central de Sánchez
Toca.

Malos vientos corrían para la Marina al empezar el siglo. Sobre todo porque algunas personas achacaban el desastre de nuestra Escuadra al Organismo llamado Estado Mayor, que con tanta ilusión había empezado a funcionar tres años antes de la fatídica guerra; y esto no era justo. Ya sabemos que tan corto periodo de tiempo no es nada para la vida de un Estado Mayor que acababa de nacer; pero además de no serlo, hay que pensar el ambiente en que se desarrolló. Bien podemos afirmar que el órgano creado para preparar y dirigir la guerra no tuvo tiempo de hacer nada, por el contrario, y desgraciadamente se lo encontró *todo hecho*.

El ambiente de hostilidad hacia la Marina que le achacaba todas las culpas, fué causa de que muchos Generales de la Armada rehusasen la Cartera de este Departamento, y se pensase, para regentarla, en un hombre civil.

El pueblo no reconocía, al principio, el sacrificio de su Marina, y los Marineros no podían sentir la natural satisfacción interna a que eran acreedores por su heroísmo al inmolarse, debido a la magnitud de la catástrofe.

Las reducciones en los presupuestos y en las escalas, hizo que mucho personal buscase su modo de vivir dejando la Carrera, y el malestar que sentía la Corporación se veía por doquier se fuese.

Algo de esto hablamos en nuestras primeras Conferencias de Orgánica, al referirnos a los periodos de la post-guerra, y a la guerra y la política. Ese fenómeno lo sentimos

también nosotros, aunque en menor escala que lo han sentido y lo sienten otros países, no obstante hacer más de tres lustros de la Gran Guerra.

La falta de nuevas construcciones trajo el paro casi absoluto en los arsenales, y la cuestión social de las Maestranzas, daba mucho juego. Los pocos buques que se construían (uno por Departamento) se eternizaban, y con los créditos asignados a esas construcciones se hacían y reparaban mil cosas indispensables en talleres y establecimientos de tierra; no había más dinero disponible.

De ese modo los barcos costaban horrores y salían de gradas más que anticuados.

Pero como en la Corporación había *buenos principios*, no se hizo esperar la reacción, que de no aparecer pronto, hubiese acabado con todo. Y ese optimismo, no sólo lo respiraron los Marineros, sino que se divulgó entre el pueblo, que no tardó en dar señales de su equivocación.

Organización 1902 (Veragua)

Desde la Organización Gómez Imaz hasta la que nos ocupa pasaron tres años, en los que el país reaccionó fuertemente a favor de la Marina.

Desde pedir en el Parlamento la disolución de la Marina hasta el resurgir que se sentía en la opinión pública y política (el año 1902), fué una transformación no operada en ningún pueblo del mundo en tan corto tiempo.

El Certamen Naval de Almería, las publicaciones de la Liga Marítima y de Sánchez Toca, Maura, Navarrete, Cardona, Andújar, hombres civiles enterados de asuntos navales, y Marineros entusiastas otros, despertaron la apatía nacional que reaccionó contra lo injusta que había sido para la Marina.

Se nombró Ministro al Duque de Veragua, hombre civil que por su nombre y aficiones regentó la Cartera; duró poco tiempo.

También trajo su Organización; decía en la Exposición que nada se conseguiría reformando el Material y el Personal, si no precedía a estas reformas, una grande en la Administración Central.

Y volvía a implantar otra vez el E. M. General de la Armada que concentrase estudios y servicios de preparación para la guerra, resumiéndose en él todas las actividades de la Marina. Se organizaba la Dirección de Construcciones y aquellos centros de capacidad técnica directora. Se organizaba asimismo la Dirección de Navegación, Pesca e Industrias Marítimas y todo aquello que integrase actividades de la Marina civil. Se formaba un Consejo de Administración integrado por las jerarquías de la Armada junto con elementos civiles de reconocida autoridad y competencia; todos ellos asesorarían al Ministro mientras no se formaba oficialmente un Almirantazgo que asumiese la suprema administración de la Marina.

En el Ministerio existirán las dependencias siguientes:

La Secretaría del Ministro — Estado Mayor general de la Armada — Dirección de construcciones, establecimientos y servicios técnicos — Las Secciones de servicios de Infantería de Marina, Sanidad, Eclesiásticos, Jurídicos y Económicos — El Consejo del Almirantazgo — La Dirección general de navegación, pesca e industrias marítimas — La Intendencia general de la Armada.

La Secretaría tendrá a su cargo el estudio de los asuntos que el Ministro la encomiende.

Será Jefe del Estado Mayor un Vicealmirante o Contralmirante y Jefes de las dos Secciones, dos Capitanes de Navío de primera; Secretario, un Capitán de Navío.

Aunque la unidad de acción se reservaba al E. M. General, la Dirección de Construcciones entendía en el proyecto y estudio de toda clase de obras navales. Se dividía esta Dirección en cuatro Secciones, en las que la 2.^a y 3.^a entendían en la organización y servicios técnicos del personal

de los Cuerpos de Ingenieros y Artillería; los Cuerpos militares quedaban reservados al E. M. mediante propuesta de las Secciones de Personal.

Era Director General de construcciones, un Inspector de primera clase; Jefes de la 1.^a y 2.^a, dos Inspectores de segunda; Jefe de la 3.^a, un Coronel de Artillería, y de la 4.^a, un Capitán de Navío especializado en torpedos. La Secretaría sería desempeñada por un Jefe de Ingenieros.

Para el Consejo del Almirantazgo, se hacía un Reglamento donde se le marcaba sus altas funciones consultivas; se decía que este Centro no entendía en asuntos de poca monta. Lo presidía el Almirante de la Armada y serían:

Vicepresidente, un Vicealmirante, que será al propio tiempo jefe de la jurisdicción de Marina en la Corte; y Vocales permanentes el Jefe del Estado Mayor General, un Contralmirante, el Director General de Navegación, el Director de Construcciones y el Asesor general. También eran Vocales permanentes dos ex-ministros de la Corona, los Inspectores generales o Jefes superiores de los Cuerpos, así como los Jefes de las Secciones asistirán como vocales al Consejo del Almirantazgo cuando sean convocados por el Presidente.

Existirá una Secretaría desempeñada por un Capitán de Navío de primera.

La Dirección General de Navegación y pesca entenderá en la administración y gobierno de cuanto se refiera a la vida civil y económica de las industrias de mar, con el concurso de los representantes elegidos por los administrados mismos. Constituirán una Junta bajo la presidencia del Director, y en ella radicará la administración, gobierno y conocimiento de todos los asuntos referentes a la navegación, al comercio marítimo, a la pesca y a las industrias de mar.

Esta Organización nacía muerta, como aquella a que reemplazaba; maniobras, construcciones, etc., sin dinero—como no había—era todo una pura fórmula. Además ve-

mos por centésima vez el tejer y destejer de nuestros gobernantes. Ahora se suprimía la Subsecretaría, y renacían, como el ave fénix de entre las cenizas, el E. M. y la Secretaría.

En la forma como se creaba la Dirección de Construcciones, no debía de ser. Y menos, teniendo por Director a un Ingeniero, pues tal como debía funcionar (de existir para que lo objetivo no fuese absorbido por lo subjetivo), debía dirigirla un Oficial del Cuerpo General y aun así... Ya dijimos al hablar de los "servicios" de un E. M., que el constructor puede ser civil, pero es cuando hay un Estado Mayor concebido como lo están hoy día en las primeras potencias navales.

El Consejo del Almirantazgo era uno de tantos Centros consultivos de las Organizaciones anteriores, con los defectos que aquéllos tenían. Sin embargo, no queremos dejar de mencionar que se especificaba, que este Consejo sólo se ocuparía de asuntos de verdadera importancia.

En tiempos recientes estamos tan acostumbrados a ver reunirse la Junta Superior de la Armada para cosas de poca monta, que nos choca ver en la Organización de aquella época que se llamase la atención con tan sabia advertencia.

Poco duró todo esto.

En estas Organizaciones se veían las directrices francesas: "flota construída" y "flota en construcción".

Fué característica de la Organización que nos ocupa la creación de la "Junta de Escuadra" y debemos detenernos un poco en ello, pues aunque esta Organización sólo duró un par de meses, estaba inspirada en una convicción de muchos hombres insignes, paisanos unos y Marineros los otros. Y la idea que guió al primer Ministro civil de Marina, subsistió en sus puntos principales, hasta que cuajó en la llamada Ley de Escuadra de Maura y Ferrándiz el 1908, de que nos ocuparemos en su lugar.

Se reconocía de un modo explícito en la Exposición del

Decreto que creaba la Junta de Escuadra, que no admitía demora el problema de nuestra defensa naval; que había que llevar a los arsenales una nueva Organización para que dichos Establecimientos fuesen centros útiles de trabajo, eficientes y adecuados a las necesidades de la Nación; que había que dispensar el cuidado que merecen los intereses marítimos, germen fecundo de la riqueza pública y elemento indispensable del poderío en el mar; que la unificación de la acción administrativa, debe hacerse sin menoscabo de la independencia que dichos intereses necesitan para su desarrollo.

Asimismo, reconocía el Ministro que la resolución de tan vitales problemas, había conseguido fijar la mirada de los hombres más ilustres de todos los partidos; y se proclamaba culpable de notorio abandono, si no le prestaba toda la atención y diligencia que estos asuntos demandaban. Todo ello requería tanto estudio y meditación, como garantía de prudencia y de acierto.

Reconocía, en suma, que el Organismo encargado de velar por esto, requería conocimientos especiales de que no cabe prescindir al acometer la empresa.

Los iba detallando, pero decía:

“En primer término, la creación de la futura Escuadra entraña problemas de carácter puramente militar y técnico; porque exige precisar las unidades que deben constituir el núcleo de todo Poder Naval y la combinación de esas unidades en la forma y proporción conveniente para responder a los principios tácticos y estratégicos que demanda nuestra situación geográfica. El examen del estado que en España alcanzan las industrias navales; la conveniencia del desarrollo del trabajo nacional y al mismo tiempo las necesidades económicas que obligan a no exigir del país sacrificios innecesarios o excesivos; la urgencia de disponer cuanto antes de los medios indispensables para asegurar nuestra independencia, ante la previsión de posibles conflictos, supone especiales co-

nocimientos de que no cabe prescindir al acometer esta empresa.”

Y proponía la creación de la llamada Junta de Escuadra. El Real decreto que le daba vida lo estructuraba en tres artículos, que no tienen desperdicio:

Artículo 1.º Se nombrará una Junta que, bajo la presidencia del Ministro de Marina, se compondrá del Almirante; el Vicealmirante, Vicepresidente de la Junta Consultiva de la Armada; un Contralmirante; dos Capitanes de Navío de primera clase; un Capitán de Navío; el Inspector de Ingenieros; el de Artillería; un Senador del Reino; un Diputado a Cortes; un Representante de la Industria privada de construcciones navales y un Armador de la Marina mercante.

Art. 2.º Esta Junta propondrá al Gobierno, en el plazo más breve que sea posible, el programa de unidades que han de componer la Escuadra nacional, señalando los tipos de diversas clases que deberán formarla e indicando su coste aproximado. Examinará si conviene construir alguna de dichas unidades en los arsenales del Estado o adquirirlas en la industria particular nacional o extranjera, y en qué proporciones. Podrá añadir las observaciones que considere oportunas, para mayor ilustración de cuanto se relacione con la creación de la futura Escuadra.

Art. 3.º El gobierno someterá a los Cortes, las disposiciones convenientes para la creación de una Escuadra dotada de los elementos indispensables para que sea garantía de la defensa nacional, y propondrá los medios y forma de proceder a su construcción.

Los hombres civiles de la Junta de Escuadra fueron: por el Senado, Sánchez Toca; por el Congreso, Maura; por la Industria, el Marqués de Comillas; y por los Armadores, D. Tomás Ibarra. Entre los Marinos que la componían, además de los que formaban parte de ella por derecho de sus empleos, figuraba como Secretario el Capitán de Navío D. José Ferrándiz y Niño. De modo que vemos,

que entre el personal que integraba la Junta estaba lo más entendido y fecundo de nuestro folklore naval.

No vivió mucho la Junta, como no vivió mucho el Ministerio que le dió el ser; pero si repasamos los proyectos de ley, en que entendió, y cómo los estudió, comprobaremos que allí estaban las ideas básicas de la Ley de Escuadra del Almirante Ferrandiz. Esta Ley Maura-Ferrandiz fué, sin duda alguna, la base de la nacionalización de nuestra industria y Poder Navales que hemos llegado a tener.

En esa Junta se presentaron al público los dos hombres a quienes la Marina debe tanto; los que no defraudaron las aspiraciones populares que, de acuerdo con gran parte de los Marineros, cada vez se mostraban más partidarios de dar intervención directa y oficial, en los asuntos navales, a los hombres civiles y políticos.

Organización 1902 (Sánchez Toca)

En este tiempo abundaron las publicaciones de hombres eminentes en la ciencia y en la política, tratadistas españoles y extranjeros; por entonces en el mundo naval hubo un florecimiento de la literatura marítima: LA IMPORTANCIA DEL DOMINIO MARÍTIMO EN LAS CAMPAÑAS TERRESTRES DESDE WATERLÓO, de Callwell; LA INFLUENCIA DEL PODER NAVAL EN LA HISTORIA, de Mahan. Las cartas de Lockroy, DEL WESSER AL VÍSTULA; entre otros libros, que causaron sensación, y que todos fueron vertidos al castellano por distinguidos oficiales de Marina. La prensa—alguna de ella—, con sus artículos sobre “Necesidad de una Escuadra”, “Los nuevos proyectos”, y tantos más, todo divulgó y formó una opinión que se reflejó en el año 1903, en que un gran rotativo de la capital organizó un plebiscito público para ver quiénes debían formar un *Ministerio verdad*. El resultado, en todas las Carteras, fué muy comentado, y de aquella encuesta popular, al hacerse el escrutinio en Marina, resulta-

ron elegidos: Cervera, Sánchez Toca y Maura, por este orden.

De este modo concedía el pueblo la rehabilitación al Almirante que encarnó las amarguras del infortunio.

La mayoría de edad del Rey don Alfonso XIII, con su afición a la Marina, todo hizo que la Armada se pusiese de moda.

El público consideró a Sánchez Toca como el político civil más especializado en cuestiones navales. Su libro *DEL PODER NAVAL DE ESPAÑA* es digno de un detenido estudio, y demuestra la cultura enorme de su autor; aunque sólo trata incidentalmente el aspecto militar de la cuestión, creemos que todo oficial de Marina y todo gobernante debe leerlo y meditar; los factores del Poder Naval—aparte la controversia a que ellos se prestan de por sí—, el modo de tratarlos, desde los puntos de vista histórico, político-económico, español e hispanoamericano, comercial, industrial, colonial y marítimo mercante, nos parecen magníficos.

Dos meses duró la Organización Veragua, que había anulado la anterior.

Le sustituyó don Joaquín Sánchez de Toca, hombre civil, pero, como sabemos, sumamente competente en asuntos navales. Se había distinguido mucho escribiendo sobre ellos y de su obra cumbre, modelo en su clase, acabamos de hablar.

Ya se había preparado para ser Ministro, pues el 6 de diciembre juró el cargo, y el día 19 se firmaba el Real decreto de creación del Estado Mayor Central de la Armada.

Lo magistral de su reforma fué el Estado Mayor Central, y a él nos referiremos principalmente.

Empezó, y ello indica lo bien que concibió la Organización de una Marina, por acometer la reforma o creación del Organismo principal de ella; el Estado Mayor es lo verdaderamente objetivo de la Armada, todo lo demás será muy importante, pero gira alrededor de esto.

Nos atrevemos a decir que una Marina sin Ministro pue-

de ser eficaz si tiene un buen Estado Mayor, pero una Marina sin Estado Mayor no puede resultar útil, por muy competente que fuese el Ministro.

No nos cansaremos de repetirlo: el Estado Mayor, tal y como hoy día se concibe, es lo *verdaderamente objetivo*; lo demás son cosas subjetivas, indispensables algunas—si queréis—, pero subjetivas al fin. ¿Está claro?

En la Exposición del Real Decreto, Sánchez Toca enfoca tan bien el asunto, que todo cuanto allí se dice forma jurisprudencia, enseña una doctrina que no ha perdido nada, no obstante el cuarto de siglo transcurrido desde que se escribió, y esto lo dicen así—no sólo mi modesta persona, que no tendría fuerza—sino personajes de mucho prestigio. Es el mencionado preámbulo a que aludimos, muy superior a todos los de su época, a los anteriores y aun a muchos posteriores; por ejemplo, al Memorandum de Churchill, que precedió a la creación del Estado Mayor Central en el Almirantazgo Inglés, diez años después del de Sánchez Toca; esto es, el 1912, en vísperas de la Gran Guerra.

Pronto os lo leeré íntegro, no me atrevo a extractarlo.

No desmintió Sánchez Toca ser él autor de DEL PODER NAVAL DE ESPAÑA.

Este Estado Mayor fué una obra muy buena para la época en que se implantó; se tocaban en la Exposición del Real Decreto que lo creaba, todos los puntos principales y con ello se ponía de manifiesto la necesidad de aquel Organismo.

Aunque todos lo conozcáis, es tan pura su teoría, que por mucho que se lea en una Escuela de Guerra, nunca será demasiado.

Allá va su texto íntegro:

REAL DECRETO CREANDO EL ESTADO MAYOR
CENTRAL DE LA ARMADA

EXPOSICION

SEÑOR: La experiencia de los Institutos armados que de antiguo advertía ya honda diferenciación entre las funciones de administrar y sustentar fuerzas militares, y las de dirigirlas en las operaciones de la guerra utilizándolas en la forma de su mayor eficacia, ha tenido en nuestros días que establecer sobre esto, deslindes orgánicos más trascendentales, por exigencia imperiosa de la misma complejidad de los nuevos elementos que entran en la beligerancia de los pueblos y Estados.

Reclutar los modernos contingentes de mar y tierra, uniformarlos, equiparlos, alimentarlos, pertrecharlos, dotarlos de sus enormes herramientas, mantenerlos en la disciplina y práctica cotidiana de su adiestramiento, representa tales complejidades de administración y gerencia, que, además de requerir aptitudes muy excepcionales en quien lleve su gobierno superior, por sí solas se bastan para consumir toda la actividad del hombre más expedito y diligente.

Excedería de los límites de la capacidad humana, aun en lo más selecto que puede producir cada generación, al que al mismo Generalato consagrado a este complejo cometido, con la labor cotidiana de perspicacia y vigilancia incesante que requiere, hasta en sus operaciones más rutinarias, el sostener en permanente buen estado de eficiencia el instrumento militar, se le exigiera también, y a la par, hacer frente a las funciones aún más delicadas de trazar los planes de las guerras posibles que pueda tener una nación, meditando y razonando estos preceptos con la intensidad de estudios en avalúo de potencia de los recursos propios y del enemigo y de las combinaciones dinámicas, cálculos de



situaciones y movimientos de masa y fuerzas dentro de los teoremas de geometría viva que representan las preparaciones de campaña de la logística y estrategia modernas.

Por la propia magnitud de la materia de cada uno de esos cometidos, la superioridad más capaz resultaría sin des-
envolvimiento posible al intentar desempeñar funciones así duplicadas.

La organización militar de una nación y el estudio, resolución y planteamiento de su sistema de defensa con arreglo a las exigencias del armamento contemporáneo, concentrando todas las energías nacionales en un objetivo de potencialidad exterior y preparando orgánicamente sus Institutos militares para plenitud de eficacia en beligerancia moderna, entraña tal complejidad de factores y problemas de tal magnitud, que resulta imposible abarcarlos en un plan, ni siquiera definir sus líneas generales, o formularlos separados y concretamente en su verdadera realidad, sin un Organó de excepcional competencia militar, especialmente creado para tal cometido. No es necesario indicar que el oficio ministerial resulta por la propia naturaleza del cargo inutilizado para dar cima a semejante empresa. Aun prescindiendo de lo efímero de la permanencia en situación sujeta a tales vicisitudes, las demás incumbencias de la labor cotidiana del cargo bastan de suyo a incapacitar la inteligencia y energía más vigorosa para abordar siquiera los otros problemas mayores de los nuevos métodos de guerra.

Aunque el Estado Mayor de la Marina cuente también elementos valiosísimos para el cometido de la administración y gobierno de los Institutos Militares, en la actual distribución de trabajo y funciones, que encierra a cada uno en labor particular, no hay ahora entre ellos ningún organismo constituido con la especialidad de labor, autoridad y competencia propia para podérselo pedir, sobre los problemas más capitales de la beligerancia moderna, respuesta inmediata que lleve en sí el valor práctico del consejo emi-

tido o del plan trazado por quien tenga la labor de su vida entera consagrada a la materia de que es objeto la opinión que se le pide. Menos aun podría hoy darse en esos Estados Mayores respuesta inmediata, con madurez de plan desarrollado con pensamiento orgánico logístico, táctico y estratégico, a la pregunta de cuál es el objetivo militar en que deben concentrarse las energías nacionales para que el Ejército y la Marina respondan como los instrumentos más eficaces de nuestra potencialidad exterior.

Sentimos, pues, un gran vacío precisamente en lo que es más esencial para las Instituciones militares en la guerra moderna, cuya base cardinal consiste en la ahincada previsión de todas las operaciones de una campaña, concentrándose con firmeza inalterable sobre finalidad muy precisada para que hacia él se encaminen sistemáticamente todos los recursos de una existencia nacional.

Nada es para nosotros más urgente que el apartarnos de este peligrosísimo vacío, en el que desaparecen hoy instantáneamente a la primera prueba de guerra todos los Ejércitos y Armadas que no se precavieron de él en los días de la paz.

El Organó de más eficaz preservación que pueden tener las Instituciones militares contra tales peligros, consiste en un Estado Mayor constituido para el cometido especial de las funciones intelectuales preparadoras del armamento, y sobre todo, del pensamiento de la orgánica, logística, táctica y estrategia de la guerra. Ese Estado Mayor es el órgano más esencial, para la actualidad, de las Instituciones militares. Nación desprevenida de tal Instituto pretenderá en vano tener Ejército o Marina que sirvan para la beligerancia moderna.

Si lo denominamos Estado Mayor por no romper con tecnicismos ya formados y a falta de otra titulación más apropiada y gráfica, será bien prevenir desde luego cualquier confusión a que pudiera dar lugar la circunstancia de

venir en posesión y disfrute del mismo llamamiento otras jerarquías de la milicia. Pues aunque las denominaciones parecen idénticas, los conceptos respectivos de sus funciones son esencialmente diversos, y responden a deslindar oficios y funciones en lo más fundamental de la institución militar.

Pero, además, estas dos grandes funciones, indispensables ambas para el sostenimiento y gobierno de los modernos instrumentos de la potencialidad exterior de las naciones, tienen poco de común. Piden disposiciones, aptitudes y cualidades nativas, a las veces contradictorias; y en la innumerable diversificación que la realidad produce en las facultades de los hombres, con límites tan delicados y difíciles de distinguir, acontece de ordinario que los mismos sujetos, acreditando maravillosa aptitud para una función, resulten incapaces para otra.

Estas dos funciones de Estado Mayor requieren, por tanto, su particular deslinde, coordinándose conforme a la primacía de sus respectivos fines y en la relación consiguiente a que las operaciones de las jerarquías que han de cuidar de tener el instrumento militar permanente en buen estado de eficacia, correspondan a la previsión y orientaciones tomadas por los consagrados al estudio de los movimientos de esas fuerzas en planes de campaña, a fin de que ellas alcancen su mayor eficacia en contra del enemigo.

De ambos depende, como resultante que, al romperse las hostilidades, la Nación aparezca habiendo puesto todos los medios e instrumentos de la beligerancia, y sólo reste al General en Jefe poner en ellos su manera peculiar de utilizarlos.

La propia naturaleza de las cosas impone, pues, capital primacía en la función que, contando sobre institutos militares ya preparados con las habilitaciones y pericias de lo rutinario de las armas, los dirige a la esfera superior de

las más altas consideraciones de guerra y política con que se han de aplicar esas fuerzas para llevarlas a la victoria. La suprema directiva de esta función es, por ello, la única que puede dar al gobernante respuesta con valor práctico de técnica profesional sobre el estado de eficacia en que se encuentre el instrumento militar, y sobre si puede o no ir a una guerra, y caso de ir a ella, de qué manera se ha de dirigir. Ese Estado Mayor es, con efecto, el Organó de milicia que desenvuelve su especulación de guerra en aquella más alta esfera de pensamiento a la cual los demás no alcanzan sino en fugaz vislumbre, y siempre sin comprensión sintética y a costa de penosísimos esfuerzos.

Así, un Estado Mayor capaz de allanar todos esos tropiezos a la potestad civil y a los Institutos armados, es la mejor providencia humana para que, bajo su resguardo, cada individualidad militar pueda rendir lo mejor que lleve en sí, y en la acción colectiva los efectos producidos parezcan siempre superiores a los medios de que se dispuso.

Mas precisamente este Organó tan vital es el que falta por completo en nuestra constitución militar. Tenemos en nuestro Ejército y Armada algún elemento primario de Estado Mayor y de orgánica ministerial para los servicios de reclutamiento, equipados, municionamientos, sostenimiento de fuerzas en filas y cuadros de unidades de combate en lo rutinario de la instrucción militar de las diferentes armas.

Con ello podemos dar muestras de algunas maniobras, paradas y otras exhibiciones de armamentos. Y aunque el estado presente de nuestra organización en este punto adolezca de deficiencias menores o mayores, al fin y al cabo existe ya como primera base aprovechable mediante reformaciones más o menos profundas. Pero nos falta totalmente en la Armada ese Estado Mayor de lo que en las Instituciones militares contemporáneas se denomina el departamento intelectual preparador de la guerra y cerebro de los Institutos armados; la

alta dirección y consejo que elabora los pensamientos y objetivos para el éxito de una campaña en sus tres elementos analíticos, es, a saber, el orgánico, el logístico y el táctico, coordinándolos en un plan con el elemento sintético de la estrategia propiamente tal.

Si hemos de tener Marina como instrumento adecuado para que por ella dimanase de nuestra vida nacional alguna eficacia de potencia exterior, la primera de nuestras necesidades es un órgano de Estado Mayor constituido expresamente para estas altísimas funciones y habilitado para poder responder a toda hora, en nombre de las Instituciones militares, a la consulta del gobernante sobre las supremas cuestiones de la paz y de la guerra, con la autoridad y calidad del consejo de quien lleva puesto en ello la labor total de su existencia.

Todas las demás cuestiones de nuestra organización militar se subordinan a que tengamos este primer Organismo vital. Esta es la necesidad que no admite espera: primero, por sernos indispensable como principio generador de nuestra reconstitución del Ejército y Armada, y, en segundo lugar, porque nuestro mismo armamento en beligerancia moderna sería para nosotros grave peligro sin una directiva de Estado Mayor permanente, dispuesto a responder ante los poderes públicos del Estado del instrumento creado, y a precisarles, con razonamiento geométrico y avalúo de todos los factores reales del problema, dictamen seguro sobre la posibilidad de una beligerancia o la necesidad de la paz, y sobre el plan y dirección que se ha de seguir desde la ruptura de hostilidades.

El Ministro que suscribe considera de buena prudencia no pretender que Organismo tan trascendental como éste del Estado Mayor Central de la Armada, se produzca en pleno desenvolvimiento desde el primer decreto orgánico de su creación. Instituciones de esta índole no llegan a plena madurez sino mediante germinaciones y crecimientos suce-

sivos. Por ello las disposiciones del adjunto proyecto de Real Decreto que tengo el honor de someter a la aprobación de Vuestra Majestad se limitan al planteamiento de bases iniciales a fin de que sobre ellas, con el transcurso del tiempo, la sabiduría y experiencia de sus gestores y las necesidades sucesivas en que se desenvuelva esta función, desarrollen fecundo y vigoroso este Organó tan vital para la directiva de las fuerzas nacionales en la beligerancia moderna.

Madrid, 10 de diciembre de 1902.

SEÑOR

A L. R. P. de V. M.
JOAQUIN SANCHEZ DE TOCA.

REAL DECRETO

A propuesta del Ministro de Marina y de acuerdo con el Consejo de Ministros,

Vengo en disponer lo siguiente:

Artículo 1.º Un Instituto militar bajo la jefatura de un Almirante, y con la denominación de Estado Mayor Central de la Armada, tendrá a su cargo, con carácter permanente, los cometidos siguientes:

1.º Estudio y preparación de la guerra naval con cuanto tenga importancia para el uso táctico y estratégico de los elementos de fuerza marítima.

2.º Estudio y preparación, concertados con el Estado Mayor Central del Ministerio de la Guerra, sobre estos mismos asuntos en todo caso de estimarse conveniente esta cooperación.

3.º Preparación y propuesta de las instrucciones sobre disposición del armamento, abastecimiento, movilización de la flota y de sus reservas. Estudio de las bases de opera-

ciones y de sus puntos de apoyo, de los sectores del litoral y de las fuerzas que deban adscribirse a los mismos.

Alta inspección sobre la eficacia práctica y utilización del material hábil y de los servicios del personal en activo y en reserva.

4.º Estudio y propuesta de las maniobras, ejercicios y movilizaciones que deben ejecutar las fuerzas navales, y juicio crítico de dichas operaciones.

5.º Propuestas de desarmes y de nuevas construcciones navales y de sus armamentos, y de la situación de acopios.

6.º Observaciones respecto de acopios, pertrechos y municionamiento para la guerra naval y sobre el material flotante, recogiendo al efecto los informes que considere convenientes por parte de las competencias técnicas.

7.º Examen y propuesta en selección constante de las aptitudes que más descuellan en cada cuerpo, para su utilización práctica en estos estudios estratégicos y tácticos que ha de elaborar este Estado Mayor.

8.º Propuestas de las enseñanzas teóricas y prácticas de la Escuela superior de Oficiales navales militares e inspección de las mismas.

9.º Preparación y propuestas de instrucciones especiales y cuestionarios para los agregados navales en el extranjero sobre las informaciones que interese recoger respecto de escuadras, barcos, estaciones, arsenales y astilleros, organizaciones de reservas de mar y demás elementos de la fuerza naval.

Propuesta del personal a quien se haya de conferir tales cometidos.

10. Colección, clasificación y elaboración de los informes militares, políticos y geográficos sobre el Poder Naval de las potencias.

Publicación de escritos sobre las guerras marítimas y

de estudios tácticos y estratégicos para enseñanza del personal de la Armada.

11. Cualquier otro cometido sobre la orgánica, logística, táctica y estrategia de la guerra naval que se le encomendare especialmente, con arreglo a las leyes constitutivas del Ejército y de la Armada.

12. Formular los programas para construcciones navales y de todo material que convenga adquirir para la Armada, correspondiendo al mismo Estado Mayor el juicio sobre calidad y condiciones de dicho material en el momento de su recibo.

Art. 2.º El Jefe de este Estado Mayor Central hará al Ministro de Marina la propuesta del personal que haya de adscribirse a las funciones que se le encomienden, y formulará los proyectos de reglamentos que considere convenientes para su régimen.

Art. 3.º Dicho Jefe tendrá, para el cometido de sus funciones, con carácter de delegación permanente, facultad de alta inspección sobre los servicios militares; y en todo caso, de considerarlo conveniente, podrá, con anuencia del Ministro, designar los funcionarios que, con carácter eventual y bajo sus órdenes inmediatas, le secunden en el ejercicio de esta función.

Art. 4.º La Dirección de Hidrografía con todas sus dependencias, quedará anexa al Estado Mayor Central, y bajo la jefatura del Almirante Jefe del Estado Mayor.

Dado en Palacio a diecinueve de diciembre de mil novecientos dos.

ALFONSO

El Ministro de Marina,
JOAQUIN SANCHEZ DE TOCA.

El Organismo que vamos ligeramente a criticar—pues la mejor crítica es la que se haga cada uno a sí propio des-

pués de leerlo detenidamente—era como cosa nueva, algo que no acoplaba bien con todos los demás servicios, como debía de hacerlo; pero este “encaje” se hubiese ido efectuando con el tiempo sin grandes dificultades.

Comienza Sánchez Toca señalando la diferencia honda que existe entre lo objetivo y lo subjetivo, entre “administrar y sustentar fuerzas militares” y “dirigirlas en las operaciones de la guerra, utilizándolas en la forma de su mayor eficacia”.

No es posible, ni es nuestro objeto, seguir párrafo por párrafo el elocuente preámbulo que nos ocupa. De un modo claro, que deleita al leerlo, va fijando Sánchez Toca, en sus razones para crear el E. M. C., los puntos capitales del Organismo a que da vida.

Desde luego, el Organismo ministerial no sirve; no es el Organismo adecuado para preparar la guerra—y mucho menos, diremos hoy día, para dirigirla—; la corta permanencia de los Ministros, la labor cotidiana política, le absorbe lo principal de sus luces y energías. Lo principal de toda organización es la continuidad, y en este breve estudio que estamos haciendo sobre nuestras Organizaciones vemos que la característica principal de toda nuestra Administración es la *discontinuidad*.

A cada individuo hay que destinarlo a lo que sirve; eso se propone Sánchez Toca, y lo dice muy bien en el preámbulo.

Las doctrinas de los Estados Mayores las sienta como nadie (¡hace más de treinta años que está escrita!): “nos falta—dice—totalmente en la Armada ese E. M. de lo que en las Instituciones militares modernas contemporáneas se denomina el departamento intelectual preparador de la guerra y cerebro de los institutos armados”. Así definía Moltke los Estados Mayores. Sentíamos un gran vacío precisamente en lo que es más esencial para las Instituciones militares en la guerra moderna.

Se ha criticado mucho a Sánchez Toca, que al disertar sobre este Organismo—el E. M.—, al fijar su misión, se refiere a “funciones intelectuales”, “al pensamiento de la orgánica, logística, táctica y estrategia de la guerra”. Se le reprocha que concibió y creó un Organismo consultivo y no ejecutivo; pero los que tal dicen se olvidan de la época en que fué escrito; entonces no se concebían los Estados Mayores tan *perfectos* como son hoy día—sobre todo después de la Gran Guerra—. En la misma Alemania—pujante su Marina en la época esta—, en cuyas aguas ya hemos indicado que bebió Sánchez Toca, se comprendían entonces los Estados Mayores como centros consultivos y burocráticos más que ejecutivos; ¿qué de extraño tiene, pues, que nuestro Ministro lo concibiese así? Hoy sabemos y decimos que los Estados Mayores deben dirigir, prever, organizar, dar impulso y coordinar las operaciones guerreras; pero Sánchez Toca tampoco concibió su E. M. como centro meramente burocrático o consultivo; la prueba es que en la parte dispositiva de su R. D. habla de “controlar”.

No era, pues, sólo un Organismo intelectual lo que él creaba, y si no lo dice tan recalcado como nosotros hubiésemos hoy deseado, repito que no hay que olvidar la época en que se escribió y el ambiente que había en las primeras potencias navales del mundo. Bien dice que aquí había elementos valiosísimos y algún elemento primario de E. M. y de orgánica ministerial; pero hay que encauzar todo eso al objeto que sirva para algo más que para maniobras, paradas y otras exhibiciones de armamento. Debemos aspirar a que el organismo a crear—el Estado Mayor—sea a quien se deba... “dirigirlas (las armas) en las operaciones de guerra, utilizándolas en la forma de su mayor eficacia”.

Los Estados Mayores a flote, cuando empezaron en todas las Marinas—bien claro lo dice Castex—, eran Centros que ayudaban al Mando, principalmente en la cuestión burocrática, papeleo, reclutamiento, permisos, estados, licen-

cias, etc., etc., y Sánchez Toca nos llama la atención de que no hay que confundir lo que se llamaba Plana Mayor de los Servicios con las Planas Mayores en general.

Alguien dijo que se contradecía Sánchez Toca al hablar de dirección de objetivos y responsabilidades ante los poderes públicos, cuando sólo creaba un Organismo consultivo; y esto, en nuestro modesto modo de ver, es un argumento en contra de quien lo esgrimía, pues creemos que no se iba a contradecir el mismo Sánchez Toca en las cuatro cuartillas en que lo decía todo. Pensamos que al decir esto—desde luego de buena fe—era cuestión personal de interpretación, que al concebir el Ministro el E. M. C. no lo hizo pensando sólo en que era un Centro consultivo o intelectual; lo concibió para que fuese útil, como debía ser, y si no remachó más sobre ciertos puntos es, repetimos, porque entonces no se veían las cosas como se ven hoy, ni estaba todo tan estudiado y precisado como puede estarlo treinta años más tarde y después de una guerra mundial como la pasada.

Terminaba la exposición diciendo que no pretendía acertar desde el principio, y que el tiempo y los llamados a interpretar el Organismo suplirían o corregirían las faltas de que adoleciese.

La otra parte que se le criticó, su "ampulosidad"; que era difuso, que escribía muy "a lo político", no nos parece debamos recogerla; que cada uno lo lea y que lo juzgue teniendo en cuenta que se trata de una Exposición de un R. D.; y respecto "a lo político", si la política se siente honradamente, nunca será un descrédito ser político.

En cambio creemos que era un acierto, entre otros, el Organismo creado por Sánchez Toca; así se reconoce unánimemente, y que se adelantaba a las legislaciones de su tiempo el abogar por la Escuela de Guerra Naval (que tardó todavía veintitrés años en crearse); por los Agregados Navales con cuestionarios (como hoy los concebimos), para *informar y organizar*. Se dijo que no hablaba en este apar-

tado 9.º del artículo 1.º de *Operaciones*; pero si éstas deben ser una consecuencia del comprendido de aquellas dos palabras; repetimos lo de antes: se les mandaba “informar” y “organizar” sobre la *fuerza naval*, para que fuese útil y eficaz, y la expresión de esto son las “operaciones” victoriosas. ¿Qué doctrina estaba inspirando Sánchez Toca?

Se encomendaba al propio Jefe del E. M. C. formular los Reglamentos que considerase convenientes para su régimen. Y aunque es indudable que el dejarle la iniciativa facilitaría el desenvolvimiento orgánico del E. M., creemos que quien crea la función debe indicar asimismo los principios fundamentales de su marcha, sobre todo en sus relaciones con otras funciones de la Administración, para que pisando firme, forme todo un conjunto armónico; esa plena autonomía estaría muy bien, solamente para su organización interior.

La Dirección de Hidrografía quedaba anexa al Estado Mayor Central, y no creemos debió tener honores de ser citado exclusivamente en uno de los cuatro artículos de que se componía el R. D. Además, aun dependiendo del Jefe de Estado Mayor, debe figurar como pequeño servicio, pero nunca *dentro* del Estado Mayor.

Mucho podríamos objetar al decreto de creación del Estado Mayor Central, pues el tema, como sabemos, es básico de la Orgánica; pero con lo dicho hemos tocado los puntos principales, y el tiempo no da para otra cosa. Además, como antes dije, con los conocimientos que tenéis, cada uno de vosotros podéis hacer la crítica, que será la más eficaz de todas ellas.

En las “interrogaciones” que hagan los Alumnos en la próxima semana, pondremos a debate este tema, y allí discutiremos algunos puntos, que, aun siendo importantes, no los consideramos fundamentales; entonces los trataremos con más amplitud.

**Historia del E. M. Central y
Organizaciones subsiguientes.**

Es muy interesante para hacer historia de cuanto estamos diciendo leer el libro de Sánchez Toca, NUESTRA DEFENSA NAVAL.

El E. M. C., que sólo tuvo por Jefe al Almirante Cervera, vivió medio año. Trabajó mucho e hizo—en principio—labor fecunda, no obstante seguir en vigor durante su actuación la llamada Junta de Escuadra (disuelta por Villanueva en 1905), cuyas funciones las absorbía el Estado Mayor Central y la Dirección de Construcciones. Otro tanto decimos de la Subsecretaría; funcionó al mismo tiempo que el Estado Mayor Central, y tenía a su cargo asuntos que entraban de lleno en este Organismo.

Ello dió origen a voces y piques. Claro es que de haber durado más se hubiesen ido arreglando estos defectos.

El Ministro se dirigía a la Jefatura del E. M., de R. O. y ello, aunque sin duda se hizo para darle más importancia al Organismo acabado de crear, dificultó las relaciones entre ambos, y le hacía perder rapidez en la constante tramitación de asuntos.

Con el mismo objeto de darle categoría, hizo el Ministro—no sería ajeno a todo ello que en Alemania estaban separados—que se instalase el E. M. C. en un edificio aparte del Ministerio; se instaló en el Depósito Hidrográfico de la calle de Alcalá; y ello, a su vez, hacía más largas o dificultaba las comunicaciones materiales entre el Ministerio y el E. M. Central.

Una de las garantías de acierto que tienen los Estados Mayores, son las constantes relaciones con el Mando a que ayudan, y aquí, con edificios separados y tratándose de R. O., no cabía esta continua relación.

Dificultades de origen mezquino, pero que entorpecieron la rápida instalación del E. M. C. en su nuevo domicilio, fueron los primeros tropiezos que hubo que vencer, delicados de tratar. Al fin, desalojados los antiguos servicios que allí había, quedó acoplado el flamante E. M. Central.

No merece detallar aquí la forma interior en que funcionaron los cuatro negociados en que se subdividió (1).

Formaron el E. M. C. personajes de verdadero prestigio; fué su Jefe D. Pascual Cervera, con quien Sánchez Toca estuvo desde el principio en comunicación; de este modo quiso el Ministro civil dar una satisfacción a la Marina en la persona del Almirante, que hacía poco se había batido en Santiago de Cuba. Era el primer cargo oficial que desempeñaba este Almirante después de la guerra. Todo ello acrecentaba el prestigio de que quiso rodearse al Jefe del Estado Mayor Central.

Fué su 2.º Jefe el Capitán de Navío de 1.ª clase D. Antonio Perea y Orive, Marqués de Arellano, hombre de gran entereza de carácter y de gran predicamento en la Corporación.

Otro tanto podemos decir de los demás Jefes y Oficiales que formaban el E. M. Central.

La labor que desarrolló el E. M. C., aun en tan corto plazo en que actuó, fué grande. Baste saber que estudió y dictaminó sobre: Buques escuelas; Un proyecto de Escuadra; Reglamentos para artilleros de mar (que de hacía tiem-

(1) En el Archivo Central del Ministerio existen los datos principales para quien le interese el detalle de los asuntos de la época que estamos tratando. Hay documentos muy curiosos, algunos hasta con notas marginales, de puño y letra de los Ministros.

po se sentía su necesidad); Instrucción elemental de Marineros; ídem de Marineros señalistas; Proyecto de brigadas disciplinarias; ídem de una ley de ascensos; proyecto de reforma de la Escala de Reserva y Proyecto sobre Reservas Navales (personal y material).

Se le dejó proyectar; pero en la puesta en práctica hubo sus dificultades.

La política rastrera no dejó de actuar. En algunas reformas llevadas a cabo por Sánchez Toca, como la llamada de "Practicajes", en las Comandancias de Marina; otra cuestión por una visita de inspección que pasó el Almirante Cámara al Capitán General del Ferrol (ex ministro don José Gómez Imaz), por la que dimitió este Almirante; y otras cosas análogas armaron gran revuelo, que dividió al Cuerpo.

En estos asuntos no siguió el Ministro el consejo de su Jefe de Estado Mayor Central, que no compartía por completo su opinión.

Lo de los Agregados Navales no pudo llevarse a efecto por falta de créditos.

En julio cayó del poder el partido conservador Silvela, y con él su Ministro Sánchez Toca. Les substituyó el partido liberal, con Villaverde a la cabeza y Cobián como Ministro de Marina.

No les gustaba a los Ministros organismos más o menos ejecutivos, que, según ellos, compartían su soberanía.

Hubo una discrepancia con el nuevo Ministro, por cuestiones sociales de la Maestranza de los Arsenales; para dar trabajo a los obreros se llegó a mandar por el Gobierno que éstos—algunos obreros mecánicos—fuesen como peones empleados en el arreglo de carreteras de Obras Públicas! El Almirante Cervera dimitió, y el 19 de agosto se decretaba: "Se suprime el Estado Mayor Central de la Armada, creado por Real decreto de 24 de diciembre de 1902. Las funciones que se habían segregado de otros centros del Minis-

terio de Marina para asignarlas a dicho Estado Mayor Central, volverán a ser desempeñadas por aquéllos”.

Poco vivió el Estado Mayor Central; pero fué pródigo en enseñanzas. Lo que es indiscutible es que el Mando necesita ayudas, pues no puede ni debe descender a detalles que le quiten tiempo que no le sobra; pero aunque le sobrara, el ocuparse de “pequeñeces”, le restaría prestigio.

Así acabó el segundo Estado Mayor de nuestra Armada.

Organización 1903 (Cobián)

Es asombroso que un organismo de tal naturaleza, fundado y razonado tan magistralmente como lo hizo Sánchez Toca, fuese anulado a los seis meses y... hasta valiéndose de palabras que sirvieron para crearlo!

Se dijo también que se suprimía porque no tenía una política exterior definida; pero esto nunca sería una razón, pues si no existía, no se le podía culpar al Organismo militar que acababa de desaparecer.

Como paliativo por la supresión del Estado Mayor Central decía Cobián unas frases laudatorias para su ilustre antecesor y su obra, pero... que en aquel tiempo no era indispensable.

Es un dolor que no hubiese seguido el Estado Mayor Central, pues con las modificaciones que el tiempo y la práctica hubiesen aconsejado, tendríamos hoy día un Centro bien entrenado. Algunas naciones nos copiaron cosas, y hoy vamos a la zaga de ellas, quién sabe si debido a aquella supresión.

La Dirección de Hidrografía volvía a depender directamente del Ministro.

Era indudable que por esta época se sentía en España la necesidad de tener barcos. Los últimos Gobiernos todos tenían entre sus planes su “proyecto de Escuadra”, y aunque en algunos de ellos sólo fuese nominal, pues de sobra sabían

los titulares de la Cartera de Marina que no estarían en el Poder ni el tiempo preciso para presentarlo a las Cortes, el que todos hablasen de su "proyecto de Escuadra" era señal de que los tiempos así lo exigían, y ello indica que eran favorables para la Marina.

Hablamos de los tiempos próximos a la Coronación, en que había gran revuelo político; el cambio de la Regencia al nuevo Rey efectivo había producido efervescencia entre los políticos. El turno pacífico de conservadores y liberales, según el "Pacto del Pardo" entre Cánovas y Sagasta, amenazaba no poder ser tan "pacífico"; los dos partidos se relajaron. A la muerte de Cánovas (1) se dibujó la no cohesión entre los prestigios conservadores, y Sagasta, ya viejo, no tenía la energía que requería su gente y su cargo.

Hubo dos crisis, en que se le sirvió al país, como motivo, la discusión de los proyectos de Escuadra. Y para los que no estaban detrás de los bastidores de la política, que en todos los países son los más, la sensación de que la Marina provocaba crisis, le daba gran importancia, y como en realidad la tenía y la tiene, el país, lo tomó como motivo efectivo de las crisis, y se puso de moda la Marina.

Pero con la rapidez vertiginosa que se sucedían los Ministros, ¿qué planes ni qué organización puede prosperar así?

Hubo varios Ministros de dos meses; otro, de uno, y uno (que hoy vuelve a estar de moda) ; de diez días! (Diez días nominales, pues sólo lo fué *dos* efectivos).

Subió al Poder Ferrándiz bajo la Jefatura de Maura, y al presentar éste a su Gobierno ante el Parlamento, dijo que era una continuación del que cayó en Julio (hacía cinco meses, el que presidió Silvela y tenía en Marina a Sánchez Toca), y que por eso estaba compuesto de los mismos hom-

(1) Le asesinó un extranjero en agosto de 1898. dicen que para que los Estados Unidos pudiesen declararnos la guerra.

bres en cuanto le era posible. La sustitución de Sánchez Toca por Ferrándiz la justificaba precisamente el haber sido Ferrándiz Secretario de la Junta de Escuadra (que tanto fomentó Sánchez Toca) y estar identificado con ella (Sánchez Toca figuraba ahora en Gracia y Justicia).

La caída de Silvela había sido originada por las obstrucciones que se hicieron en el Congreso al proyecto de Escuadra presentado por Sánchez Toca.

Todo daba a entender que el nuevo Gobierno Maura, con Ferrándiz, seguiría la corriente iniciada y estudiada ya por la Junta de Escuadra, con la cual Maura, como parte de ella, vivía también identificado.

Organización 1903 (Ferrándiz)

La labor de Ferrándiz fué grande y de fundamento; puso con Maura los jalones de nuestra Escuadra actual y de nuestro Poder Naval.

Antes de poner a discusión el proyecto de reformas navales en el Congreso, nombró una Junta especial, compuesta de Oficiales de Marina, pero de la que no formaba parte ningún General. Esta Junta dió su informe.

De esta Junta formaban parte (o fueron consultados por sus amigos) los Oficiales conspicuos de la Corporación, los que escribían y opinaban en público, Graiño, Andújar, Cardona, Carvia, Ribera, Armada...

Hubo sus piques entre el Generalato.

Ferrándiz reformó su proyecto y presentó el que le parecía más acorde con sus ideas personales; fijaba, en globo, 300 millones de pesetas, en ocho anualidades, implantando en nuestros arsenales, que alquilaba, la industria moderna. Todos conocen el resto de su obra, y no es éste el momento de ocuparnos de ella; pero por lo grande que fué merece la citemos, aunque sea de pasada.

Ferrándiz fué Ministro dos veces; la primera, un año;

la segunda, dos. La primera vez subió al Poder el 5 de diciembre de 1903; hizo una modificación en la organización para ajustar el presupuesto aprobado para 1904, y mientras, preparaban las bases de una amplia reorganización en toda la Administración, se introdujeron en el Reglamento del Ministerio las siguientes modificaciones, con carácter provisional.

1.^a Queda suprimida la Subsecretaría del Ministerio.

2.^a Los asuntos de dicha Subsecretaría pasarán a la Secretaría militar del Ministerio de Marina, a la Dirección de la Marina Mercante y a las Direcciones de Personal y Material, en la forma siguiente:

Secretaría Militar.—Movimientos de buques y fuerzas armadas — Operaciones de campaña — Expediciones — Ejercicios y maniobras — Servicio de Guarda-costas — Ejercicios y maniobras de defensa de costas (todo ello de acuerdo con la Dirección del Material) — Código Internacional — Señales y claves — Relaciones con el Ministro de la Guerra para la defensa de las costas — Jefatura local del Ministerio con todos los asuntos que son hoy de su incumbencia.

Material.—Servicio militar de los Arsenales — Revistas de inspección y régimen interior de los buques — Comisiones en el Extranjero y la Península — Organización y servicio de las brigadas torpedistas — Distribución de las defensas fijas y móviles.

Personal.—Escuelas — Insignias, banderas, honores y saludos — Recompensas en general — Establecimientos científicos — Observatorio — Depósito hidrográfico — Comisiones hidrográficas — Idem del servicio general.

Marina Mercante.—Semáforos y vigías — Servicio telegráfico, semafórico y meteorológico — Personal y material de la Marina Mercante — Correos marítimos, naufragios y salvamento de buques — Servicios de las Capitanías de los puertos — Servicio de practicaje — Pesca e industrias de mar — Asuntos jurídicos relacionados con la Marina Mercante.

En 25 de enero de 1904, se autorizó al Ministro para

presentar a las Cortes, el proyecto de Ley sobre Reforma general en la Organización de los Servicios de la Armada y programa de armamentos navales.

No se llegó a discutir en las Cortes, pero es interesante conocerlo, porque luego hemos de referirnos a la reforma que hizo este Almirante la segunda vez que fué Ministro, cuatro años después; conociendo sus proyectos de ahora, se da uno cuenta de la evolución o desarrollo de cómo concibió su Organización y cómo la llevó a cabo.

Decía en su preámbulo "A las Cortes" (damos solamente un extracto). La variación hondísima sufrida en la segunda mitad del siglo pasado no sólo en el material, sino en las circunstancias todas en que se desenvuelven los servicios de la Armada, no determinó entonces una proporcionada acomodación de los organismos destinados a su administración y gobierno. Otra gran convulsión; la pérdida de las Colonias, al extinguirse las necesidades marítimas que teníamos en las Antillas y el Extremo Oriente, tampoco se reflejó como debía, en la ordenación y procedimientos por que viene rigiéndose nuestra Armada.

Ello pone de manifiesto la necesidad de este Proyecto de Ley que se somete a las Cortes.

Tomando como base los estudios de la llamada Junta de Escuadra y las enseñanzas sacadas por el propio Ministro, se forma el proyecto, pero es tan sumamente complejo, que buscando unas garantías de acierto, se recurre al concurso de los representantes de la Nación, pidiéndoles su ayuda para que corrijan sus defectos; no debe haber más miras que el buen servicio de la Nación.

Se marca hasta dónde se debe llegar ahora, dejando para tiempos mejores la expansión de patrióticos anhelos imposibles de realizar hoy.

Institúyese el organismo militar que asumirá las pericias facultativas y tendrá la misión de madurar, mediante la coordinación indispensable entre fuerzas marítimas y terrestres y

las sucesivas acomodaciones al curso de los sucesos, el plan general y sistemático, sin cuya perseverante observancia se malograría grandísima parte de los esfuerzos de la Nación y de su Armada. Por etapas, cada una acomodada al límite infranqueable de la posibilidad, y con esperanza cierta de que resulte progresiva la rapidez en la ejecución del total pensamiento, examinarán y ordenarán las Cortes todo cuanto se haga para reconstituir las fuerzas marítimas de la Nación. Queda de este modo preservada a todo evento la normalidad de la Hacienda Pública, como bien inestimable y supuesto primordial de cualquier reforma en los servicios públicos.

No desconoce el Ministro que suscribe ni tiene en menor consideración de la debida, los penosos sacrificios que implica este proyecto de Ley; la conciencia de sus deberes y la pesadumbre de sus responsabilidades, vedan retroceder delante de ellos, porque entonces resultaría sacrificada la causa santa de la Nación y del permanente y definitivo interés colectivo que signifique la Armada.

El amor patrio, con todos sus grandes defectos, suele no consistir sino en el sacrificio, germen del bien y de la gloria.

En su articulado decía que los Institutos y servicios comenzarían a reorganizarse a partir de 1.º de enero de 1905 con arreglo a las siguientes bases:

Un E. M. C. de la Armada, organismo esencialmente militar, tendrá a su cargo la previsión y preparación de la defensa naval en permanente coordinación de las fuerzas marítimas y las terrestres. Para los asuntos mixtos quedará reglada la asistencia de algunos individuos del E. M. del Ejército a las deliberaciones del E. M. C. de la Armada, y la de algunos individuos de éste a la de aquel instituto.

Al E. M. C. de la Armada incumbirá también proponer, probar y recibir todo el material militar y naval y prevenir cuanto convenga para la eficacia práctica de las fuerzas navales y para la seguridad de las bases de operaciones y los

puntos de apoyo; regir todos los servicios genuinamente militares, así de la flota de la Armada como de las defensas de las costas, encomendadas a la Marina; teniendo bajo su acción directa, en paz y en guerra, todo el material útil, todo el personal activo a flote y todos los servicios, establecimientos y dependencias dedicados al armamento, a la construcción y al movimiento de buques y fuerzas, así como las contrataciones de sus reparaciones y abastecimientos y la ordenación de sus gastos. Las Escuelas y enseñanzas prácticas para el personal que ha de prestar a flote sus principales servicios, estarán también a cargo del E. M. Central.

Una Dirección de Construcciones tendrá a su cargo los estudios, proyectos y presupuestos de obras navales, civiles e hidráulicas de la Marina; la preparación, inspección y ejecución técnica de estas obras y de los contratos que intervengan en su realización y todo cuanto concierne a la obtención y calidad del material para la Marina, salvo las atribuciones del Estado Mayor.

Además: Una Intendencia General de la Armada - Una Dirección de navegación, pesca e industrias marítimas que reúna todos los asuntos que la afecten, hoy dispersos en varios Ministerios - Una Dirección de servicios auxiliares que entenderán en los que no resulten atribuidos a los Institutos antes mencionados, tales como los del personal, los jurídicos, los sanitarios y demás análogos — Una Jurisdicción central de la Armada - Un Cuerpo de Infantería de Marina con tres regimientos, para servicio de guarnición en los buques, Arsenales y otras dependencias de la Marina.

El E. M. C. de la Armada de acuerdo con el del Ejército, propondrá la división militar de las costas para los fines de la defensa nacional; señalará las principales bases de operaciones, los puntos de apoyo y puertos de refugio complementarios de ellas y determinará las relaciones que hayan de guardar las fuerzas marítimas que cooperan con las terrestres a la defensa nacional.

Bajo el mando de un General de la Armada se pondrán todas las fuerzas marítimas destinadas a la defensa de cada cual de las aludidas bases de operaciones y todas las que el E. M. C. de la Armada dedique a contribuir con aquellas a una acción común que exija unidad de Mando y tenga el puerto como base.

Mientras el Mando militar de estas fuerzas no reclame toda la atención del dicho General, desempeñará también las funciones de Jefe Superior del Arsenal militar, y podrá serle encomendada por el Ministro la custodia, vigilancia, policía y disciplina de todos los establecimientos de la Marina, y la inspección de todos los servicios que en ellos se realicen, sin detrimento de las facultades técnicas de los Jefes respectivos.

La obtención y reparación del material para la Armada se efectuará con sujeción a las siguientes reglas:

Los Ministros de Guerra y Marina concertarán la fabricación del material de Artillería que haya de hacerse por industria oficial en unos mismos establecimientos, ora sea destinados al Ejército, ora a la Armada.

Luego hablaba de régimen interior y particularizaba para determinados casos.

En los astilleros y en sus anejos industriales, los trabajos por administración directa serán sustituidos, tan inmediatamente como posible sea, por trabajos contratados, mediante público concurso, y con la suma de garantías, intervenciones, reservas y eventuales incautaciones que al servicio del Estado importen; pudiéndose distinguir, dentro del sistema que se adopta, el régimen de las obras de nueva construcción y el de las restantes.

Será requisito indispensable para intervenir en tales contratos la nacionalidad exclusivamente española de los contratistas o de las Sociedades, aunque ellos privadamente necesitan procurarse cooperaciones del extranjero para completar los elementos disponibles en el Reino. Condición de las alu-

didadas contratas habrá de ser el empleo de las Maestranzas y los demás recursos que resulten utilizables de la industria oficial que se trata de reemplazar y proseguir.

Las obras hidráulicas y civiles en arsenales, astilleros o puertos militares, también serán materia de pública contratación.

La Ley orgánica de los Cuerpos de la Armada se formulará sobre las siguientes bases:

Se tomarán en consideración los servicios de diversos órdenes, limitando el número de Cuerpos y en cada Cuerpo el de destinos al estrictamente necesario.

Se fijarán los procedimientos para el ingreso en cada Cuerpo, dando entrada en el General de la Armada al personal de Pilotos, Condestables y Contra maestres, cuando por sus servicios en la Marina y por su preparación, se consideren con condiciones para alternar en los buques con los Oficiales.

Se determinarán las condiciones que debe reunir el personal de cada categoría en cada Cuerpo, la edad igual que en el Ejército para el retiro definitivo y otra para el cese en el servicio activo a flote, de modo que asegure, la aptitud física necesaria en cada empleo y destino, procurando que sólo existan escalas pasivas en los Cuerpos que presten la mayor parte de sus servicios a flote.

Se combinarán para los ascensos la antigüedad con la elección, armonizando la conveniencia del Estado y la estimación de los largos servicios.

Como excepción a las reglas anteriores, se conservará el ascenso por elección en todas las categorías, como recompensa a las acciones calificadas de heroicas para la Armada en los estatutos de la orden de San Fernando, mediante juicio contradictorio, del que sólo quedarán dispensados por la notoriedad de los hechos, los Oficiales Generales con Mando en Jefe de Escuadra.

Se fijarán por una Ley las plantillas del personal y las dotaciones de las Fuerzas Navales; y sólo las podrá variar otra

Ley. Se determinarán los derechos del personal que resulte excedente.

Corresponderá al E. M. C. de la Armada, puesto de acuerdo para los asuntos mixtos con el del Ejército, formar desde luego y mantener después su adaptación permanente a las circunstancias que deban modificarlo, siempre bajo el obligado sigilo, un plan completo y sistemático de los elementos de acción militar naval, submarina o terrestre y de las otras obras que sean necesarias para asegurarnos la posesión y la eficacia de las principales bases de operaciones; para defender y habilitar los otros puertos complementarios de ellas, que deban servir como puntos de apoyo o de refugio a las fuerzas marítimas que sirvan a la Nación y para ejercer la influencia que indica el artículo 1.º de esta Ley en los respectivos radios de acción.

A medida que los recursos permitan avanzar en la realización del plan general de defensa, el E. M. C. de la Armada propondrá las construcciones o adquisiciones cuya prioridad estime señalada por la mayor urgencia, procurando encerrar cada uno de estos programas parciales de obras dentro del límite de las que puedan ejecutarse en el plazo máximo de cuatro años.

Siendo conocida, desde luego, ineludible y apremiante la necesidad de algunas obras y adquisiciones para defensas y habilitación de los principales puertos militares, para el ejercicio regular de la jurisdicción en nuestras aguas litorales y para la indispensable continuidad en la preparación del personal de la Armada, se emprenderá desde el 1.º de enero de 1905, con toda diligencia, la realización que se deberá ultimar en tres años, de esta primera parte del programa general.

En el presupuesto para 1905 se consignarán los créditos correspondientes a la parte de estas obras y adquisiciones que han de ejecutar en dicho ejercicio.

Las obras y adquisiciones de que trataba, las detallaba en una larga relación; se referían a la habilitación de los Arse-

nales de Ferrol, La Carraca, Cartagena; Defensas fijas, móviles, y buques para servicios auxiliares — Importaba todo 38.686,621 pesetas.

Este vasto proyecto de ley, el más completo de los presentados hasta entonces, no llegó a discutirse, como hemos dicho; por ello no hacemos su crítica, pero, repito, que lo consignamos por las nuevas orientaciones que en él se marcan.

A Ferrándiz le sucede Azcárraga, y luego hay una rápida sucesión de Ministros, a que aludimos el otro día. En 1905 hubo cuatro Ministros.

La Cartera de Marina era como la de Instrucción Pública, una "cartera de entrada"; todos los hombres "ministrables", aquellos a quienes por compromisos políticos había que hacerlos Ministros, debutaban allí; y se dió el caso insólito de un personaje que no hacía mucho se había dado a conocer como hombre de valer escribiendo artículos, algunos ;; furibundos contra la Marina!!..., se le recompensaba su capacidad de ministrable, dándole, para regir, aquello contra lo que se había significado. ¡Fué vergonzoso! Hubo "un plante"... Y éste es el hombre hoy de moda, al cual ya nos hemos referido el otro día.

Organización 1906 (Concas)

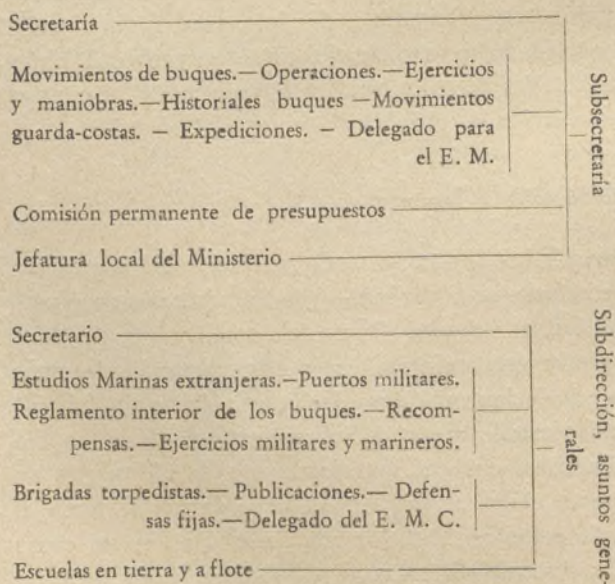
La característica de esta nueva Organización era la creación de la Subsecretaría—una vez más—y la Subdirección de Asuntos generales. Razones para ello no faltaron.

Se inspiraba esta reforma en la estructuración de otros Ministerios; y decían, que para facilitar la labor del Ministro era indispensable crear la Subsecretaría; que si no dió buen resultado en ensayos anteriores, era debido a que no funcionó como ahora se proyectaba. En Marina se tomó al Subsecretario como un Director con firma y no es así como funciona en otros Ministerios, ni de lo que ahora se iba a

MINISTERIO DE MARINA (1906) *Concas*

Ministro

Secretaría particular y política



tratar, pues al crear con la Subsecretaría una subdirección de Asuntos generales, se complementaba la labor del Subsecretario. Esta subdirección—a cargo de un Capitán de Navío para no aumentar la plantilla—resolverá la multitud de asuntos que no son especiales de la Dirección del Personal y del Material.

En la Dirección de Personal se aumentaba la categoría de su jefe a Contralmirante, con objeto de que fuesen menos discutidas sus órdenes.

Asimismo sería un Oficial General quien desempeñase la Secretaría del Centro Consultivo (como ya lo estuvo otras veces), pues dada la importancia del cargo, es necesario para preparar la acción del Almirantazgo y del E. M. C., de modo que se llegase a que hiciesen labor útil, sin la perturbación profunda que traería una reconstitución repentina de todas las Organizaciones del Ministerio.

Para que la Dirección de Hidrografía y las Comisiones hidrográficas hagan labor concordante y no dispersa, se pone al frente de todo a un Capitán de Navío de 1.^a clase, que despachará directamente con el Ministro; de este modo dejará el Centro de tener la relativa independencia que hoy tiene. A cargo de este Director general estará además la Dirección de levantamiento de planos, de las Comisiones afectas a estos Servicios, así como todo lo referente al Observatorio de San Fernando, servicio meteorológico y cualquiera otro de esta índole.

Seis meses estuvo Concas en el Ministerio; su Organización despertó curiosidad entre el pueblo por aquello de concebirla uno de los hombres de Santiago de Cuba, herido en el combate; todos recordamos que Concas fué el Comandante del crucero "María Teresa", el buque insignia, esto es, el Capitán de Banderas del Almirante Cervera.

Nada nuevo aportó. Los asuntos del E. M. quedaban metidos en la Subsecretaría, mezclados allí con otras cosas tan distintas, como la Jefatura local del Ministerio, lo que

hoy llamamos la Ayudantía Mayor; pero esto mismo lo hemos visto en Organizaciones recientes, ¡qué disparates!

Además, como tantas veces hemos dicho, en seis meses, no hay Organización ninguna que pueda ser buena, ni desde luego eficaz.

Sigue el cambio de Ministros hasta que en enero de 1907 ocupa otra vez la Cartera el Almirante Ferrándiz.

Organización 1908 (Ferrándiz)

Más de dos años y medio seguidos estuvo este Almirante de Ministro, y ello le permitió, unido a sus grandes cualidades, hacer la labor más trascendental de su época.

Competente, enérgico y honrado, tenía lo necesario para hacer obra eficaz. No le faltó el apoyo de Maura ni de los hombres políticos de su época y así pudo desarrollar su programa. Se ocupó del Personal y del Material. De este último sólo diremos que la Ley de 1908 que sentó los cimientos de nuestro Poder Naval, a él se debe; y sobre Personal, si se le criticó mucho que lo sacrificó, hay que decir en su honor que empezó dando el ejemplo consigo mismo; estando el número 1 de su escala y teniendo vacante para ascender, amortizó ésta y se quedó sin el ascenso, no obstante la opinión en contra de Maura y de otros hombres conspicuos de la situación. Rebajó la categoría de los Departamentos Marítimos, convirtiéndolos en Apostaderos; les quitó a sus titulares jurisdicción; redujo grandemente las plantillas en todos los Cuerpos, etc., etc.

La reforma de Ferrándiz, aunque desde que él dejó de ser Ministro se la empezó a *variar*, es la que ha estado más tiempo en vigor; todavía en la Organización Carvia de 1930 se citaba en el preámbulo de su Ley, a la del Almirante Ferrándiz, no obstante hacer más de veinte años de su promulgación. ¡Oh si en esos veinte años no se hubiese desvirtuado

lo que Ferrándiz concibió, otra cosa hubiese sido de la Marina!

A principios de 1908 los Institutos y servicios afectos al Ministerio de Marina serán reorganizados con arreglo a las siguientes bases:

Un E. M. C., organismo esencialmente militar, tendrá a su cargo la previsión e inspección de la defensa naval, su organización y su desarrollo en permanente coordinación de las fuerzas marítimas y terrestres. Se dividirá en dos secciones, una para el estudio y la previsión de la defensa naval, y otra para la organización del régimen de todos los servicios genuinamente militares, tanto de material como de personal, el de escuelas a flote y en tierra de este personal y la dirección de los establecimientos de la Marina dedicados al armamento, conservación y movimiento de buques y fuerzas, así como sus carenas, reparaciones y abastecimientos respectivos.

Una Jefatura de construcciones navales, civiles e hidráulicas y otra de Artillería tendrán a su cargo los estudios, proyectos y presupuestos de sus obras y de las grandes carenas y reformas. Sobre cuanto emane de la Jefatura del E. M. C. y de las Jefaturas de construcciones navales, civiles e hidráulicas y de Artillería y afecte fundamentalmente al personal, material y servicios de Artillería, informará al Ministerio una Junta. Estará presidida por el Jefe de E. M. en el caso de ser del empleo de Vicealmirante, de la que serán Vocales el segundo Jefe del mismo y los Jefes e Inspectores del Servicio.

El Ministro podrá convocar la Junta, presidirla y llamar a su seno a otras personas competentes, cuando lo tenga por conveniente. Si el Jefe de E. M. no es Vicealmirante, presidirá la referida Junta el Vicealmirante Jefe de la jurisdicción central de la Armada, y el Jefe de E. M. será Vocal de la misma.

El Ministerio quedará constituido por los siguientes organismos, además de los ya citados:

Intendencia General de la Armada.—Dirección General de Navegación y Pesca.—Jurisdicción Central de la Armada. Asesoría General del Ministerio.—Jefatura de Servicios Sanitarios.—Jefatura de Servicios Auxiliares.

La organización del personal de los distintos Cuerpos se ajustará a los siguientes preceptos:

Se limitará el número de Cuerpos y en cada Cuerpo el de escalas, cometidos y destinos a lo estrictamente necesario. Se regularán los ascensos por antigüedad hasta Capitán de Navío y sus asimilados en las escalas que queden subsistentes. De la clase de Capitán de Navío y asimilados en adelante, los ascensos serán por elección entre los que se encuentren en el primer tercio de cada empleo y hayan cumplido sus condiciones reglamentarias cuando dicho tercio conste por lo menos de dos individuos y en el caso contrario por elección entre los dos primeros que hayan cumplido dicha condición.

Se clasificarán en dos Escalas los destinos y el personal del Cuerpo General de la Armada, desde la clase de Capitán de Navío a Alférez de Navío inclusive; una de "servicios de mar", a la cual quedarán afectos todos los de esta clase, y otra de "servicios de tierra", en la cual figurarán todos los de las Comandancias y Ayudantías de Marina y de la Dirección de Navegación y Pesca, salvo el de Director General, que será de libre nombramiento del Gobierno.

El pase de la escala de servicios de mar a la de servicios de tierra, se verificará por justificada carencia de aptitud para el servicio de mar o por alcanzar ciertas edades.

Las Jefaturas de Construcciones navales y de Artillería, tendrán a su cargo los mismos servicios que han tenido hasta ahora las Inspecciones de Ingenieros y Artillería, dependerá de ellas el personal patentado de dichos Cuerpos.

La Jefatura de Servicios Auxiliares reunirá los asuntos del personal correspondiente a los Cuerpos Eclesiástico, Archiveros, Secciones de Archivos, Auxiliares de Oficinas, Porteros; los de la Jefatura local del Ministerio; los de la Secretaría de la actual Subsecretaría; los de la Subdirección de Servicios especiales.

Los servicios agrupados en la actual Dirección de Hidrografía, se distribuirán entre el Observatorio, la Dirección de Navegación y el E. M. C. El programa de trabajos de la Comisión Hidrográfica lo ordenará el E. M. C. con la previsión necesaria, oyendo a la Dirección General de Navegación.

La Junta Superior de la Armada será necesariamente oída:

Sobre la interpretación y rescisión de los contratos, en los de indemnización por daños de guerra o accidentes de mar, sobre los reglamentos e instrucciones generales que no tengan carácter provisional para la aplicación de las leyes que se promulguen por el Ministerio; sobre los proyectos de buques que hayan de construirse por cuenta del Estado, sobre los que se refieran a grandes carenas, sobre la construcción o adquisición de máquinas, calderas, aparatos, etc., y en todos los casos en que el Ministro lo disponga.

Ante esta Junta se celebrarán las subastas y concursos que por su importancia estime el Ministro que no deben tener lugar ante la Junta especial de subastas del Ministerio de Marina.

La Junta Superior de la Armada deberá ser consultada además sobre toda alteración en la plantilla del personal, sobre todo proyecto de creación de cuerpos o escalas, sobre los proyectos de leyes, sobre toda variación en el buque o en sus aparatos y armamentos que altere la forma o el peso de ellos y sobre las nuevas construcciones de Artillería o Ingenieros.

Para que la Junta pueda tomar acuerdos será necesario

que se halle constituida a lo menos por cuatro Vocales y el Presidente; que estén representados en ella, a lo menos por uno de sus Jefes: el E. M. y el Servicio o los Servicios a los que afecte el asunto sobre el cual la Junta haya de consultar.

Cuando el asunto no se relacione con los servicios de Artillería, Ingenieros, Infantería de Marina, Intendencia o Sanidad, no asistirán por regla general los Jefes ni los Inspectores de estos Servicios, si bien podrá el Presidente convocar el número de ellos que se necesite para reunir el número de Vocales que preceptúa el párrafo anterior.

La Junta de clasificación y recompensas será oída necesariamente:

Sobre la clasificación definitiva del personal de todos los Cuerpos y la declaración de aptitud para el ascenso; en los expedientes de recompensas que produzcan aumento de haberes, en todos los casos en que lo disponga el Ministro.

Los Inspectores de los Cuerpos de Infantería de Marina, Artillería, Ingenieros y Sanidad, así como el Intendente General y el Asesor, dependerán directamente del Ministro, a quien asesorarán en los asuntos relativos a los Servicios de sus Cuerpos; serán Vocales de la Junta Superior en los casos anteriormente expresados y ejercerán, por delegación del Ministro, la inspección eventual de los servicios que con las debidas instrucciones se les confiere.

Esta Organización Ferrándiz subsiste sin grandes modificaciones hasta el año 1917.

Meditando despacio sobre las bases a que debía ajustarse la reforma concebida por Ferrándiz, vemos que en ella se tocaban los puntos principales que aconsejaban los tiempos modernos: Mando del frente de mar, por un Almirante; entrada en el Cuerpo nuestro (en ciertas condiciones, naturalmente), al personal subalterno de la Armada y de Pilotos, y los ascensos por elección.

Desde 1903 que fué Ministro la primera vez hasta 1908

cuando implantó su Organización, algo cambió de criterio en la forma de llevar a cabo estas innovaciones y hasta en la oportunidad de su puesta en práctica, pero no es este el momento de pararnos a analizar tan fundamentales medidas. Fué lástima que no se implantasen, desde luego, pues el tiempo hubiera aconsejado las reformas que se necesitasen introducir y hoy estaríamos estabilizados en asuntos de tanta monta tan difíciles de acometer.

La reforma Ferrándiz sirvió de base a otras Organizaciones posteriores. No obstante los muchos años que estuvo más o menos en vigor la Organización Ferrándiz, no actuó como él la concibió ni produjo los frutos que sin las modificaciones de que fué objeto hubiese dado.

En una Organización cualquiera, en un Reglamento simplemente, condensa el autor su pensamiento estudiando y midiendo las palabras indispensables que expresan su voluntad; hace su estudio y va retocando la exposición de su pensamiento hasta que después de varios intentos queda plasmada su voluntad en el menor número posible de cuartillas; todo fué objeto de deliberación y respondiendo a alguna cosa, todo quiere decir algo, hasta los puntos y las comas han sido objeto de gran atención; y así se aprueba el Reglamento. Todo responde a un conjunto armónico; que no desentone en la Administración dentro de la cual ha de moverse.

Se comprende, pues, que la modificación de un párrafo, de una palabra pueda dar al traste con la idea del que hizo y redactó esa Organización; una modificación por pequeña que sea puede hacer variar el objetivo que se propuso al concebirla el autor de la reforma.

Así aconteció con la magna obra del Almirante Ferrándiz, sobre todo en lo referente a Personal.

Toquemos algunos puntos solamente.

La idea que en él presidió al crear la Escala de Tierra (aparte la denominación) no pudo ser mejor, ni más lógica; además, en las principales Marinas del mundo había algo se-

mejante. El que realmente se inutilice en los barcos o contraiga un padecimiento, como por ejemplo, una afección al estómago que le obligue a ponerse a plan de comidas, etcétera, etc.; los mil casos que pueden presentarse que le impidan embarcar, ¿por qué no ha de pasar de Capitán de Corbeta o de Fragata y terminar allí su carrera cuando es hombre útil para otros destinos de tierra, donde puede rendir todo lo que se le pida?

Pues bien; creó su Escala de Tierra y para compensar las ventajas que indudablemente les concedía y tiene el que está en su casa, en tierra, hizo (al crear esa nueva escala) de modo que se ascendiera mucho más despacio que en la Escala de Mar y hasta así lo decía uno de los puntos del articulado, que no traigo aquí por ser de mucha extensión y no tener objeto.

Si todo hubiese seguido tal y como se planeó y se hizo, hubiese dado los resultados proyectados.

En la Escala de Tierra se ascendería mucho más lentamente, pues como todos sabemos se nutría por la cabeza.

Empieza a bastardearse la ley dando facilidades para que la gente se pasase; y a sabiendas de todos, gente rebotante de salud, conseguía un certificado médico o sin él, se pasaba a donde no debía.

Se consigue en tiempo de Canalejas la ley de los 15 años para el ascenso en la Escala de Mar, y en cuanto se aprueba esto piden los de la Escala de Tierra que se haga extensiva a ellos y lo consiguen, con lo que queda desvirtuado aquel punto de mira que tuvo Ferrándiz, de que ascendiesen francamente más despacio que sus compañeros de la Escala de Mar.

Como realmente la Escala de Tierra se movía poco, casi todos llevaban muchos años en su empleo y al aplicarse la citada Ley ascendió mucha gente. Aún quedaba un freno para el ascenso de ellos, y era el que dispuso Ferrándiz, que mientras hubiese "comillas" (excedentes) en un empleo, hubiese

amortización para ascender a él, pero viene Pidal y deroga ese punto de la creación de la Escala de Tierra, y entonces sí que los individuos que la formaban ascendían, muchos de ellos, por no decir casi todos, al mismo tiempo que sus compañeros de la Escala de Mar con lo que la Escala de Tierra no era en nada lo que se propuso su creador.

Esos "pequeños detalles", que ellos decían cuando lo solicitaban, hacían caer por su base la idea directora de la creación de esa Escala. Además, como se les igualaba por lo hecho a la Escala de Mar y no se les quitaban las ventajas que se les habían dado al crearla, como más sueldo, muchos de ellos casa, carbón, luz, etc., resultaba que llegaron a estar en condiciones mucho más ventajosas que sus compañeros de la Escala de Mar.

Todo esto, por supuesto, desde el punto de vista que aquí abordamos de que al corregirse detalles en una Organización se la hace cambiar por completo. Pero yo creo que al que no quiera estar en los barcos se le debe facilitar por todos los medios que se vaya; es mucho más caro para el Servicio y para la Nación obligarle a seguir a flote.

Dos conceptos equivocados a nuestro modesto modo de ver tuvo la reforma de Ferrándiz; uno—del que ya hablamos en otra ocasión aquí y, por tanto, sólo mencionaremos de pasada en este juicio crítico—fué que en su E. M. C. puso el Negociado de Personal dentro del E. M. y esto absorbía por completo el tiempo y distraía de su misión principal al Jefe de E. M. al ocuparse de asunto que tanto inquieta.

Dado los tiempos aquellos y el ver que aún hoy se involucren cosas parecidas, como dentro de pocos días hemos de ver aquí al estudiar las modernas reformas del Ministerio, resulta disculpable y hasta comprensible.

El otro concepto capital a que antes aludimos al enunciar que eran dos, es que decía en su Ley de construcciones, que haciendo los tres acorazados que llevó a cabo, servirían

para designarlos uno a cada Apostadero y ser base de la defensa de esa plaza.

Falsa concepción hacer barcos para defender las Bases cuando éstas tienen su razón de ser en servir de apoyo de aquéllos, y sobre todo esa concepción así enunciada disloca por completo el principio de la concentración de fuerzas, casi axiomático, y como tal, admitido por todo el mundo, aunque nunca faltan ejemplos con que apoyar lo contrario; pero no olvidemos que la excepción confirma la regla.

A Ferrándiz le sustituye Concas (otra vez Ministro). No deshace por completo la obra de su antecesor, pero empieza a barrenarla con disposiciones que atacan detalles de aquella Ley fundamental y orgánica de que antes hablamos.

Desde esta época son Ministros hasta el Directorio Militar:

Arias de Miranda, Pidal, Miranda (don Augusto), Florez, Chacón, Allendesalazar, Dato, Fernández Prida, Cortina, Rivera (don José), Luis Silvela y el Almirante Aznar (a quien sorprende el Directorio).

Pero sigamos por orden cronológico las reformas de bulto; citaremos por ello solamente las que sobresalieron.

Dentro de las grandes bases implantadas por Ferrándiz, se introducen "pequeñas reformas", por Concas, Pidal, Miranda, etcétera, que hacen variar las cosas fundamentalmente.

En la Ley Ferrándiz de 1908, se decía que "un Reglamento especificaría el régimen y procedimiento para los Servicios de todas las dependencias del Ministerio, atendiendo principalmente a hacer más efectiva la responsabilidad en provecho del mayor acierto y rapidez en las resoluciones."

Al morir el Almirante D. José María Beránger en enero de 1907, el Ministro Ferrándiz dejó sin cubrir la vacante; los dos Vicealmirantes más antiguos eran: en la Reserva, Don Ramón Topete y en la Escala activa D. Pascual Cervera. Hasta esta época se había cubierto la plaza con el Vicealmirante más antiguo de todos, que siempre era, como es natural,

el de la Reserva. Algo se habló sin embargo de que debía cubrirse el cargo con el de activo para que nunca fuese una persona achacosa. Durante tres años quedó vacante el puesto más alto de la Armada, hasta febrero de 1910 que siendo Canalejas Presidente del Consejo de Ministros y Concas Ministro de Marina se cubrió la vacante (la Ley de ascensos siempre estuvo vigente, no la habían derogado) con el Vicealmirante más antiguo de la Escala activa que lo era a la sazón don Juan B. Viniegra, Conde de Villamar.

En abril de 1911, siendo Ministro el Almirante Pidal, se aprueba con carácter provisional, y en armonía con los dictados de la Ley Ferrándiz, un Reglamento del Ministerio que fué puesto en vigor desde el mes de junio próximo y a él se ajustaba el despacho de todos los asuntos. Este Reglamento introdujo ya sus variaciones.

Por Decreto 12 enero de 1912 se cambiaron las denominaciones de Almirante por la de Capitán General de la Armada y las de otros empleos como ya expresamos en una conferencia anterior.

En febrero de 1913, siendo Ministro Don Amalio Gimeno, decreta en tres artículos lo que sigue: por el 1.º deja en suspenso la aplicación del Reglamento a que nos referíamos en el párrafo anterior; en el art. 2.º dice que la actual Organización del Ministerio seguirá en su funcionamiento lo preceptuado en la Ley Ferrándiz; y en su artículo 3.º dice: "De Real orden se resolverán cuantas dudas puedan surgir en la adaptación a que hace referencia el artículo precedente."

No hacen falta comentarios.

Organización 1917 (Florez)

En 1917, siendo Ministro el Contralmirante don Manuel de Florez, también se aprueba un Reglamento, "atendiendo principalmente a hacer más efectiva la responsabili-

dad en provecho del mayor acierto y rapidez en las resoluciones”.

El E. M. C., piedra fundamental de toda Organización, ya dijimos el vicio de que adolecía, se diferenció muy poco el de 1908 del de esta reforma (ver gráfico). Se componía de dos Secciones, la 1.^a empezó con dos Negociados, cuyos nombres: Información y Campaña corresponden a un Estado Mayor moderno; pero no todos los asuntos que los integraban eran objetivos; había mucha mezcla, particularmente si estudiamos como funcionaba la Comisión Hidrográfica; ahora le agregaron un tercer Negociado que se llamó de Nuevas Construcciones; el Almirante Miranda (D. Augusto), cuando fué Ministro, lo trasladó a la 2.^a Sección (Material) y se le conoció por el 6.^o Negociado; mejor está ahí.

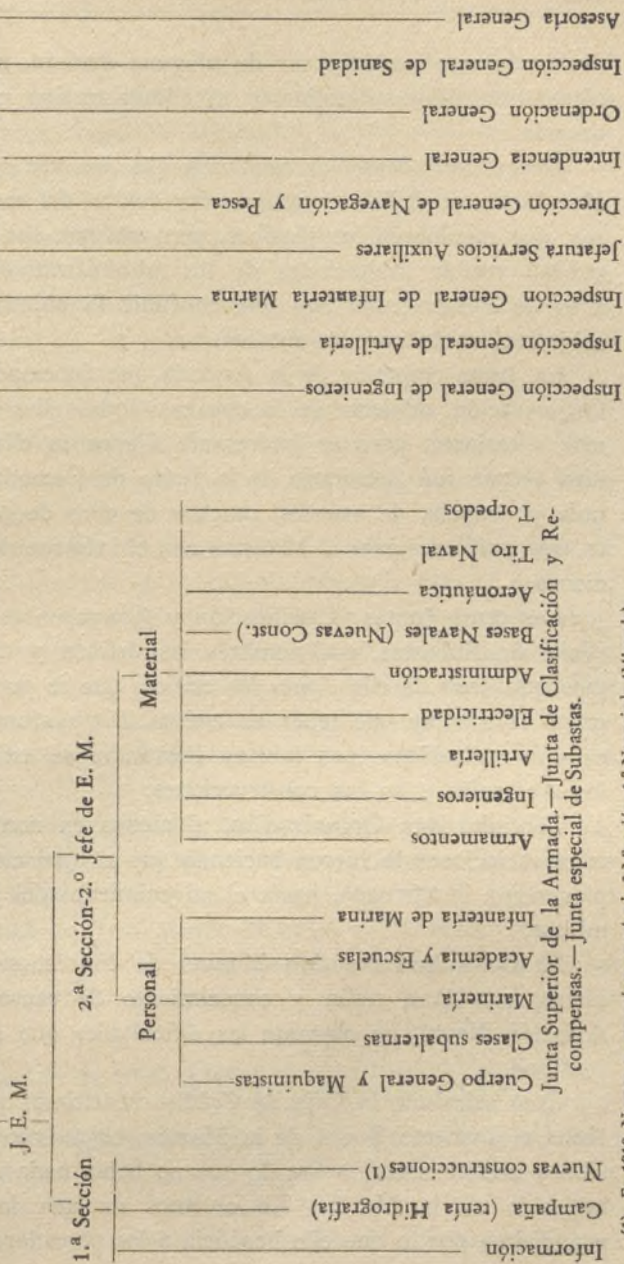
La 2.^a Sección se subdividía en otras dos que denominó Personal y Material. La mayor parte de los asuntos que la componían, no deben estar dentro del E. M.; son lo que hoy se llaman “Grandes Servicios”, por tratar de funciones—importantes—pero subjetivas; allí tenían su sitio todos estos Negociados. Somos partidarios de dar a los Servicios toda la autonomía que se pueda, teniendo en cuenta que el Estado Mayor propiamente dicho es el que dispone su utilización. La Sección de Material en 1908 sólo la componían Armas, Ingenieros, Artillería, Electricidad y Torpedos, y Administración. Se aumentaron luego hasta ocho Negociados, siendo los nuevos: Bases Navales, Nuevas Construcciones, Aeronáutica, Tiro Naval, y Torpedos, que se desglosó de Electricidad.

Estos dos grupos de Servicios que componían la 2.^a Sección, cuyo Jefe era el 2.^o Jefe del E. M., también tenía sus defectos. El Jefe de Personal no disponía de todo el que embarcaba como creemos que debe ser. Adolecía además este E. M., como tantas otras Organizaciones de nuestra Administración, de que el “control administrativo”—llamémosle así—se ejerce de tal forma que al fin y a la postre *es quien*

MINISTERIO DE MARINA (1908) (Ferrándiz) modificado en (1917), Flórez

Ministro

Secretaría particular y política



(1) En 1918, Nuevas construcciones pasó a la 2.ª Sección, 6.º Negociado (Miranda).

decide; y esto no debe ser de ninguna manera, el informe técnico no debe subordinarse al administrativo como aquí ocurría.

Deben deslindarse los campos y que una vez sabiendo el Mando las posibilidades monetarias *dentro del margen que sea*, que maniobren los técnicos, pero sin que sus proyectos puedan recibir limitaciones de los administrativos. Vamos a lo de siempre. No hay que confundir lo objetivo con lo subjetivo, el fin con los medios.

La Junta Superior de la Armada que funcionó con esta Organización, adolecía de lo que casi todas ellas en reformas anteriores, pero es interesante fijarse en ella, pues la hizo el que fué Secretario de la Junta de Escuadra; se reunía y ocupaba de asuntos, muchos de ellos de poca monta, que podía resolver el Ministro con el informe de las Secciones.

Las otras Juntas: Clasificación y Recompensas y la Especial de Subastas, sus nombres las definen y nada tenemos que decir de ellas, pues las críticas que se pudiesen hacer a la 2.^a hay que tener en cuenta la transformación, el cambio radical que por la Ley Ferrándiz se establecía en los Arsenales y en las construcciones.

Continuó esta Organización, al menos en nombre, pues tales variaciones le fueron haciendo que al final estaba completamente desvirtuada, hasta el advenimiento del Directorio militar.

El Contralmirante don Manuel de Flórez, siendo Ministro, con gran tesón y conocimiento de causa, creó la Aviación Naval, no obstante las dificultades que se le presentaron.

Creó asimismo la Caja de Crédito Marítimo, que hoy se llama el Instituto Social de la Marina, organismo de previsión y acción social, sobre lo que no había nada oficial establecido en la Marina. Lo creemos de una importancia grandísima por lo que ello beneficia a los pescadores y gente

del litoral, cantera principal de la inscripción marítima. El organismo creado es de una orientación social moderna tan eficaz y provechosa, los resultados lo van demostrando, que no nos recatamos de decir que lo consideramos, desde el punto de vista social marítimo, como el hecho de más trascendencia efectuado en lo que va de siglo.

(Ver gráfico.)

De este organismo dependen las Casas del Pescador y los Pósitos, tan en consonancia con las corrientes modernas de sociología.

El Almirante Florez también legisló sobre Personal, modificó la Organización de Pidal sobre el Cuerpo de Maquinistas, etc., pero por lo poco que duró la reforma no lo consignamos.

En este lapso de tiempo fueron Ministros hombres de mucho valer, como el Almirante Miranda que se dedicó al estudio, reforma y creación de Bases Navales y su defensa; y a la reorganización de la enseñanza, planes de Escuelas, para lo que formó Juntas, etc. Este Almirante por su técnica y no ser político continuó desempeñando la Cartera, no obstante haber habido un cambio completo de situación política.

Se crean las especialidades de Submarinos y de Tiro Naval en Cartagena y Marín, respectivamente. La Marina iba para arriba.

En julio de 1920, siendo Ministro D. Eduardo Dato, tiene lugar una gran reforma que aumenta grandemente las plantillas en todos los Cuerpos.

Organización de 1920 (Dato).

En la exposición decía que la Ley Ferrandiz preceptuaba (en el punto E. de su artículo 2) la centralización en Madrid de toda la jurisdicción del litoral antes asignada a los Capitanes Generales de los Departamentos, decía que

no pudo llegar a ponerse en vigor por dificultades ajenas a la competencia del Ministerio; así es que, durante los doce años que han transcurrido desde la promulgación de aquella Ley, vienen ejerciendo la jurisdicción del litoral, con carácter interino, los Comandantes Generales de los Apostaderos y tienen que desempeñar, de hecho, las funciones que asignan las Reales Ordenanzas a los Capitanes Generales de los Departamentos, a cuyo título y preeminencias carecen de derecho, sin embargo.

En atención a lo expuesto se consideraba de absoluta necesidad, para el mejor servicio, introducir ciertas reformas en la organización de algunos Cuerpos de la Armada.

Para lograr tales fines se decretaba en diversos artículos:

Se restablece en la Armada las Capitanías generales de los Departamentos Marítimos de Ferrol, Cartagena y Cádiz, que serán desempeñadas por Almirantes de la Armada, los que ejercerán la jurisdicción y el Mando en toda la costa que les afecta, así como en las Bases Navales, constituidas por los Arsenales, Rías bajas de Galicia y la de Mahón y demás elementos marítimos de que trata el artículo segundo, letra g), de la ley de Ferrándiz.

Los Arsenales militares de Ferrol, Cartagena y la Carraca se pondrán bajo el Mando y dirección de un Vicealmirante que se titulará Comandante General del Arsenal.

En los tres Departamentos Marítimos de Ferrol, Cartagena y Cádiz, los Jefes de los ramos de Armamentos, Ingenieros, Artillería, Administración, Sanidad y Jurídico serán de la categoría de Contralmirantes y asimilados.

Los destinos de Jefes de Estado Mayor de los Departamentos Marítimos de Ferrol, Cartagena y Cádiz, serán desempeñados por Contralmirantes.

El destino de Jefe del Estado Mayor Central estará siempre desempeñado por un Almirante; el de 2.º Jefe del Estado Mayor Central por un Vicealmirante, que al

M A R I N A

ursos a tan hermosos fines. Desde luego, ayudó mucho el Instituto Nacional de Previsión y sus Cajas Colaboradoras.

Sobre el seguro de paro involuntario (el pescador, su oficio, para unos cien días al año, por temporalmente, porque no es época de pesca, etc.), tiene el Instituto Social de la Marina unos trabajos muy interesantes (tares donde emplear al pescador), cuya implantación va siendo en práctica con grandes éxitos.

En este seguro, como en el de ahogamiento, se adelantó el Instituto a lo que el Estado efectuó al hacer Leyes en este respecto.

También existen Cooperativas de Consumo, de Crédito y de Producción.

Las primeras están establecidas en 40 Pósitos, con 100 asociados y un capital de 549.000 pesetas.

Las Cooperativas de Crédito existen en 100 Pósitos, con 8.000 asociados; los préstamos concedidos a los asociados por estas Cooperativas son sin interés en la mayoría de los casos.

Cooperativas de producción existen en 3 Pósitos, con 100 asociados, y su capital es de 354.000 pesetas.

No cabe más auxilio a las miserias humanas, ni mayor eficacia con el poco dinero relativo de que se dispone. La seguridad de que no se verá el pobre pescador completamente desamparado cuando caiga enfermo, le quita inquietudes y le da cierto bienestar en medio de tanto trabajo como pasa.

Comparando los resultados logrados con los que obtuvieron asociaciones análogas de previsión, en otros países, hemos visto que nada desmerecen, sino que los supera la organización del Instituto Social de la Marina.

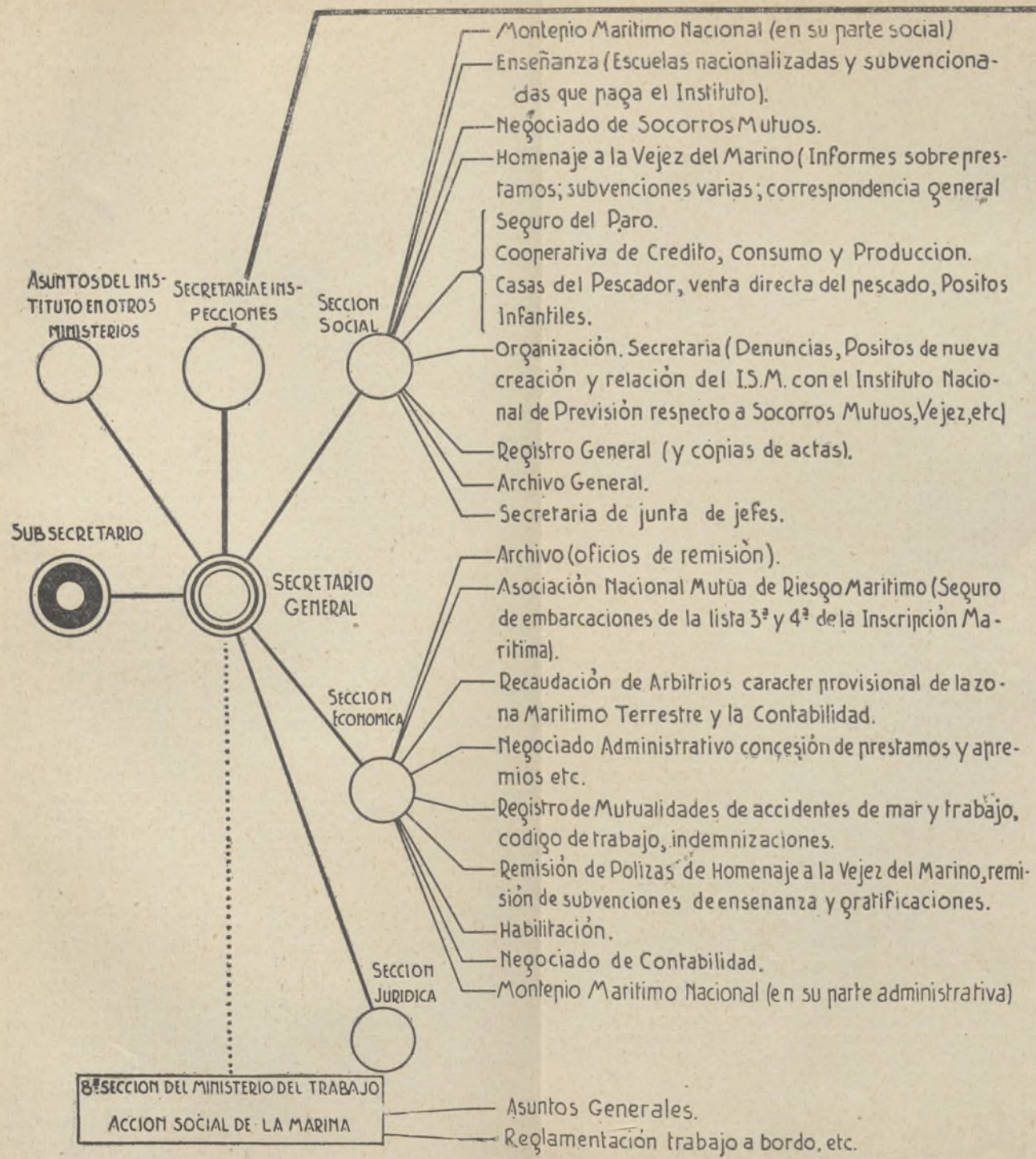
Y, por último, favorece este Instituto, el que se lleva a la venta directa de los productos de la pesca. Fue establecido (y como ensayo) en algunos Pósitos, a sección de venta de los productos de la pesca, sin haber determinado hasta ahora exactamente el beneficio.

Asimismo el Instituto vela y hace propaganda por las Casas del Pescador. También tiene pactos este Instituto con las Cajas Colaboradoras del Instituto Nacional de Previsión.

El capital circulante de que dispone el Instituto Social de la Marina, para tanto bien como hace, es solamente de 2.000.000 de pesetas, no obstante las múltiples actividades a que se dedica, las muchas necesidades que llena y las innumerables lágrimas que enjuga.

Su éxito creciente, en progresión geométrica, le asegura un brillante porvenir a los fines que se propone.

INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA



POSITOS DE PESCADORES

- Guipuzcoa
- Guetaria
- Orio
- Pasajes de San Pedro
- Motrico
- Pasajes de San Juan
- San Sebastian
- Vizcaya
- Armitza
- Elanchove
- Léqueitho
- Oncharra
- Ciervana
- Erandio
- Mundaca
- Sanjurce
- Santander
- Colindres
- Comillas
- Laredo
- San Vicente de la Barquera
- Castro Urdiales
- Limpias
- Santoña
- Suances
- Asturias
- Aviles
- Figueroas
- San Juan de la Arena
- Tazonos
- Viveles
- Bañugues
- Lastres
- Tapia de Casaripeo
- Oviñana
- Lugo
- Cillero
- Rinlo
- Vicedo
- Burela
- Foz
- San Ciprian
- Coruña
- Cabo Cruz
- Cariño
- Cayon
- Corcubion
- Corrubedo
- Lage
- Mugardos
- Noya
- Portosin
- Riveira
- Espasante
- Barquero Bares
- Caramiñal
- Carreira
- Cedeira
- Corme
- Finisterre
- Lira
- Muros
- Piñido
- Puerto del Son

- Coruna
- Miño
- Malpica de Bergantiños
- Pontevedra
- Aidan Hio
- Cambados
- El Grove
- Moaña
- Portonovo
- Villajuan
- Bueu
- Canças
- Isla de Arosa
- Villanueva de Arosa
- Vigo
- Huelva
- Ayamonte
- Isla Cristina
- Huelva
- Cádiz
- Barbate
- La Alunara
- Tarifa
- Conil
- San Fernando
- Málaga
- Fuengirola
- Carihuela
- Estepona
- Marbella
- Granada
- Motril
- Castell de Ferro
- Torreueva
- Almería
- Adra
- Roquetas
- Garrucha
- Carboneras
- Murcia
- Aguilas
- Mazarrón
- Cartagena
- San Pedro del Pinatar
- Alicante
- Cayon
- Altea
- Calpe
- Denia
- Javea
- Santa Pola
- Torre la Mata
- Villajoyosa
- Benidorm
- Campello
- Guardamar
- Moraira
- Isla de Tabarca
- Torre vieja
- Valencia
- El Progreso
- Gandia
- Marina Auxiliante
- Inspección especial ven
- La pescador de la feda

ración de Positos de Cas-

- tellón a Port-Bou
- Castellon
- Peñíscola
- Vinaroz
- Grao de Burriana
- Castellón
- Moncofar
- Torreñastra
- Benicarlo
- Inspección Costera de Ca
- laluña
- Tarragona
- Calafell
- San Carlos de la Rapita
- Tortosa
- Ametella del Mar
- Cambriels
- Tarragona
- Barcelona
- Villanueva y Geltru
- Badalona
- Mataro
- Barcelona
- Gerona
- La Escala
- Paiamos
- Bianes
- Cadaques
- Puerto de la Selva
- Rosas
- San feliu de Guixols
- Baleares
- Alicudia
- Andròixt
- Bañalbufar
- Ciudadela
- Pollensa
- Ibiza y Formentera
- Mahón
- Cap depera
- Palma de Mallorca
- Fornells
- Villa Carlos
- Inspección Costera de Ca
- narias
- Tenerife
- Corralejos
- Lanzarote
- Paris de Abona
- Candelaria
- Jandia
- San Andres
- Alcala
- Gran Canarias
- Arquinequi
- Corralejos
- Canarias
- Castillo del Romeral

Almeria

- Almeria
- Alicante
- Torre vieja
- Denia
- Valencia
- Valencia
- Tenerife
- Santa Cruz de la Palma
- Santa Cruz de Tenerife
- Santa Cruz de Tenerife
- MARÍTIMOS TERRESTRES
- Asturias
- Ares
- Gijón
- Coruña
- Barallobre
- Camelle
- Ferrol
- Mera Oleiros
- Mugia
- Sada
- Camariñas
- Mera
- Lariño
- Louro
- Puentedeume
- Taraçona
- Pontevedra
- Coiro
- Villalonga
- Darbo
- Cádiz
- Alqueiras
- Puerto Real
- San Lucar de Barrameda
- Baleares
- Ibiza
- Tenerife
- La Puntilla
- Puerto de la Cruz
- Las Palmas
- Puerto de la Luz
- Isla Fuenteventura
- Puerto de Cabras
- Gran Tarajal
- POSITOS MARITIMOS TERRESTRES DE OBREROS Y EMPLEADOS DE LAS JUNTAS DE OBRAS DEL PUERTO
- Barcelona
- Barcelona
- Almeria
- Almeria
- POSITOS MARITIMOS
- Coruña
- Puerto Cesures
- Inspección especial ven
- Huelva

INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA

A fines de 1919, siendo Ministro de Marina (por segunda vez) el Contralmirante don Manuel de Flórez, creó la Caja Central de Crédito Marítimo para fomentar la cultura, previsión, cooperación y ahorro entre los pescadores, por medio de los Pósitos de su clase, que luego extendió a todos los trabajadores del mar.

En 1930, siendo Ministro de Marina el Contralmirante don Salvador Carvia, se reformó esta Caja Central, mejorándola, y se denominó Instituto Social de la Marina.

La Marina, adelantándose a la legislación social, que luego propugnó el Estado, creó los Pósitos de pescadores, cuyo organizador principal fué el Capitán de Fragata Saralegui. Son éstos unos grupos apolíticos (formados por pescadores), que encauzaban las corrientes sociales en la costa, evitando así conflictos de orden social a los Comandantes de Marina.

Los Pósitos, según su reglamento, son Asociaciones cooperativas de productores (acogidas a la vigente Ley de cooperativas), que persiguen la redención de la clase pescadora, extendiendo su cultura entre los asociados, estableciendo en su favor los distintos seguros sociales y explotando la industria sin el auxilio de intermediarios.

De la labor llamada a desarrollar por el Instituto Social de la Marina, nos da idea el pensar que unos ciento ochenta mil hombres aproximadamente se dedican a las industrias de la pesca y sus derivados: estos hombres, con sus familias, forman un conjunto de ochocientos a novecientos mil seres, que arrastran una vida mísera. Desde luego, podemos asegurar que el Instituto Social de la Marina constituye el intento más generoso y eficaz que se ha cometido en España en defensa de esta valiente clase de trabajadores, tan olvidados como necesitados y dignos de atención.

Los Pósitos tienen por norma armonizar el capital y el trabajo; en sus Juntas directivas están mezclados los armadores con los tripulantes; debe de haber, por lo menos, dos de cada clase, sin que puedan nunca estar formadas dichas directivas por una sola de las citadas clases.

En los Pósitos conviven hombres de todas las ideologías.

La Casa del Pescador es la sede donde deben radicar todos los organismos que benefician al pescador. Allí tienen su acomodo: las escuelas de niñas y niños de los Pósitos; los socorros mutuos de diversas clases; bolsas de trabajo; cantinas económicas; cooperativas; refugio nocturno; biblioteca; salón de actos; venta directa de la pesca (buscando la supresión de intermediarios para el beneficio del consumidor y del pescador); allí se celebran los homenajes a la Vejez del Marino, etc., etc.

El Instituto Social de la Marina pasó a depender del Ministerio de Trabajo y Previsión, por dedicarse principalmente dicho Instituto a obras de previsión; cooperativas; cultura, etc., etc.

Las Secciones de Socorros Mutuos de los Pósitos se empezaron a organizar en el año 1926.

Estas Secciones comprenden: Dietas de enfermedad; asistencia médica; asistencia farmacéutica; subsidio de maternidad y subsidio de muerte.

Las dietas por enfermedad excedieron, en determinados tiempos, del total señalado para los pescadores por el Código del Trabajo.

En la actualidad, esta clase de dietas es igual al promedio del jornal anual en algunos puertos pesqueros.

El Instituto Social de la Marina es el Organismo que mayor subvención y protección concede a las asociaciones mutualistas de tipo médico farmacéutico. Estas asociaciones, o mejor dicho, Secciones de los Pósitos, puede calcularse que están formadas por 2.000 asociados cabeza de familia y 16.000 asociados individuales, lo cual supone que perciben beneficios directos o indirectos 28.000 individuos. Estos percibieron en concepto de subvención durante el año 1933 NOVENTA Y CINCO MIL pesetas, repartidas entre setenta y cuatro Pósitos.

De un modo análogo figuraban los socorros prestados por accidentes de ahogamiento; se halló la fórmula de buscar remedio, y sin producir perjuicios de importancia a los armadores modestos (muchos de ellos tan pobres como los mismos tripulantes con quienes "van a la parte"), se resolvió del siguiente modo: el Instituto Social de la Marina, en cuanto ocurría un ahogamiento, entregaba, desde luego, en el acto a la familia del muerto 500 pesetas, de que después se resarcía cobrando cinco céntimos a cada uno de los asociados, voluntarios a este seguro. Se fijó esa cantidad de 100 duros previo cotejo de muchas estadísticas; hubo caso en que se recaudaron más de 2.000 pesetas; del reparto y demás se encargaba el Instituto Social de la Marina. Hoy día pasó a la Mutualidad de Accidentes de Mar y de Trabajo, a raíz de la Ley del seguro obrero obligatorio.

Al establecerse el retiro obrero en España quedaron al margen de los beneficios de esta ley millares de trabajadores, que por haber rebasado la edad que se exigía para ser inscriptos en el mismo, no tenían derecho ni indemnización de ninguna clase. Y para remediar esto se estableció el Homenaje a la Vejez del Marino, análogamente a lo que habían otras actividades con otros viejos obreros, y se formaron patronatos en las antiguas Comandancias de Marina para allegar

recursos a tan hermosos fines. Desde luego, ayudó mucho el Instituto Nacional de Previsión y sus Cajas Colaboradoras.

Sobre el seguro de paro involuntario (el pescador, en su oficio, para unos cien días al año, por temporales, porque no es época de pesca, etc.), tiene el Instituto Social de la Marina unos trabajos muy interesantes (talleres donde emplear al pescador), cuya implantación va poniendo en práctica con grandes éxitos.

En este seguro, como en el de ahogamiento, se adelantó el Instituto a lo que el Estado efectuó al hacer sus Leyes en este respecto.

También existen Cooperativas de Consumo, de Crédito y de Producción.

Las primeras están establecidas en 40 Pósitos, con 6.500 asociados y un capital de 549.000 pesetas.

Las Cooperativas de Crédito existen en 100 Pósitos, con 8.000 asociados; los préstamos concedidos a los asociados por estas Cooperativas son sin interés en la mayoría de los casos.

Cooperativas de producción existen en 3 Pósitos, con 700 asociados, y su capital es de 354.000 pesetas.

No cabe más auxilio a las miserias humanas, ni mayor eficacia con el poco dinero relativo de que se dispone. La seguridad de que no se verá el pobre pescador completamente desamparado cuando caiga enfermo, le quita inquietudes y le da cierto bienestar en medio de tanto trabajo como pasa.

Comparando los resultados logrados con los que obtuvieron asociaciones análogas de previsión, en otros Ministerios, hemos visto que nada desmerecen, sino que los supera la organización del Instituto Social de la Marina.

Y, por último, favorece este Instituto, el que se llegue a la venta directa de los productos de la pesca. Tiene establecido (y como ensayo) en algunos Pósitos, esta sección de venta de los productos de la pesca, sin poder determinar hasta ahora exactamente el beneficio.

Asimismo el Instituto vela y hace propaganda por las Casas del Pescador. También tiene pactos este Instituto con las Cajas Colaboradoras del Instituto Nacional de Previsión.

El capital circulante de que dispone el Instituto Social de la Marina, para tanto bien como hace, es solamente de 2.000.000 de pesetas, no obstante las múltiples actividades a que se dedica, las muchas necesidades que llena y las innumerables lágrimas que enjuga.

Su éxito creciente, en progresión geométrica, le asegura un brillante porvenir a los fines que se propone.

mismo tiempo será Jefe de la Sección del Material. Se designará, además, un Contralmirante que será Jefe de la Sección del Personal y de servicios auxiliares.

Para cubrir los destinos de Generales que esta reforma crea con el personal de la clase correspondiente, el Ministro de Marina queda autorizado para hacer en la escala de Oficiales Generales del Cuerpo General de la Armada el aumento de los tres Almirantes, de un Vicealmirante y de dos Contralmirantes, estos últimos para, con el actual Jefe de servicios auxiliares del Ministerio, cubrir los tres destinos de Jefes de Armamentos de los Arsenales.

Se autorizaba también al Ministro para aumentar en los Cuerpos patentados a quienes afectase esta reforma, los Oficiales Generales que fuesen precisos.

... ..

En los restantes Cuerpos de la Armada no se variará lo dispuesto; sólo en Infantería de Marina se haría por el Estado Mayor Central un estudio y proyecto de reorganización en el plazo más corto posible que se someterá a la resolución superior.

El Estado Mayor Central seguirá constituido en forma tal que conserve la alta inspección de todos los Servicios de la Marina y tendrá, además de sus peculiares atribuciones, todo lo concerniente a la unificación de los Servicios en los tres Departamentos.

Las Comandancias de Marina dependerán en lo sucesivo de las Capitanías Generales de los Departamentos Marítimos en los cuales se encuentren enclavadas, en vez de depender del Estado Mayor Central.

Quedaban restablecidas en toda su fuerza y vigor las disposiciones referentes a la Organización de las Capitanías Generales, Centros y dependencias de los Departamentos Marítimos que regían antes de la promulgación de la Ley de Ferrándiz en cuanto no se opongan a lo dispuesto espe-

cialmente en el Real Decreto que consideramos, derogando cuanta disposición existente se oponga a él.

El aumento de gastos que ocasionaban las reformas que se implantaban, quedaría compensado dentro del corriente año económico con la modificación de Servicios y con la disminución en el personal que figura en la plantilla para comisiones y eventualidades y para otros destinos, cuyo número se reducirá en cuanto sea susceptible de hacerse sin menoscabo del servicio.

La adaptación de las plantillas en lo referente a Jefes y Oficiales de los distintos Cuerpos, se hará teniendo en cuenta las aprobadas por la Junta Superior de la Armada el año anterior, sin perjuicio de las modificaciones que puedan aconsejar las conveniencias actuales del servicio.

Por último quedaba autorizado el Ministro, para que cuando las necesidades del servicio lo requiriesen, aumentase dos Contralmirantes más para Jefes de las Bases Navales secundarias de Mahón y Ríos, con objeto de que las atribuciones de estos Jefes, en sus relaciones con las autoridades militares de las plazas correspondientes, sean las debidas y necesarias para el buen desarrollo del plan y efectos que se persigan sobre todo cuando pueda llegarse a una incomunicación con el Capitán General del Departamento correspondiente.

La Organización Dato, era como hemos visto, en lo referente a Personal, lo contrario de lo que preceptuaba la Ley Ferrándiz, no obstante citarse ésta varias veces durante el desarrollo del Real Decreto.

Poco—por no decir nada—quedaba después de aprobada la reforma Dato, del espíritu de Ferrándiz. La ley que ahora nos ocupa fué (como casi todas) un reflejo de lo que pasaba en los demás departamentos ministeriales.

Las convulsiones políticas que producían los manejos revolucionarios que ya apuntaban, perturbaba constantemente la Administración pública.

Debemos de decir, en honor de la Marina, que no se habían constituido "Juntas de Defensa" como en el Ejército.

Sobre la Organización Dato sólo diremos que esos aumentos de plantillas lo mismo que las grandes reducciones —y no digamos nada si todo va seguido—traen a los Cuerpos un flujo y reflujo que impide la normalización de las Escalas, y ello es lo más perjudicial para el Servicio. Los "saltos de tapón" resultan casi siempre desmoralizadores.

Si, como se dijo, esa reforma en el Personal hubiese ido seguida de nuevas medidas sobre las Bases Navales y sobre Material para ponerlo todo acorde; respondiendo a un criterio determinado que nació del estudio detenido de la cuestión, era una explicación. Indudablemente la Gran Guerra había perturbado, retrasándolo grandemente, el ritmo o desarrollo de nuestras construcciones que fué trazado en los proyectos Ferrándiz, Miranda y otros posteriores, no sólo materialmente por las dificultades naturales de traer cosas del extranjero, sino porque con objeto de invertir mejor los créditos concedidos, se detenía todo para ver y aprovechar las enseñanzas de la guerra.

El país, que aparte la política estaba en estado floreciente, hacía concebir esperanzas de grandes posibilidades, y ello auguraba un lucido porvenir en lo referente a nuevas construcciones.

La inestabilidad de los políticos y los Gobiernos hizo que no cristalizasen tan risueñas perspectivas.

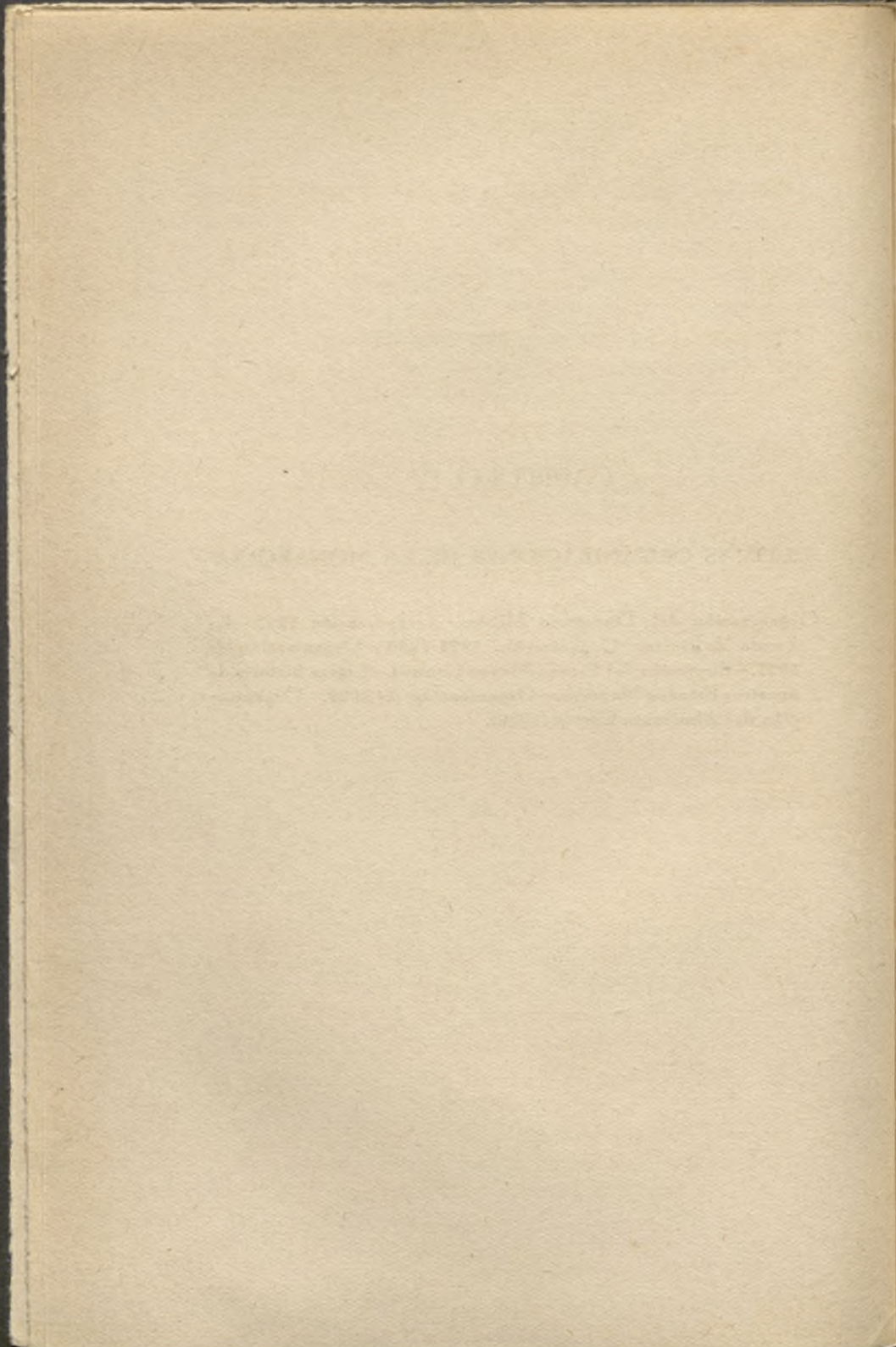
Toda la Organización cambió con el golpe de Estado del General Primo de Rivera el 13 de septiembre de 1923.

CAPITULO IV

ULTIMAS ORGANIZACIONES DE LA MONARQUIA

Organización del Directorio Militar.—Organización 1923.—La Escala de tierra.—Organización 1925-1926.—Organización de 1927.—Supresión del Estado Mayor Central.—Ligera historia de nuestros Estados Mayores.—Organización de 1929.—Organización del Almirante Carvia (1930).





Organización del Directorio: 1923

El hecho de existir un Gobierno dictatorial, por blanda que fuese su dictadura, tenía forzosamente que traducirse en una nueva Organización en la que se asumiesen, en una misma mano, los poderes que en régimen ordinario están más o menos delegados en varios Organismos. El E. M. C. tenía, por tanto, que ser reformado; no cabía un Organismo ejecutivo dentro del Ministerio de Marina que no dependiese directamente del Dictador o de su delegado directo.

La forma de Gobierno todos la recordamos: El General Primo de Rivera, Presidente del Directorio militar, y unos cuantos Brigadieres encargados de las diversas Carteras.

Fué nombrado Vicepresidente del Directorio militar y Vocal por la Armada el Contralmirante don Antonio Magaz y Pers, Marqués de Magaz, quien desempeñó el cargo, como buen militar, sin pedirlo ni rechazarlo (1).

La Dictadura suprimió los cargos de Ministros. Se encargó del despacho de Marina el Jefe del Estado Mayor Central, hasta la creación de la Subsecretaría.

El 24 de mayo de 1924 se creó la Subsecretaría de Marina; y se encargó del despacho de Marina el Subsecretario, Contralmirante don Honorio Cornejo, hasta que

(1) Cuando Primo de Rivera fué a Marruecos como General en Jefe, quedó Magaz de Presidente interino del Directorio, cargo donde demostró sus dotes de talento y gobernante.

fué nombrado Ministro en el primer Gobierno que sustituyó al Directorio militar, a fines de 1925.

Por tratarse de hombres militares los que estaban gobernando consideramos interesante esta Organización y por ello copiamos casi integro el R. D. que la creaba y el Reglamento Orgánico, donde daban razones y sentaban doctrinas que, aunque no siempre se siguieron, nos conviene que consten aquí.

La Exposición del R. D. decía así:

En la práctica de dieciséis años consecutivos se han demostrado los perjuicios producidos en la buena marcha y desenvolvimiento progresivo de la Marina por la creación del Estado Mayor Central en 1908. Desde esa fecha, en el Estado Mayor Central se ha vinculado el funcionamiento de todo el Ministerio, y claro es que, en tal concepto, el Almirante Jefe del mismo atendía a lo que no admite esperas: movimientos de buques, créditos para los arsenales, nombramientos y destinos de personal, etc., y, a cambio de esto, quedaba relegado al último término y aún olvidado por completo cuanto se refería al verdadero cometido de dicho Alto Centro y al exclusivo fin y única razón de su existencia, o sea, el estudio y la previsión de la defensa y la guerra naval, programas ordenados de maniobras de la flota, desarrollo de nuestra política naval, estudios de alta estrategia ante conflictos probables o posibles, informaciones exactas sobre la eficiencia y poder de las Marinas Extranjeras, etc., etc.

Para remediar tal estado de cosas precisa variar la organización actual del Ministerio, asignando al Estado Mayor Central las funciones propias de su verdadero cometido y creando una Subsecretaría para entender en los asuntos de la incumbencia de todas las Secciones y demás Centros del Ministerio, procurando disminuir el personal en lo posible, siempre que no haya quebrantos para el Servicio.

En esta organización, el Estado Mayor Central deberá funcionar con suficiente independencia, dentro, sin embar-

go, de la debida coordinación que siempre debe existir entre los distintos organismos, consiguiéndose de esta manera la colaboración ordenada y armónica, pues el Estado Mayor Central, tal y como ahora se organiza, es el cerebro que estudia, piensa y propone, y la Subsecretaría en íntima conexión con él y con los demás Centros del Ministerio, el órgano que ejecuta.

El articulado era como sigue:

Artículo 1.º En íntima conexión con el Estado Mayor Central se crea en el Ministerio de Marina una Subsecretaría que entenderá en todos los asuntos atribuidos actualmente al Almirante y Jefe de aquel Alto Centro.

Art. 2.º El Subsecretario será un Oficial General de la Escala activa de la clase de Almirantes, de cualquiera de sus categorías.

Art. 3.º Se suprimen los cargos de Almirante y Jefe de Estado Mayor de la jurisdicción de Marina en la Corte, cuyas facultades y atribuciones se confieren al Jefe y segundo Jefe del Estado Mayor Central.

Art. 4.º El Jefe de Estado Mayor Central tendrá cuantas facultades y atribuciones sean necesarias para el "estudio y la previsión de la defensa y la guerra naval". El segundo Jefe del Estado Mayor Central continuará con las mismas atribuciones que le confiere el actual Reglamento, pero cesará como Jefe de la 2.ª Sección, Material.

Art. 5.º Las Secciones de Material y Aeronáutica se refundirán en una sola, que se llamará Sección del Material, y será Jefe de ella y Director de la Aeronáutica Naval un Contralmirante de la Escala activa.

Art. 7.º En un plazo de quince días se redactarán las bases de un nuevo Reglamento orgánico del Ministerio de Marina.

El 5 de junio se creó la Dirección General de Pesca, dependiendo directamente del Ministerio de Marina; y al

día siguiente salió el nuevo Reglamento orgánico con la siguiente exposición:

Delimitados los cometidos de la Subsecretaría y del Estado Mayor Central, y refundidas las funciones del Almirante Jefe del mismo con las propias del Jefe de la Jurisdicción, se ha atribuído al Capitán General de la Armada, como suprema dignidad de la misma, la Presidencia de la Junta Superior y de la de Recompensas, antes encomendadas al Almirante Jefe del Estado Mayor Central la primera, y al Jefe de la Jurisdicción la segunda.

Desaparece el cargo de Inspector General del Cuerpo Administrativo, de reciente creación, cuyas funciones se asignan al Intendente General del Ministerio.

El Ministerio de Marina quedaba integrado por los siguientes organismos y secciones:

Subsecretaría — Sección de Campaña — Material y Dirección de Aeronáutica — Personal — Ingenieros — Artillería — Sanidad — Intendencia General — Asesoría General — Dirección General de Navegación — Dirección General de Pesca — Estado Mayor Central — Junta Superior de la Armada — Junta de Clasificación y Recompensas — Jurisdicción de Marina en la Corte y Secretaría particular y política del Ministro.

El Subsecretario, en ausencias y enfermedades del Ministro, será el encargado del despacho del Ministerio.

Los Inspectores Generales de los Cuerpos dependerán directamente del Ministro y ejercerán por su delegación la inspección eventual de los servicios que se le confieran, ateniéndose a las instrucciones que se le den. Tendrán también la facultad de proponer al Ministro las reformas que consideren necesarias, así en el personal como en los servicios encomendados a sus respectivos cargos.

Será Jefe de la Sección de campaña un Capitán de Navío, que a la vez será Secretario de la Subsecretaría. A esta Sección corresponde todo lo relativo a las situaciones de los

buques, dando noticia de lo que se resuelva al E. M. C. y a las Secciones del Personal, Material e Intendencia General.

Las sentencias de la Exposición del R. D. que creó la Organización que nos ocupa no las creemos justas, ni desprovistas de pasión; van contra el E. M. C. y la Ley Ferrándiz, a quien se debe principalmente el Poder Naval, poco o mucho, que hoy tenemos.

El Reglamento desvirtuó, sobre todo en su aplicación, lo que se decía en la Exposición. (Ver gráfico.)

El Organismo principal de los creados era la Subsecretaría y de ésta su primer Negociado, denominado "Campana", asumía las atribuciones objetivas de la Sección de Operaciones de todo E. M. bien constituido, pues entendía en "distribución y movimientos de buques, operaciones de mar en general y claves reservadas, disciplina e instrucción marinera y militar de los buques, etc.". El segundo Negociado entendía en Bases Navales y proyectos de nuevas construcciones, que también corresponde a un E. M. propiamente dicho. El tercer Negociado, la Ayudantía Mayor, nunca debió figurar en parangón con los dos anteriores, pues el mirar al gráfico para ver el esquema de la Organización... hace daño a la vista. Las razones que se dieron para justificar la composición que se había hecho, no convencieron a nadie y mejor era que no las hubiesen dado.

El E. M. tenía dos Secciones: una de "estudios" y la otra de "información". Después de lo dicho en la Exposición del R. D. que hemos leído, no se comprende cómo se hizo esto. Veamos el personal que las componían.

La primera Sección: Un Vicealmirante, que era a la vez segundo Jefe de E. M., un Capitán de Fragata, un Coronel de Ingenieros, un Coronel de Artillería, un Subintendente y un Capitán de Corbeta, Secretario. Dados los múltiples asuntos en que se ocupaba, nos parece poco personal; sobre

MINISTERIO DE MARINA (1924) (Directorio Militar)

Ministro

Secretaría particular y política

Subsecretaría
Campaña

J. E. M.

2.º Jefe E. M. — Sección de Estudios

Sección de Información

Material y Dirección General de Aeronáutica

Campaña —
Bases Navales y Nuevas Construcciones —
Ayudantía Mayor —

Armamentos y Maestranzas —
Electricidad, Radio y Submarinos —
Tiro Naval y Torpedos —
Aeronáutica —
Personal —
Ingenieros —
Artillería —
Sanidad —
Intendencia General —
Ordenación e Intervención —
Asesoría General —
Dirección General de Navegación —
Dirección General de Pesca —

Junta Superior de la Armada (Cap. Gral. J. E. M. C., 2.º J. E. M. C., Jefes Personal y Material, Intendente y Asesor; I. C. N. Secretario).
Junta de Clasificación y Reconcompensas (Cap. Gral. J. E. M. C., 2.º J. E. M. C., Jefe personal y dos Generales del Cuerpo a que pertenece el asunto; secretario el Jefe Información del E. M. C.)

todo poco personal subalterno del Cuerpo General, que es quien haría los estudios de los asuntos objetivos del Estado Mayor.

La segunda Sección la integraban: Un Capitán de Navío, otro de Fragata y tres de Corbeta; al parecer no estaba tan escasa como la anterior, pero tampoco estaba sobrada de personal, pues además de competirle a la Sección que nos ocupa todo lo de una Sección de Informaciones, pertenecían a esta Sección la Revista General de Marina y la Biblioteca.

Realmente poco tenía de E. M.; así lo comprendía la Corporación y refiriéndose a él dijo un ilustre Jefe de nuestra Armada en una publicación oficial, que un E. M. de tal forma constituido, lo mismo podía llamársele E. M. que Asesoría de lo Contencioso; lo que le costó un arresto.

Personal y material tuvieron el acierto de ponerlos fuera del E. M. C. como tales Servicios.

La Sección de Material no tiene razón de ser en una Organización que tenga un E. M. bien comprendido, pues los diversos Negociados que forman esta Sección deben repartirse entre los Servicios respectivos. Ya veremos en otros países cómo han resuelto este problema.

Por último se creó una Dirección General de Pesca (antes dependía de la Dirección de Navegación), y aunque el asunto bien lo merecía, sin duda por mala orientación no dió resultado.

Las Juntas Superior y de Recompensas, análogas a las de la Organización anterior, se las dió la Presidencia al Capitán General de la Armada.

Supresión de la Escala de tierra

Hemos estado haciendo mención sucinta de las diversas reformas en la Organización de nuestro Centro Director de la Marina.

Al hablar el otro día de la Escala de tierra, asunto que tomamos como ejemplo para poner de manifiesto cómo con pequeñas reformas a "detalles" de un articulado se podía hacer cambiar por completo una Ley y hasta dejar sin eficacia la idea que la concibió; y ya que traté de la materia dicha voy a leer lo que se ha escrito reciente y oficialmente sobre el asunto, pues ello confirma cuanto aquí dije, y avalado por las firmas que lo suscriben no resulta crítica peligrosa y sobre todo vuelve las cosas a su ser y demuestra cómo se fueron sacando de quicio.

No es misión propia nuestra el llegar al detalle en las Organizaciones que fueron; sólo debemos tratar los asuntos en líneas generales y únicamente aquellos que por su monta lo requieran; por eso no mencionamos otras reformas que llevaron a cabo Ministros de no hace mucho, como Arias de Miranda y don Augusto Miranda, al reconstituir el Cuerpo de Ingenieros Navales (declarado a extinguir en 1885); ni citamos otros Ministros que abrieron o modificaron el ingreso en los Cuerpos Auxiliares. Esos son detalles que no afectan a la estructuración de que aquí nos debemos ocupar; el que la desee al detalle no le será difícil dar con ella y yo con mucho gusto le facilitaré los datos que conozco por la detallada rebusca de papeles y órdenes que de hace algún tiempo a esta parte vengo haciendo con gran constancia.

Los documentos a que al principiar me refería y que firma el mismo Primo de Rivera en agosto de 1924 dicen así:

La Ley Ferrándiz, que introdujo en la organización de la Marina importantes reformas, contenía, entre otras, la creación de la llamada Escala de tierra del Cuerpo General de la Armada, que había de estar integrada por el personal de la Escala de mar que acreditase carencia de aptitudes físicas para desempeñar servicios a bordo, o que cumplierse

edades determinadas para cada empleo, que suponían merma de aquellas condiciones.

“Es indudable que la idea que presidió el establecimiento de la Escala de tierra no fué otra que la de asegurar para la de mar la mayor eficiencia de su personal; pero la práctica demostró algunos inconvenientes, sin duda no previstos por el legislador, entre los que descuella el que con la reforma se han ido apartando constantemente de la Escala de mar muchos Oficiales que hubieran podido prestar en ella valiosos servicios, y que pasaban a la de tierra con la aspiración única del disfrute de destinos de dicha Escala, volviendo la espalda al mar y sin que el Estado obtuviera de ellos el rendimiento a que tiene derecho, ya que les había preparado con fin mucho más amplio que el del servicio de tierra.”

“Por otra parte, al crearse las dos Escalas, el personal de la de mar se vió privado de muchos destinos que antes le sirvieron de natural y legítimo descanso, y que por su carácter son lógicamente mejor desempeñados por quienes acaban de vivir la vida activa del mar que por los que le abandonaron tal vez en los comienzos mismos de su carrera.”

“Además, la Escala de tierra es onerosa para el Tesoro, porque es quizás la única Escala de un Cuerpo del Estado en que el ingreso se obtiene sin vacante, y quizás también la única en que se dé el caso de que ingresando en ella muchas veces por los empleos superiores se ve postergado su personal por compañeros mucho más modernos en la carrera.”

“Estas y otras razones que sería prolijo enumerar aconsejan establecer en el Cuerpo General de la Armada la Escala única en él tradicional.”

“Mas no debiendo desecharse la orientación que marcaba la Ley Ferrándiz respecto a las edades en que deben dejar de prestarse los servicios de mar, el proyecto de decreto-ley que sigue recoge aquéllas, y, sin lesionar derechos adquiridos al amparo de la legislación preexistente, vuelve al esta-

do anterior de la Escala única del Cuerpo General de la Armada, objetivo que se persigue.”

A propuesta del Jefe del Gobierno, Presidente del Directorio Militar, y de acuerdo con éste, se decretaba lo siguiente:

Se suprime la Escala de tierra del Cuerpo General de la Armada, quedando a extinguir el personal que la constituye en la actualidad.

En el Cuerpo General de la Armada habrá solamente una Escala para el desempeño de todos los servicios de mar y tierra.

Los Jefes y Oficiales que alcancen las edades que se determinan, no podrán obtener destinos de embarco, y desempeñarán tan sólo los de tierra.

Los Capitanes de Navío que alcancen la edad señalada para ellos en el mismo artículo no podrán ascender al empleo de Contralmirante.

En lo sucesivo, no se podrá ascender de un empleo a otro en el Cuerpo General sin haber cumplido las condiciones de mando y embarco exigidas por la ley de 30 de junio de 1878 y demás disposiciones vigentes.

Los que no las hayan cumplido permanecerán en el servicio activo, pero desempeñarán tan sólo destinos de tierra hasta que alcancen la edad señalada para el pase de la situación de reserva o retiro.

Desde la fecha de la publicación del decreto-ley, los Jefes y Oficiales que constituyen la Escala de mar del Cuerpo General alternarán con los de la Escala de tierra en los destinos que a ésta asigna la Ley Ferrándiz.

Mientras no se extinga la Escala de tierra continuará con su actual plantilla, y conforme vayan amortizándose plazas se aumentarán en los respectivos empleos de la Escala única del Cuerpo General, cuya plantilla habrá de constituirse con las actuales Escalas de mar y tierra.

Los Generales, Jefes y Oficiales que carezcan de aptitud

física para el servicio pasarán a la situación de reserva o retiro, según corresponda.

Luego se dieron por Cornejo otras disposiciones aclaratorias, que no desvirtúan lo aquí preceptuado.

En 25 de mayo de 1925, y firmado por el Presidente del Directorio militar, General Primo de Rivera, se crea la Escuela de Guerra Naval (que estará afecta al Estado Mayor Central), con objeto de formar oficiales especializados en las funciones de Estado Mayor y de preparar a los Jefes para el desempeño de los mandos superiores.

“La enseñanza que ha de darse en esta Escuela se orientará exclusivamente al expresado objeto, limitándola en lo fundamental al estudio de las materias que integran el Arte de la Guerra Naval, las cuales se agruparán en tres asignaturas, bajo las denominaciones de Estrategia, Táctica y Orgánica.

Se estudiarán también como auxiliares indispensables: la Geografía marítima, la Historia naval, el Derecho internacional y el idioma inglés, y podrán darse conferencias por técnicos y especialistas militares o civiles sobre diversos asuntos que guarden relación directa con la Guerra Naval.”

En otras palabras:

La finalidad de este Centro creado por iniciativa del Contralmirante D. Salvador Carvia, puede concretarse en la consecución de dos objetivos esenciales:

1.º Promover y desarrollar el conocimiento y estudio en la Marina de los principios fundamentales de la Guerra Naval.

2.º Obtener el adiestramiento mental y práctico del personal, para aplicar concretamente dichos principios, no sólo en la guerra, sino en cuanto se refiere a su preparación.

Ello se consigue prácticamente mediante: la preparación de Oficiales para las funciones del Estado Mayor, la preparación de Jefes para el Mando y la creación de una doctrina.

Ya sé que hablo a convencidos, pero aunque no lo fué-
seis, la enunciación de lo dicho pone de manifiesto la im-
portancia incommensurable de lo que es la Escuela de Gue-
rra Naval.

Y por la justicia y el cariño que la debemos, permitidme
dos palabras más sobre este Centro:

La labor de la Escuela de Guerra Naval—aunque en la
década escasa de años que lleva funcionando—no puede ser
más fecunda en todos sentidos; así se reconoce casi por
unanimidad en la Corporación, no obstante “las proas” que
siempre, en todos los países, han tenido al comenzar Cen-
tros análogos a éste. No somos nosotros los llamados a can-
tar las glorias de la Escuela, pero no puede menos de en-
orgullecernos, y públicamente lo manifestamos, el pertene-
cer y haber pertenecido a ella en los momentos difíciles por
que pasó. (Ver nota de la página 237).

Organización 1925-1926

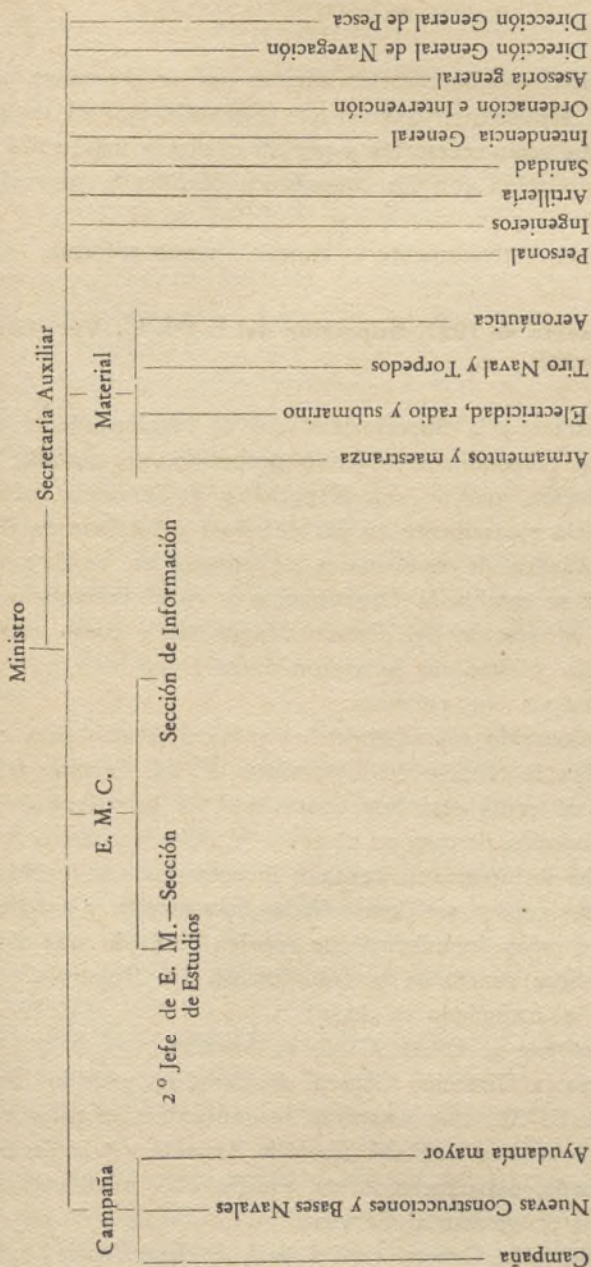
Por R. O. de la Presidencia de 4 de diciembre de 1925
se suprimen las Subsecretarías en todos los Ministerios y
se creaba en ellos la Secretaría Auxiliar; esta disposición
se hizo extensiva a Marina, y en 4 de febrero de 1926 se
hace una nueva Organización.

El Ministerio quedaba integrado por:

Secretaría auxiliar — Sección de Campaña — Mate-
rial — Personal — Ingenieros — Artillería — Sanidad — In-
tendencia General — Asesoría General — Dirección Gene-
ral de Navegación — Dirección General de Pesca — Estado
Mayor Central — Junta Superior de la Armada — Junta de
Clasificación y Recompensas — Jurisdicción de Marina en
la Corte.

La Secretaría auxiliar dependerá directamente del Mi-
nistro, quien designará libremente el personal que la com-
ponga. Además de la Sección de correspondencia tramitarán

MINISTERIO DE MARINA (1926) (Directorio Militar)



Junta Superior de la Armada.—Igual a la anterior organización.
 Junta Clasificación y Recompensas.—Idem.

las reclamaciones de carácter oficioso que se presenten, auxiliará al Ministro en todo lo que le mande, emitirá los informes que sean necesarios y por su conducto mantendrá el Ministro relación con los organismos oficiales y particulares.

Lo dicho anteriormente es aplicable a esta reforma.

Organización de 1927.--Supresión del E. M. C. (Ver gráfico página 222).

No parece a la Superioridad que el funcionamiento del Ministerio respondía al objetivo propuesto, no obstante la reorganización que de sus Negociados y Servicios habían hecho, hacía escasamente un par de años; y fundado en ello, por la práctica de esos meses de ensayo, en octubre del año 1927 se cambia la Organización y en el preámbulo se reconoce el fracaso del Estado Mayor tal y como estaba constituido. ¿Cómo no lo vieron antes?

Empleemos sus palabras:

“Transcurrido sobradamente el plazo necesario para conocer sobre la eficacia del Organismo E. M. Central de la Armada tal como está hoy constituido, se ha adquirido la firme convicción de que, no obstante la valía de cuantos hasta la fecha lo integraron, resultan innecesarias sus funciones y que éstas pueden ser desarrolladas más sencilla y prácticamente por otros organismos que encajen de modo más completo y eficaz dentro de la organización del Ministerio.”

Y en el articulado se decía:

Se suprime el E. M. C. de la Armada.

Se crea la Dirección General de Campaña y de los Servicios de E. M., que asumirán las funciones y cometidos encomendados hoy al E. M. C. de la Armada y a la Sección de Campaña, introduciendo en aquéllos las modificaciones que mejor convengan al Servicio.

La Dirección General tendrá bajo su dependencia, cons-

tituidas en Secciones, Negociados o con otra denominación, si así fuese indicado, todas las Secciones y Negociados que hoy constituyen las de Campaña y el E. M. C. y aun alguno del material si así conviniese a la unidad de organización que se persigue, en forma de que dicha Dirección General tenga a su cargo el cometido que se deduce de los tres conceptos siguientes: *Información, Organización y Operaciones.*

El Ministerio estará integrado por los siguientes organismos y secciones:

Secretaría Auxiliar.—Dirección General de Campaña y de los Servicios del Estado Mayor.—Sección de Material y Dirección de Aeronáutica.—Personal.—Ingenieros.—Artillería.—Sanidad.—Intendencia General.—Asesoría General.—Dirección General de Navegación.—Dirección General de Pesca.—Junta Superior de la Armada.—Junta de Clasificación y Recompensas.—Jurisdicción de Marina en la Corte.

Será Director General de Campaña un Vicealmirante, estando constituida por los siguientes negociados y dependencias:

Secretaría.—Gabinete de Estudios.—Negociado primero (Campaña).—Negociado segundo (Información).—Negociado tercero (Nuevas construcciones y Bases Navales).—Negociado cuarto (Ayudantía Mayor).

Será Jefe de la Secretaría de la Dirección General de Campaña un Capitán de Navío, que será a la vez segundo Jefe de la Dirección General, quien, por tanto, sustituirá al Director General en ausencias, enfermedades e incompatibilidades.

Al Jefe de la Secretaría corresponderá:

El estudio y propuesta de las instrucciones que procedan para los buques en comisiones extraordinarias y al extranjero, así como en las que se den para maniobras y ejercicios de Escuadra y Divisiones, siendo el primer encargado de proponerlas al Director General, con presencia de los datos y antecedentes que se faciliten por los Negociados

de Información y Campaña y por el Gabinete de Estudios en su caso. Todo ello siempre bajo las instrucciones que reciba de dicho Director General y teniendo especial cuidado en proponer traslado de las instrucciones o noticias cuyo conocimiento interese a los distintos Centros y Secciones del Ministerio para su cumplimiento.

Asimismo y con iguales datos y asesoramientos entenderá, para ser primer proponente al Director General, sobre cuanto se refiere a la organización interior de los buques y señalamiento de sus dotaciones.

También, previos dichos asesoramientos y los datos que obtenga del Negociado tercero, entenderá en el estudio y propuesta de cuanto signifique nuevos elementos para habilitación de las Bases Navales y en los proyectos de nuevas construcciones.

En general, estará encargado de la recopilación de informes, estudios, datos, propuestas, etc., que faciliten y presenten el Gabinete de Estudios y los Negociados de la Dirección General, para unificar la acción de todas las iniciativas y formar un conjunto de las propuestas concretas que serán sometidas al Director General. Será, en una palabra, un primer nexo para la coordinación de los trabajos y esfuerzos de todos.

Repetimos que fué una lástima que un Gobierno dictatorial, sin compromisos de partido, ni discusión admisible, no se hubiese aprovechado para establecer una Organización ideal—con su E. M. C.—lo más perfecta posible, que si al principio no hubiese gustado, nunca se presentaría una ocasión más propicia para implantarla, “*manu militari*”, y luego, al cambiar la situación, ya se iría reformando lo inservible y modificable.

En esta Organización, que la copiamos y comentamos con alguna extensión por las personas militares de que venía, fué su centro principal la “Dirección General de Campaña y Servicios del E. M.”, que es simplemente, como ellos

dicen, una refundición de la Sección de Campaña con el Estado Mayor Central. De modo que si antes aun con los dos organismos separados había mezcla de asuntos, al juntarse ahora todos bajo la "Dirección General de Campaña y Servicios del Estado Mayor" no necesitamos decir lo que era aquello. Tal mezcla de asuntos competían a esta Dirección que, no obstante ser los principales aquellos propios de un E. M. C., no se atrevieron a llamarle así y lo denominaron como hemos dicho.

Analicemos separadamente sus componentes; desde luego vayan por delante que sobran y faltan cosas. No tengo que repetir que la crítica que aquí hacemos es al organismo en sí, salvando la honorabilidad de las personas de cuyas buenas intenciones no se puede dudar.

La primera dependencia que aparece es la Secretaría; su Jefe es el segundo de la Dirección General, y estudiando al detalle sus atribuciones se ve que por las mismas es un segundo Jefe de E. M.

La segunda dependencia es el Gabinete de Estudios y sobre ella debemos decir que dadas las atribuciones que le corresponden, como, por ejemplo, supuestos tácticos y estratégicos, maniobras, propuestas de ejercicios y movilizaciones y juicio crítico de todo ello, no creemos que debían formar parte de esta dependencia con iguales prerrogativas que los del Cuerpo General, los Jefes de Ingenieros, Artillería, Sanidad y Administración. Bien que se les llamase cuando el Jefe lo creyese necesario, pero ¿a qué ponerlos constantes, formando parte de la dependencia?

Siguen luego los cuatro Negociados de Campaña, Información, Bases Navales y Nuevas Construcciones y Ayudantía Mayor. Vamos por partes:

El primer Negociado, "Campaña", como si dijéramos "Operaciones" de un E. M., tenía entre sus atribuciones asuntos de un Negociado de Organización, tales como disciplina, policía e instrucción militar y marinera de los

buques; pero también era de su incumbencia formular programas de trabajos de la Comisión Hidrográfica, que aparte su heterogeneidad con lo antes citado, ya sabemos que no debemos nunca meter de lleno dentro de una Sección del Estado Mayor.

El segundo Negociado, "Información", estaba bien, más en su punto, pero deben sacarse de él la organización de la Biblioteca del Ministerio y la publicación de la Revista de Marina.

Los tercero y cuarto Negociados, Servicios, Dependencias o como quisiese llamárseles, no deben estar dentro de un E. M. (aunque se le llame Dirección General de Campaña) que funcione como tal, sobre todo el cuarto Negociado, la "Ayudantía Mayor" (como aquí la concebimos), pues, exagerando, puede darse el caso por sucesión de Mando de que en momentos críticos como en la dirección de una guerra pueda ser llamado a dirigir ésta el Jefe de la Ayudantía Mayor, que no tuvo arte ni parte, por razón de su cargo, en la confección de los planes para la tal; y ese absurdo pone de manifiesto el juicio crítico que estamos haciendo y es más elocuente que cuanto pudiésemos decir.

No se comprendió ni se concedió a la Dirección General de Campaña la importancia que debía tener, pues de haber sido así no se hubiese dado el caso que ocurría, tal y como estaba formada la nueva estructuración del Ministerio, que la Jefatura de la Secretaría Auxiliar del Ministerio recayese en la misma persona que la Secretaría de la Dirección General de Campaña (agravado por pertenecer el titular a otras Juntas), y ésto salta a la vista lo contraproducente que es, pues la Dirección de Campaña pierde la independencia, "siendo esencial" que la tenga, y sobre todo que la Secretaría Auxiliar y la Dirección de Campaña son organismos cuyas funciones nada tienen que ver particularmente la una con la otra.

Séanos permitido llamar la atención para la debida cons-

tancia, que no obstante llevar la Escuela de Guerra Naval unos dos años de funcionamiento al "cuajar" esta Organización, no se le hizo consulta alguna sobre la reforma que se proyectó y nos hacemos la ilusión de que si su opinión hubiese sido consultada, como parecía natural, la nueva Organización no hubiese tenido los grandes defectos que a primera vista saltan.

Sin aumentos de plantilla se pudo hacer una reforma y un Estado Mayor Central en consonancia con las corrientes generales en las Organizaciones modernas, con lo que se le hubiese dado más importancia a la Dirección que nos ocupa; y fuese como fuese, quitar del Estado Mayor Central las Bases Navales y la Ayudantía Mayor del Ministerio para que no pudiesen darse los casos que antes apuntábamos.

El resto de la Organización es análoga—como vemos— a la anterior de 1926, de que ya nos ocupamos.

Había las Juntas:

Junta Superior de la Armada, formada por el Capitán General Jefe de la Jurisdicción, Director General de Campaña, Inspectores de Ingenieros, Artillería, Infantería de Marina, Sanidad, Intendente; Jefes de Personal, Material, Ingenieros, Artillería y Sanidad; Jefes de Estado Mayor, Jurisdicción, Directores Generales de Navegación y Pesca, Asesor General; Secretario de la Junta, un Capitán de Navío.

Junta de Clasificación y Recompensas, formada por Capitán General, Jefe Jurisdicción, Jefe de Estado Mayor de la Jurisdicción, Jefe de Personal y dos Generales del Cuerpo interesado; Secretario, un Capitán de Navío.

Y después, al final del Directorio, nos ocuparemos de la composición de la Junta de Generales para los ascensos por elección, de la que es Secretario el Director de la Escuela de Guerra Naval.

¡Ah! También se daba el caso—que antes apuntamos—de que el Secretario de la Dirección de Campaña lo era, ade-

más, de la Junta de Clasificación y Recompensas y de la Junta de Ascensos por elección. ¡Como si no tuviese bastante con su importante cargo en "Campana"!

Los vocales de la Junta Superior pertenecientes a los Cuerpos, que entonces se llamaban Auxiliares, creemos que no debían tener voz y voto nada más que cuando fuesen asesores por tratarse asuntos de su incumbencia, para lo que serían puramente citados por el Presidente. Otro tanto decimos sobre los Directores Generales de Navegación y Pesca.

Y a propósito del cargo de Director General de Navegación, no creemos deba considerarse como un destino más del Generalato. Dada la importancia enorme que el cargo tiene por los intereses que maneja, debería elegirse una persona especializada, y si ésta existe (como es probable entre los Generales de Marina, se les dará preferencia), deberá ser un cargo estable, lo que le hará apartarse algo de los asuntos de su Cuerpo; y para acudir a las reuniones de la Junta Superior de la Armada (ya que sólo debería reunirse para asuntos de gran monta), tendría que ser citado con anticipación y tiempo para estudiar lo que fuese; sólo debería votar en asuntos de su Dirección.

El Director de Pesca, si no es marino, debe ser asesor de asuntos de su incumbencia, sin voto en la Junta General, a la que asistiría, naturalmente, previa citación.

Era una pena que hombres militares como aquellos que entonces regían los destinos de España, no hubiesen hecho un Estado Mayor Central, como ya funcionaba en otras Marinas.

Como estaba formado el que hemos citado en estas Organizaciones, no tenía de lo que es un Estado Mayor más que el nombre. En la próxima reforma, que hace el mismo Directorio, lo suprime, e hizo bien. Un Estado Mayor o un organismo que lleve su nombre no puede funcionar con vi-lipendio. Y el que teníamos actuaba así.

Ligera historia de nuestros Estados Mayores (1)

Triste suerte la de nuestros Estados Mayores. El primero, el de Beránger de 1895, murió nonato, pues a los tres años de creado le sorprendió la guerra con los Estados Unidos... y falleció maldecido, pues le achacaron culpas que no podía tener. Tres años no es tiempo para un Estado Mayor que lo sacan de la nada, y que no tuvo ambiente donde desarrollarse.

Daba cuenta de cómo estábamos preparados para la guerra—una de las misiones principales de los Estados Mayores—, las palabras del Almirante Concas en el Senado, que mueven a risa si no fuesen por lo trágicas: ...“ cuando en abril del 98 estaba la Escuadra con las calderas encendidas en Cartagena, esperando órdenes del Gobierno, se recibieron de Madrid unas listas encabezadas por las firmas más respetables, para reunir fondos para construir una Escuadra con que hacer frente a la de los Estados Unidos”. También dijo que se tardaron tres años en contratar los casquillos de los proyectiles que debía llevar la Escuadra, y que al salir ésta no contaba más que con 93 proyectiles buenos.

Y si leéis la COLECCION DE DOCUMENTOS DEL ALMIRANTE CERVERA—muchas cosas de ellas se dijeron también en el Senado—, veréis cómo estábamos; y que el Estado Mayor que a la sazón teníamos no pudo pasar de los papeles a la realidad. Un Estado Mayor no se improvisa; no hay personal, por capaz que sea, que se entrene en tres años cuando no existe nada.

El segundo Estado Mayor que tuvimos fué el de Sánchez Toca, en 1902. Sólo nos cabe lamentarnos de lo poco que existió; bien concebido y con personal competente, si le

(1) Hacemos aquí la crítica porque el próximo Estado Mayor Central, el del Almirante Carvia, está bien orientado, de acuerdo con las teorías modernas.

hubieran dado tiempo, había motivos para esperar mucho de él; ya dijimos de los asuntos que se ocupó.

El tercer Estado Mayor fué el de Ferrándiz, 1908, tuvo una existencia mayor, y aunque no fuese más que ir acostumbrando al personal a que existía, ya hizo algo.

El cuarto Estado Mayor es el del Directorio (1924), que nos ocupó estos días.

Pero la mejor crítica que podemos hacer de estos Estados Mayores al hacer su historia, la encontramos en las propias declaraciones del Almirante Ferrándiz en el Senado, y en unas palabras (que reproducimos) del Almirante Mier. Son conceptos de sobra sabidos y dichos ya aquí; pero son tan fundamentales, que nunca está de más el insistir sobre ello.

Juzgando a los tres últimos Estados Mayores a la luz de las ideas actuales universalmente admitidas, hemos de afirmar que sólo el del Almirante Ferrándiz encierra la noción "operaciones", que es la base de los modernos Estados Mayores Centrales. Tanto que en algún país como los Estados Unidos, ni siquiera se llama Estado Mayor Central, sino "Office of Naval Operations", y en nuestro propio Ejército se ha bautizado con el nombre de "Dirección General de Preparación de Campaña", a pesar de que uno y otro son verdaderos Estados Mayores Centrales, como todo el mundo sabe; pero creemos que de haber continuado el Estado Mayor Central de 1902 se habría desarrollado prudentemente sin haber llegado a la exageración del de 1908, sólo comparable con los de la época de hipertrofia (1892-99), de que nos habla Castex refiriéndose a los de Francia.

Ya lo dijo el mismo Almirante Ferrándiz al discutirse su proyecto de ley en el Senado (Diario de Sesiones, página 2.501). El Estado Mayor Central que él implantó se componía de dos Secciones: una, de estudios, que constituía lo que entonces se llamaba Estados Mayores pensantes, y otra, ejecutiva, que en rigor era una Subsecretaría del Ministe-

rio. Y éste fué el error del ilustre Almirante. Los Estados Mayores Centrales sólo desempeñan misión ejecutiva en lo referente a "operaciones", que en tiempo de paz se reducen a los movimientos, al entrenamiento y a la preparación de la Flota para el combate; todo lo demás, empezando por el personal, es tarea de los Servicios, sobre los cuales el Estado Mayor Central tiene forzosamente necesidad de ejercer una influencia más o menos directa, según su clase y según que se esté en paz o en guerra; pero de ninguna manera debe ocuparse de lleno en asuntos que le consumirían un tiempo que necesita para su primordial cometido, que no es otro que la preparación y conducción de la guerra.

Lo esencial en asuntos de Estado Mayor es no considerar estos Organismos como centros independientes, porque no lo son en modo alguno, sino como Auxiliares objetivos del Mando y en íntimo contacto con él. Por esta razón consideramos que el Organismo que el Directorio llamaba Estado Mayor Central, no es tal cosa, y si ha podido subsistir durante los tres años que llevó de existencia, ha sido porque vivíamos bajo un régimen excepcional. Un Ministro Civil o Militar que tuviera necesidad de asistir a las Cortes, y lo conservase tal como estaba, forzosamente tendría que establecer una Secretaría Militar, que se encargase de las Operaciones navales e "ipso facto" esa Secretaría se convertiría en verdadero Estado Mayor Central, y las funciones de información y de estudio serían desempeñadas probablemente por las diversas Secciones que nos proveen de los elementos de combate y de cuya honorabilidad no hemos de dudar; pero cuyo principal objetivo ha de ser forzosamente bien distinto del de aquellos Organismos que en todos los países cargan con las grandes responsabilidades de la guerra.

Con Ministros dictatoriales desaparecería en la realidad lo que hoy se llama Estado Mayor Central, y la Organización de nuestra Marina quedaría sujeta a los continuos cambios de Gobiernos.

Un Senador dijo cuando se discutió la Ley del Almirante Ferrándiz, que durante los 108 años que precedieron al de 1907, tuvimos 180 Ministros, cada uno de los cuales, con raras excepciones, llevó a la "Gaceta" su correspondiente plan de organización. De entonces a la fecha hemos tenido dos docenas de Ministros más. Sería una gran perturbación; no decimos esto de memoria, sino recordando lo que ha ocurrido siempre en Francia con los Jefes de Estado Mayor General y los Almirantes Jefes de Gabinetes de los Ministros, y recordando lo que ocurría en Alemania entre von Tirpitz y von Muller.

Por último, no nos cansaremos de repetirlo, sin adecuado personal no haremos nunca nada. En esto, como en todo, el factor hombre es el primordial, y recordaremos, para terminar, que en los Estados Unidos se elige el Jefe de Operaciones Navales entre todos los Contralmirantes y Capitanes de Navío de su Marina, que, según los últimos Escalafones que tenemos a la vista, oscilan de 250 a 300. El interés del país está por encima de toda otra consideración.

Organización 1929

A fines de 1928 y con el beneplácito, se puede decir que unánime de la Corporación, es nombrado Ministro de Marina el Contralmirante don Mateo García de los Reyes.

Los ánimos en la Nación estaban muy excitados; la prolongación de la Dictadura (ya llevaba más de un lustro) hizo que este ilustre Almirante llegase a los Consejos de la Corona en momentos difíciles. No obstante, despertó su nombramiento gran satisfacción; Oficial de Marina a la moderna, enérgico, hombre de mar, con grandes dotes de mando y labor positiva ya efectuada—todos sabemos que a él se debe la implantación de los submarinos en España—, es lamentable, repetimos, los momentos críticos en que tuvo que desempeñar la Cartera.

A su llegada al Ministerio, la ola revolucionaria que por todas partes aparecía y todo lo invadía, procuró sacar partido político a cuanto se hacía. Así es que desde las primeras medidas o disposiciones tomadas se habló y se formaron sus camarillas.

Por Decreto-ley de 9 de enero de 1929 (D. O. número 75) rebajó las edades para el cese en activo a los Vicealmirantes, Contralmirantes y Capitanes de Navío, y el 14 del mismo mes por R. D. (D. O. núm. 11) fijó las nuevas plantillas del Cuerpo General. Con esta misma fecha, por Decreto-ley (D. O. núm. 14), establece los ascensos por elección en el Cuerpo General de la Armada.

Para los ascensos por elección las listas se hacían tomando un promedio de las formadas por el núcleo de compañeros que rodeaban a los elegibles. La rectificación de estas

relaciones se efectuaba por una Junta, denominada Junta de Clasificación, que bajo la Presidencia del Capitán General estaba constituida por todos los Almirantes, los Vicealmirantes que ejerciesen jurisdicción y por el Director General de Campaña. Secretario con voz y sin voto, un Contralmirante era destinado en Madrid.

En 11 de marzo (D. O. núm. 56) se acomete la reforma de los Cuerpos Auxiliares de Ingenieros, Artilleros, Administrativo, Sanidad, Farmacia, Eclesiástico y Jurídico.

El de Ingenieros de la Armada se denominará en lo sucesivo Ingenieros Navales; el de Artillería de la Armada se llamará Ingenieros Artilleros de la Armada; y el Administrativo de la Armada, que se denominará Cuerpo de Contaduría e Intervención de la Armada. A los dos Cuerpos primeros se les quitaba su carácter militar que hasta aquí tenían y se les hacía político-militares; y el Administrativo, que ya lo era, continuaba como tal. A los demás Cuerpos político-militares no se les cambiaba el nombre.

A todos ellos se les suprimía el Generalato, se reducían sus plantillas y se les daban facilidades para el retiro. Sus Jefes principales serían de la libre designación del Gobierno. elegidos entre los asimilados a Coroneles (excepto en Ingenieros Navales, que podrían también concurrir los Civiles); estarían fuera de plantilla y tendrían un sueldo especial, con categoría de Jefes superiores de Administración Civil; serían los Asesores técnicos del Ministerio.

Al frente de los servicios encomendados al "Cuerpo de Contaduría e Intervención de la Armada" se encontraría un Intendente General, el cual, además de Asesor del Ministerio, desempeñaría las funciones de Ordenador de Pagos y Jefe de la Sección de Intendencia del Ministerio.

El Cuerpo de Maquinistas de la Armada, en sus dos secciones: Jefes y Oficiales y subalternos, que hasta entonces tuvo carácter político-militar, por R. D. de 14 de julio

de 1929 (D. O. núm. 160) se le daba carácter militar.

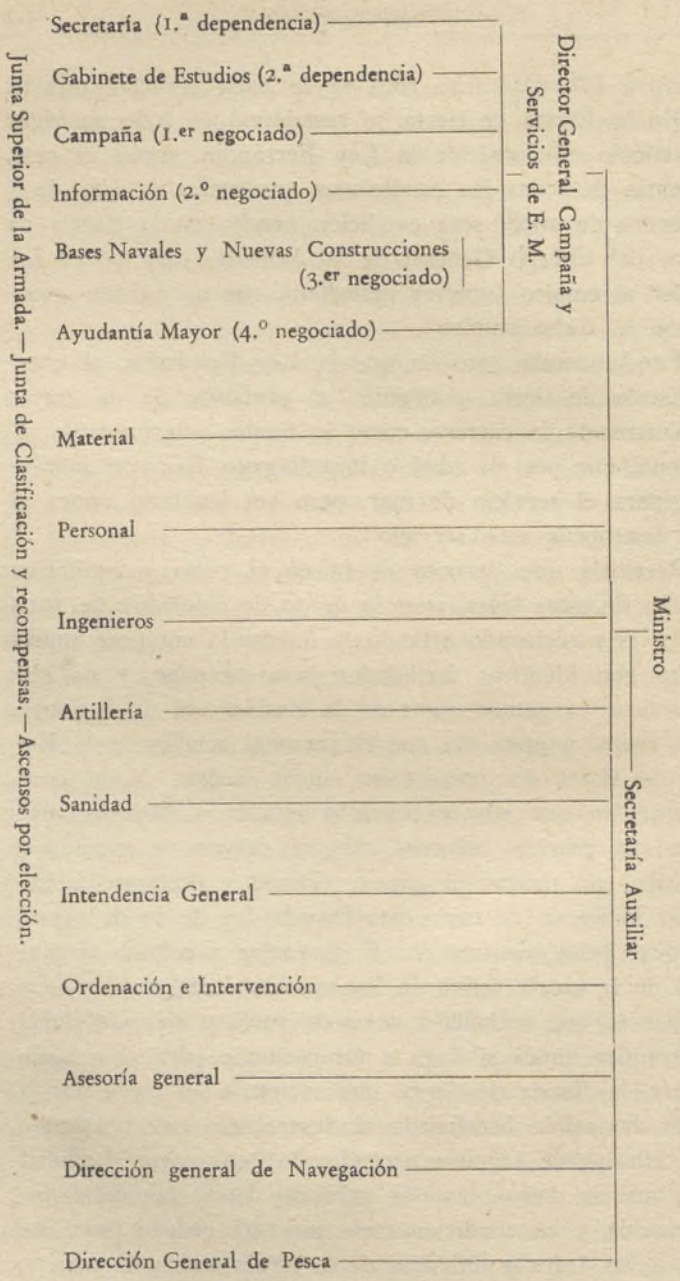
En la Escala de tierra se restableció en todo su vigor el artículo adicional de la Ley Ferrándiz, según el cual, "además de todas las condiciones que marca la Ley de 7 de enero de 1908, será condición precisa en la Escala de tierra del Cuerpo General de la Armada, para poder ascender al empleo superior inmediato, que no existan excepciones en dicho empleo".

Fundamentaba esto en que la Ley Ferrándiz, al crear la Escala de tierra, persiguió "el propósito de no cortar absolutamente la carrera, como lo estaba anteriormente, al personal que por su edad o impedimento físico se inutilizara para el servicio de mar, pero sin igualarlo nunca al que desempeña este servicio".

Recuerda que "pronto se falseó el recto y equitativo espíritu de estas leyes, pues la de 30 de diciembre de 1912 derogó el mencionado artículo, y quedando entonces ambas escalas con idénticas facilidades para ascender, y no observándose exagerado rigor en la clasificación de la inutilidad física, natural era que el personal acudiese a la Escala de tierra en proporción mucho mayor de lo conveniente, ya que ella le brindaba iguales o mayores ventajas, con muchos menores riesgos, deberes y sacrificios.

Todo ello motivó el que se cerrase y declarase a extinguir la Escala de tierra por Decreto-ley de 23 de agosto de 1924; pero mientras con él se vuelve a colocar al personal de la escala activa en las mismas desfavorables condiciones en que se hallaba antes de 1928, y sin posibilidad de ascender nunca si llega a incapacitarse para el servicio de mar, la Escala de tierra, que se nutría en parte por la cabeza, ha salido beneficiada al desaparecer este obstáculo, y en ella puede seguirse ascendiendo con mayor facilidad de la que le dieron las dos primeras leyes que regularon su creación y en condiciones en que está vedado todo ascenso a los Jefes y Oficiales de la escala activa de mar.

MINISTERIO DE MARINA (1927-29) Directorio Militar



Junta Superior de la Armada.—Junta de Clasificación y recompensas.—Ascensos por elección.

Hora es ya de remediar, aunque sólo sea parcialmente, tamaña anomalía, y el remedio no puede ser otro que el restablecimiento del artículo derogado, no para causar un perjuicio al personal que sirve en la Escala de Tierra, sino para poner a esta en las mismas equitativas condiciones que se fijaron al crearla."

Con lo copiado demostramos que se reconoció oficialmente cuanto dijimos nosotros al hablar de la Ley Ferrándiz y sus "retoques".

En este tiempo se esbozó una Organización del Ministerio que quedó inédita por la caída del Gobierno y del Ministro.

Todas estas reformas, con sus "preámbulos"—siempre de recta intención—más o menos oportunos, no somos nosotros los llamados a juzgarlas; levantaron una polvareda a la que no fué ajeno el ambiente de excitación que se respiraba en todas partes. Y los ambientes de luchas intestinas, máxime en las Corporaciones militares, son siempre fatales para el servicio y para el bien de la Nación.

Dos años después se decretaron reformas mucho más radicales. No son estos los momentos a propósito para comentarlas.

Organización 1930 (Carvia)

De todos es conocido el cambio del Gobierno de Primo de Rivera por el del General Berenguer, como Presidente del Consejo de Ministros, en enero de 1930.

Tuvo por lema este Gabinete: "pacificar los espíritus".

Las dificultades para gobernar aumentaban; eran tiempos difíciles, no estaba el ambiente para Organizaciones.

Fué Ministro de Marina en este Gabinete el Contralmirante don Salvador Carvia, fundador y primer Director de la Escuela de Guerra Naval. Hombre muy competente y preparado, especialmente, en asuntos de Orgánica y de

Estado Mayor, su nombramiento fué acogido con grandes esperanzas de que daría a la Marina la Organización de que tan necesitada se hallaba; y en efecto, en octubre del mismo año salió la deseada reforma.

La Organización, orientada en corrientes modernas, descansa en principios básicos que ya tienen carácter de postulados en las principales Marinas del mundo: en ella se especifican concretamente las atribuciones del Mando y las de la Administración (en el sentido que nosotros la concebimos). La doctrina es tan pura y su interpretación tan lógica, que no obstante las bruscas sacudidas políticas que desde su promulgación ha experimentado el país, y el natural anhelo en todo cambio de régimen de derrocar lo antiguo para hacer algo nuevo que sacie el ansia de reforma de que siempre van animados los nuevos gobernantes, aun subsisten las esencias de la Organización que nos ocupa. Ello es más elocuente que todo lo que nosotros pudiésemos decir.

No nos atrevemos a daros un extracto de la Organización Carvia por miedo a que pierda claridad, ya que uno de los méritos de este Almirante es la fácil escritura de su buen decir. Por tanto, la trascribimos íntegra. Decía así:

REAL DECRETO

EXPOSICION

SEÑOR: La organización dada al Ministerio de Marina por la ley de 7 de enero de 1908 ha sido la menos imperfecta de cuantas ha tenido hasta el día. Establecido por ella el Estado Mayor Central, vino funcionando sin graves dificultades durante diez y seis años hasta que, al encargarse del Gobierno el Directorio Militar y carecer los Ministerios de titulares que fueron sustituidos por Subsecretarios con limitadas atribuciones, pareció conveniente modificarla a tenor de este cambio de circunstancias.

El defecto principal de que adolecía, perfectamente explicable por la confusión de ideas que reinaba en aquella época, relativamente lejana, era el de atribuir al Estado Mayor el estudio y resolución de todas las incidencias del personal y del material que encajan claramente en el moderno concepto de los servicios, haciendo perder con tales minucias al Jefe de Estado Mayor el tiempo que necesitaba para el desempeño de su verdadero cometido. Pero corregido este defecto, tan grave en sus resultados como fácil de salvar, las disposiciones de la ley de 1908 pueden constituir la base de una organización casi perfecta.

Nacidos los Estados Mayores en países de régimen autocrático, su adopción fué durante muchos años mirada con recelo por los Gobiernos constitucionales y democráticos, por aparecer el Estado Mayor como una especie de Poder enfrente, o acaso en pugna, con el legítimo Poder ejecutivo. El tiempo y el estudio han ido desvaneciendo esta prevención, y los Estados Mayores están hoy incorporados a las organizaciones marítimas de los países más avanzados, no como poder independiente, sino como brazo que ejecuta las resoluciones militares del Gobierno, después de asesorarle en asuntos de tan rara complejidad y de tan capital importancia para la existencia de la Nación.

No está de más, sin embargo, el consignar como precepto esta norma al restablecer hoy la organización de 1908, con la modificación antes expuesta y con las adiciones que requieren las nuevas armas de que dispone la Marina, y a todo ello obedece el siguiente proyecto de decreto que el Ministro que suscribe, de acuerdo con el Consejo de Ministros, tiene el honor de someter a la aprobación de V. M.

Madrid, a 15 de octubre de 1930.

SEÑOR:

A L. R. P. de V. M.,
SALVADOR CARVIA Y CARAVACA



REAL DECRETO

A propuesta del Ministro de Marina y de acuerdo con Mi Consejo de Ministros,

Vengo en decretar lo siguiente:

Artículo 1.º Corresponde al Ministro de Marina ejercer el mando y la administración de ella, con arreglo a la Constitución y a las leyes, siendo responsable de su gestión ante la Corona y el Parlamento.

Art. 2.º El Ministro ejerce el mando de la Marina por el intermedio de un organismo esencialmente militar denominado Estado Mayor de la Armada, que estudia, ordena y dirige la constitución y utilización de las fuerzas y bases navales.

Art. 3.º El Ministro ejerce la función administrativa mediante las Secciones del Ministerio que tienen a su cargo los diversos servicios, cuya finalidad única es proveer a las necesidades de las fuerzas y bases navales con arreglo a los requerimientos del Estado Mayor de la Armada.

Art. 4.º Para cumplimentar lo dispuesto en los artículos anteriores, el Ministerio de Marina estará constituido por:

El Estado Mayor de la Armada y las Secciones de Personal, Material, Aeronáutica, Ingenieros, Artillería, Infantería de Marina, Contabilidad, que irá unida a la Ordenación de Pagos, Intendencia, Sanidad y Justicia.

Para el desempeño de sus peculiares funciones existirán además:

La Dirección General de Navegación, Pesca e Industrias Marítimas, la Asesoría del Ministro, la Intervención Central y la Secretaría particular y política del Ministro.

Como órganos consultivos del Ministro existirán: la Junta Superior de la Armada y la Junta de Clasificación y recompensas.

La Junta Superior de Clasificación, de constitución eventual, falla en los asuntos relacionados con la elección y selección del personal, con arreglo al Real decreto-ley de 6 de febrero de 1930.

Con entera independencia del Ministerio existirá la Jurisdicción de Marina en la Corte.

Art. 5.º El Estado Mayor de la Armada, cuyo Jefe será ordinariamente de la categoría de Vicealmirante, se organizará en tres Secciones denominadas "Secciones del Estado Mayor", que tendrán los cometidos que corresponden a sus respectivas denominaciones: Organización, Información y Operaciones.

Seré Jefe de la primera Sección un Contralmirante, que ejercerá el cargo de segundo Jefe del Estado Mayor de la Armada y reemplazará al Jefe en sus comisiones y ausencias; pero sin constituir un escalón obligado entre él y las otras dos Secciones. Dependerán de la Sección la Escuela Naval Militar y las demás que especifiquen los Reglamentos.

La Escuela de Guerra Naval, por su peculiar cometido, dependerá directamente del Jefe de Estado Mayor de la Armada.

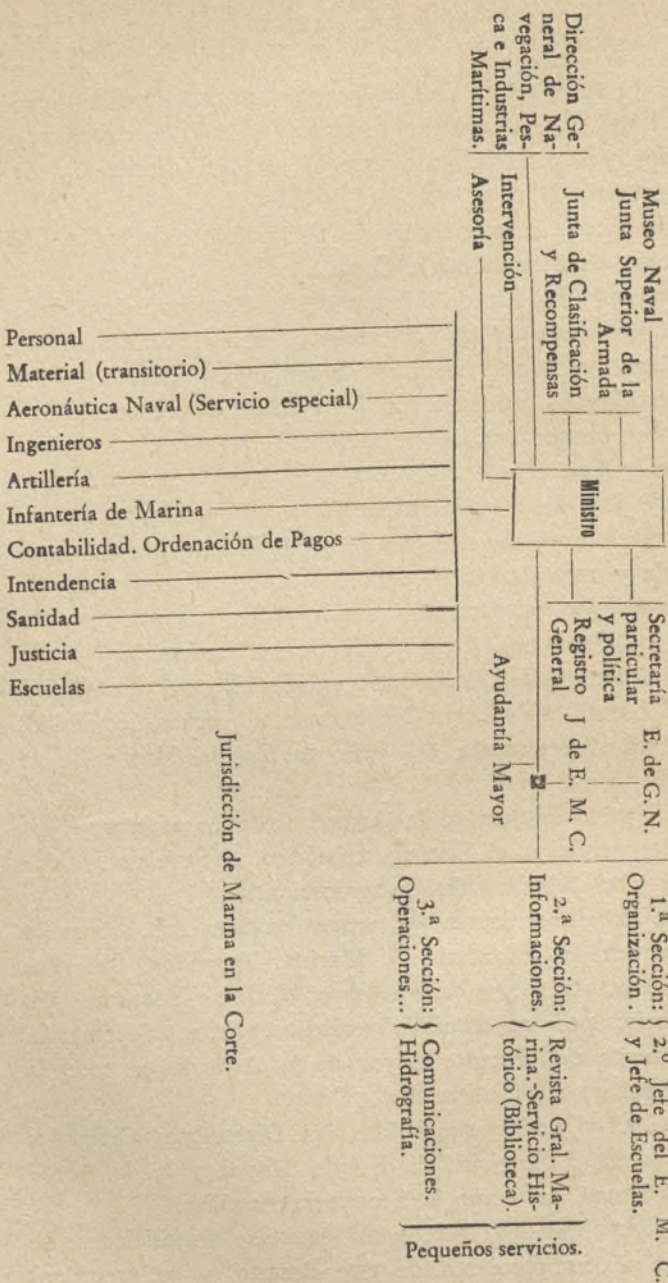
Al Estado Mayor de la Armada estarán afectos, como pequeños servicios, el Servicio Histórico, el Servicio Hidrográfico y el Servicio de Comunicaciones.

Art. 6.º Las fuerzas y armas navales que, como la Aeronáutica, la Infantería de Marina, Torpedos, Defensas submarinas, etc., están asignadas a distintas Secciones del Ministerio, por constituir diversos servicios, dependerán directamente del Estado Mayor de la Armada en todo lo que se refiera a su utilización militar.

Art. 7.º Quedan suprimidas las Direcciones Generales de Campaña y Servicios de Estado Mayor y la de Aeronáutica Naval, así como la Secretaría Auxiliar.

Art. 8.º Quedan derogadas cuantas disposiciones se opongan al cumplimiento de este decreto, y se procederá

MINISTERIO DE MARINA (1930) (CARVIA)



con urgencia a redactar, con arreglo a sus preceptos, el Reglamento general del Ministerio y el Reglamento interior del Estado Mayor de la Armada, que tendrá carácter reservado.

Dado en Palacio a quince de octubre de mil novecientos treinta.

ALFONSO

El Ministro de Marina,
SALVADOR CARVIA Y CARAVACA

Por Decreto-ley elevó la categoría de los Jefes de servicios, etc.

Reales Decretos Leyes de 9 y 11 de julio de 1930 (D. O. número 154) fijaron las categorías para desempeñar destinos de la Armada; y reorganizan los Cuerpos de Ingenieros Navales, Artilleros e Infantería de Marina.

Asimismo, Carvia acometió la reforma de los diversos Cuerpos de la Armada. Reorganizó el Cuerpo Jurídico, Decreto-Ley 26 febrero 1930; el de Sanidad, 2 Abril 1930; y el de Contaduría e Intervención de la Armada, que se denominará Intendencia e Intervención de la Armada, 11 Junio, 1930.

Por Reales Decretos de 15 de diciembre de 1930 (D. O. número 283) se reorganizan los Cuerpos de Maquinistas (1.^a y 2.^a Secciones), Contra maestres y Condestables.

Se les reservaba un tanto por ciento de las vacantes que ocurriesen en el Cuerpo General de la Armada.

En el Cuerpo de Maquinistas eleva su mayor graduación a Maquinista General Inspector, equiparado a Contralmirante; puesto que se cubría por elección entre los Maquinistas Inspectores (Capitanes de Navío), análogamente a como se efectúa en el Cuerpo General de la Armada.

Reales Ordenes de 16 de diciembre de 1930 (D. O. número 283) señalan las plantillas de destino en los Cuerpos de Contra maestres, Condestables y Maquinistas y dicta re-

glas a que ha de ajustarse la Organización de la 3.^a Sección del Cuerpo de Maquinistas (operarios de máquinas, eventuales; mecánicos y auxiliares de máquinas).

Real Decreto de 18 de diciembre de 1930 (D. O. número 285) reorganiza el Cuerpo de Practicantes de la Armada.

Pero estas reorganizaciones, muy lógicas, todas ellas, y efectuadas con amplitud de criterio y orientaciones modernas, acogidas con el beneplácito de los interesados y de la Corporación, murieron al nacer, pues al comenzar el 1931 dejaba de ser Ministro el Almirante Carvia. Por ello no hacemos el comentario de cada una en particular; sólo nos limitamos a citar los Diarios Oficiales donde se publicaron algunas de ellas, para que pueda encontrarlas fácilmente quien le interese su estudio.

Los Reglamentos, aunque confeccionados en su mayoría, no tuvieron materialmente tiempo de salir.

El ambiente en el país era de gran efervescencia.

El Gabinete que presidió Berenguer, a que pertenecía Carvia, trató de hacer la difícil transición de la Dictadura a la "normalidad"; deshizo mucho de lo hecho por su antecesor; trató en vano de "pacificar los espíritus"; los sucesos políticos, de todos conocidos, se le adelantaron y hubo de dimitir en febrero de 1931.

Le sustituyó un Gabinete presidido por el Capitán General de la Armada don Juan B. Aznar, víctima propiciatoria elegida para salvar dificultades políticas; tuvo como Ministro de Marina al Almirante don José Rivera, y las demás Carteras las ocupaban los hombres más conspicuos de la política.

Lo demás de todos es conocido.

El día 14 de abril de 1931 se implantó la segunda República española.

Pero antes de hablar de las reformas y Organizaciones

de ésta, diremos cuatro palabras sobre los Departamentos marítimos.

Departamentos marítimos

Atribuciones del Capitán General.

Sabemos que por la reforma Dato (1920) se restablecieron las Capitanías Generales de los Departamentos, teniendo sus titulares las siguientes atribuciones:

Tendrá un Mando universal conforme a su cargo y responsabilidad, para todo lo dispositivo, obedeciendo todos sus órdenes y concurriendo a la ejecución con los medios y providencias que a cada uno competen.

En los arsenales no habrá otra jurisdicción ni mando que el del Comandante del Departamento. Igualmente será única la jurisdicción del Comandante del Departamento y su Mando superior en los buques armados del Departamento; pero no en los que estén a cargo del Oficial General o que formen Escuadra con esta denominación y nombramiento de Comandante de ella.

Formar las instrucciones de crucero y otras comisiones para los Comandantes de Divisiones y buques sueltos y los inspeccionarán cuando le parezca, no sólo por medio del Mayor General o comisionando algún Oficial General que haga formar revista de instrucción y disciplina, sino también efectuándola por sí mismo con toda la posible frecuencia.

Pertenece al Comandante del Departamento toda providencia de rehabilitación de buques armados, tanto para los reparos de las obras que se necesiten, como para reemplazos de gente, víveres y toda clase de pertrechos.

Cuando fueran muchos los barcos que se estén rehabilitando, ordenará sus providencias de modo que los unos adelanten en un ramo mientras los otros en otro para la mayor presteza general y debida claridad.

Dispondrán la fuerza de equipaje de los buques que se armen o rehabiliten según los reglamentos de esta materia y que el repartimiento de la marinería se haga con la equidad conveniente a que todos queden respectivamente iguales.

Se asegurarán de que los buques estén del todo completos según los Reglamentos para su salida a la mar. Al salir o restituirse los buques pasará relación exacta del estado en que cada uno sale o se restituye.

Tendrán un cabal conocimiento del estado de todos los buques desarmados, con distinción de carenas recientes o antiguas, clase de ellas, mayores o menores, situación en que quedó cada buque después de la carena y su deterioro intermedio y necesidad de carena grande o pequeña en otros.

Deberán tener igual conocimiento que del estado de los buques desarmados, del de los pertrechos de sus respectivos depósitos, y del de toda la existencia de los demás de Arsenales y sus fábricas.

Al empezarse cualquier armamento, aunque no sea posible formar desde luego toda la tripulación propia del buque, mandará el Capitán General se señale un competente número de marinería constante en un mismo buque.

Si para un objeto importante fuese necesario nombrar un Oficial de entera satisfacción, podrá el Capitán General, sin ceñirse a escala, elegir aquel en quien reconozca circunstancias más adaptables al desempeño.

En los días del nombre de Su Majestad y cumpleaños de la Reina y en los del Príncipe y Princesa de Asturias recibirá el Capitán General o Comandante del Departamento la corte de toda la Oficialidad, e igualmente tendrá determinados días, como los domingos y fiestas, en que concurrán a prestar el obsequio que por todos le es debido, sin detrimento de sus ocupaciones.

En cada Departamento habrá un Secretario de la Capi-

tania o Comandancia General, que cuide de conservar los papeles y documentos pertenecientes a ella y por naturaleza lo sea también de la Junta de Departamento, cuyos expedientes económicos ha de tener con entera separación de los gubernativos del Capitán General.

Proponer cuantas medidas crea convenientes para mejorar los servicios que tiene a su cargo.

Concesión de licencias entre revistas dentro de su jurisdicción a todo el personal a sus órdenes, dando cuenta al Ministerio.

Concesión de licencias por enfermo a las clases y anticipo de ellas a los Jefes y Oficiales.

Concesión de reenganches a la clase de Sargentos. Resolución y curso de los expedientes de reenganches y enganches y redenciones del servicio; los nombramientos de Cabos. Cubrir interinamente aquellos destinos que habiendo vacado por consecuencia de fallecimiento u otras incidencias y que a su juicio fuese necesario para la mejor marcha del servicio.

Organización de los Departamentos en los últimos años de la Monarquía

Por Real Decreto de 29 de diciembre de 1892 se reorganizaron los servicios de las Mayorías Generales y Secretarías de los Departamentos.

Artículo 1.º Todos los servicios que hasta ahora han estado a cargo de las Mayorías Generales, Secretarios de los Capitanes Generales, se refundirán dentro de cada Departamento en una sola dependencia que se llamará Estado Mayor.

Art. 2.º Se compondrá este Estado Mayor de un Capitán de Navío de primera, o Capitán de Navío Jefe; un Capitán de Fragata, segundo Jefe; tres Tenientes de Navío de primera; tres Tenientes de Navío.

Art. 4.º Los Capitanes Generales, conservando en toda plenitud la autoridad y la responsabilidad que les corresponde, con arreglo al tratado 2.º, título 3.º, de las Ordenanzas de 1793, podrán delegar en su Jefe de E. M., mediante instrucciones generales o particulares para cada caso, el despacho y la firma de todas las resoluciones que no causen estado.

Las órdenes escritas o verbales del Jefe de E. M. serán acatadas y cumplidas por todo el personal del Departamento, Apostadero o Escuadra respectiva, sin distinción de jerarquías, como emanadas de la autoridad superior correspondiente.

Art. 5.º El segundo Jefe de E. M. será el encargado de la distribución del trabajo de oficina entre el personal patentado o subalterno de su dependencia, conforme a las instrucciones generales o particulares que recibiere del Jefe.

Esto es lo único que hay sobre Organización de los Departamentos que haya variado de lo mandado en las Ordenanzas de 1793, pues todos los demás organismos del Departamento siguen igual desde aquella fecha en su organización interior.

Al final de la Ley de Reorganización de las Fuerzas de la Armada daremos un gráfico de la Base Naval principal de Cartagena.

CAPITULO V

ORGANIZACIONES DE LA REPUBLICA

Organización 1931 (Casares Quiroga).—Reorganización de las fuerzas de la Armada.—Crítica de la Subsecretaría y soluciones. Más legislación vigente.—Subsecretaría de la Marina civil.—Consideraciones.—Escuelas de Marinería.—Tramitación de expedientes.—Organización de una Base Naval Principal.—Relación de los Ministros de Marina desde el Almirantazgo.—Ministerio Militar Unico, llamado de la Defensa Nacional.

Organización 1931 (Casares Quiroga)

El Gobierno provisional de la República trajo como Ministro de Marina a don Santiago Casares Quiroga (1), que en 10 de julio del mismo año lanzaba un Decreto de "Reorganización de las Fuerzas de la Armada". En 24 de noviembre de 1931 fué aprobado por las Cortes Constituyentes, que le dieron fuerza de Ley desde la fecha de su vigencia como Decreto (10 de julio), con ligeras modificaciones.

Por la actualidad que tiene y la envergadura de la Organización copiamos íntegro el Decreto que la llevó a cabo, haciendo en él las modificaciones que se impusieron al convertirlo en Ley.

Dice así:

(1) Desde que el Ministro tomó posesión del cargo se hicieron en la Escuela de Guerra Naval una porción de estudios comparativos, sobre Organizaciones de Marinas extranjeras, con la nuestra (cuyos datos conservamos). Se formó una Junta por personal del Cuerpo General y otros Cuerpos; todos informaron. Como consecuencia de ello salió la Organización que nos ocupa.

No hace mucho, el Director de la Escuela de Guerra Naval, don Francisco Moreno, decía en un discurso hablando de la labor efectuada por la Escuela: "...por otra parte, yo invito a todos a considerar lo que hubiese sido no sólo del flamante Estado Mayor, sino de todo lo que constituye la esencia del Mando y la razón de ser de la Marina, si las peregrinas teorías lanzadas a los cuatro vientos aprovechando las condiciones favorables que proporciona siempre un cambio de Régimen, no hubieran encontrado en la Escuela y en los principios por ella sustentados el obstáculo necesario para hacer fracasar su pretendida imposición".

REORGANIZACION DE LAS FUERAS DE LA ARMADA

DECRETO

La evidente desproporción que existe entre los elementos de defensa naval con que hoy puede contar España y el sacrificio económico que su sostenimiento impone al país, sería por sí sola razón suficiente para que el Gobierno de la República se preocupase de dar a nuestra Marina militar una organización que, conservando a los barcos de nuestra flota y a las Bases en que ellos se apoyan toda su actual eficacia, permitiese reducir considerablemente los gastos que a la Nación origina el mantenimiento de un tan costoso instrumento de guerra.

Mas la necesidad y urgencia de una organización de nuestras fuerzas navales se acentúa si se tiene en cuenta que en la actual estructura de aquéllas, barcos y bases, son, más que el instrumento eficaz a cuyo servicio se pone el elemento personal, pretexto para acrecentar el desarrollo de nutridos y múltiples Cuerpos a todas luces excesivos para la modestia de nuestro poderío naval y que por su propio desproporcionado crecimiento más entorpecen que facilitan el normal desarrollo del plan naval que las necesidades de la defensa de nuestro territorio y el imperativo que las relaciones internacionales impongan.

El exceso de personal en cada uno de los Cuerpos que hoy constituyen nuestra Marina militar y la multiplicidad de ellos, no sólo no han dado mayor eficacia a nuestras fuerzas navales, sino que se la han mermado, dando origen a confusión en el desempeño de las funciones privativas de cada Cuerpo, y pudiendo fomentar rivalidades absolutamente incompatibles con el espíritu de abnegación y sacrificio que debe animar a toda Corporación militar.

Por otra parte, el hecho de no haber existido en nuestra Marina de guerra hasta hace muy poco tiempo una organización apta para prever, ordenar y dirigir la utilización de las Fuerzas navales, ha dado lugar a que ésta se desarrollase, no conforme a una doctrina bien definida y a un plan en ella basado, sino siguiendo las fluctuaciones de una opinión pública vacilante o sometándose a la arbitrariedad de iniciativas personales.

Son todos los apuntados, males que tienen su origen en una organización defectuosa, y para corregirlos es preciso dar a los elementos que constituyen la Marina militar una estructura que permita a cada uno de ellos desarrollar sus actividades, sin invadir facultades de los otros, que haga posible la reducción de todos a los límites que nuestro modesto poderío naval señala como discretos, que favorezca la fusión de aquéllos cuya misión los lleva a trabajar en estrecha colaboración, y que haga factible la extinción de aquellos otros cuya función, con ser muy interesante para la Marina, no justifica sin embargo, la existencia de Cuerpos de costoso sostenimiento.

Buscando alcanzar esas finalidades, la nueva organización que a la Marina militar se da en este decreto, establece como básicos principios de carácter general que tienen ya categoría de postulados en las principales organizaciones navales del Mundo y que al fijar concretamente cuáles son las atribuciones del Mando y cuáles las de la Administración y al dar a los servicios por ésta desempeñados la necesaria libertad de acción, evita la confusión hoy existente entre las funciones que competen a los diversos Cuerpos que constituyen la Marina militar.

Para llevar a la práctica estos principios básicos ha sido preciso modificar la estructura y funcionamiento de algunos de los organismos ya existentes y crear otros que respondan al criterio de delimitación y coordinación de funciones en que el presente decreto se inspira. Para ello se

limitan las facultades del actual Estado Mayor de la Armada a las de índole puramente militar, se da a la elección de su Jefe una amplitud que antes no tenía, y a los servicios complementarios se les otorga una autonomía de que carecían anteriormente.

Por su parte, los servicios de la Administración indispensables para la eficiencia del poder militar se organizan en forma que puedan desarrollar sus funciones con aligeramientos de trámites burocráticos y liberados de intervenciones perturbadoras.

Mas la autonomía concedida al Estado Mayor y a los servicios de la Administración sería ineficaz si para coordinar las funciones de todos no existiese un órgano de enlace que al mismo tiempo sea también nexo de unión entre los citados organismos y el Mando supremo ejercido por el Ministro de Marina. Para satisfacer esa necesidad se crea una Subsecretaría con carácter civil, que no sólo realizará la función coordinadora aludida, sino que permitirá al Ministro, por medio de la oportuna delegación, desprenderse en gran parte de la tarea de tramitación burocrática que hoy recarga las labores ministeriales.

Al margen de los organismos citados, pero en estrecha relación con ellos, se crean dos Consejos, el Superior de la Armada y el de Servicios, encargados, no sólo de asesorar al Ministro en las consultas que éste solicite, sino —lo que es más importante— de coordinar los objetivos militares con los medios de que la Marina disponga para obtenerlos.

Las funciones de utilización de las fuerzas navales y las de colaboración de los servicios serán desempeñados por los Cuerpos patentados que en el texto del decreto se enumeran, entre los cuales no habrá más diferencias que las señaladas por sus atribuciones, sin que ninguna prerrogativa especial pueda marcar preferencias que no son admi-

sibles entre quienes por igual han puesto sus actividades al servicio de la Nación.

El problema creado por la multiplicidad de Cuerpos en la Armada, y al que ya se aludió repetidamente en el discurso de este preámbulo, ha sido afrontado por el Ministro proponente con el decidido propósito de dejarlo definitivamente resuelto y con la convicción absoluta de que toda solución de tipo paliativo no serviría más que para agravar el mal de desorganización que nuestra Marina de guerra padece. Por eso, y no perdiendo tampoco de vista la necesidad de reducir a los límites precisos los gastos que a la Nación origina el sostenimiento de nuestra Flota de guerra, el Ministro que suscribe se ha visto en la necesidad de declarar a extinguir varios de los Cuerpos que actualmente prestan sus servicios en la Armada. Las razones que abonan esta decisión son bien claras. Tanto el Cuerpo de Ingenieros de la Armada como los de Artillería, Infantería de Marina, Eclesiástico y Sección de Farmacia que se declaran a extinguir, prestan hoy, es cierto, servicios utilísimos, pero los cuales no requieren la conservación de Cuerpos que, por el solo hecho de su existencia, determinan la creación en ellos de categorías o empleos forzosamente traducidos en una plétora de personal gravosa para el Erario, ineficaz para el servicio y perturbadora para la buena marcha de todo el organismo naval.

Por otra parte, las funciones que algunos de ellos desempeñan, y que deben conservarse, pueden ser realizadas —y así se propone para lo futuro— por elementos civiles especializados que, por ser ajenos a la Marina y por no constituir Cuerpo, pueden contratarse en condiciones igualmente eficaces, pero mucho menos onerosas que las que hoy exige el sostenimiento de un Cuerpo especial. En cuanto a otros de los Cuerpos declarados a extinguir por este decreto, han quedado sus funciones tan mermadas por las modernas características de toda Marina militar, que hoy su man-

tenimiento constituirá un lujo incompatible con la situación económica de nuestro país.

Por todo ello se ha declarado la extinción de los Cuerpos ya citados y se ha buscado la fórmula de que puedan acogerse a los decretos en que se concede el retiro con el sueldo entero, con objeto de facilitar la rapidez en la solución de tan importante problema.

Por último, conviene destacar la nueva organización que se da a la enseñanza naval. Mediante ella se facilita la fusión de Cuerpos que, por su misión, deben colaborar en íntima armonía; y se posibilita el acceso de la marinería a los empleos de los Cuerpos patentados, ofreciendo así un fecundo porvenir a quienes por sus dotes sepan conquistarlo.

Como Presidente del Gobierno provisional de la República, de acuerdo con el mismo, y a propuesta del Ministro de Marina,

Vengo en decretar lo siguiente:

CAPÍTULO PRIMERO

Artículo 1.º La Marina militar tiene por Jefe al Ministro de Marina.

Art. 2.º La Marina militar está constituida:

1.º Por fuerzas marítimas, formadas por elementos navales, aéreos y terrestres.

2.º Por Servicios encargados de proveer a las necesidades de estas fuerzas.

Art. 3.º Los Cuerpos patentados que existirán en la Marina son los siguientes:

General de la Armada.

Maquinistas.

Sanidad.

Intendencia.

Jurídico.

Todos estos Cuerpos serán militares, con iguales derechos, obligaciones y prerrogativas.

Desempeñarán las funciones señaladas en este decreto y las que se determinan en sus respectivos Reglamentos orgánicos. Sus empleos serán los siguientes :

CUERPO GENERAL

Vicealmirante.
Contralmirante.
Capitán de Navío.
Capitán de Fragata.
Capitán de Corbeta.
Teniente de Navío.
Alférez de Navío.
Alférez de Fragata alumno.

CUERPO DE MAQUINISTAS

Primera Sección.

General Maquinista de la Armada.
Coronel Maquinista de la Armada.
Teniente coronel Maquinista de la Armada.
Comandante Maquinista de la Armada.
Capitán Maquinista de la Armada.
Teniente Maquinista de la Armada.

CUERPO DE SANIDAD

General Médico de la Armada.
Coronel Médico de la Armada.
Teniente coronel Médico de la Armada.
Comandante Médico de la Armada.
Capitán Médico de la Armada.
Teniente Médico de la Armada.

CUERPO DE INTENDENCIA

General de Intendencia de la Armada.
Coronel de Intendencia de la Armada.
Teniente coronel de Intendencia de la Armada.
Comandante de Intendencia de la Armada.
Capitán de Intendencia de la Armada.
Teniente de Intendencia de la Armada.

CUERPO JURIDICO

General Auditor de la Armada.
Coronel Auditor de la Armada.
Teniente coronel Auditor de la Armada.
Comandante Auditor de la Armada.
Capitán Auditor de la Armada.
Teniente Auditor de la Armada.

Habrá un Cuerpo de Intervención civil, que funcionará con arreglo a su Reglamento orgánico.

Subsistirán los actuales Cuerpos Auxiliares, creados por decreto de esta fecha, y los subalternos de la Armada, que se regirán por sus respectivos Reglamentos.

Art. 4.º Los principios fundamentales en que descansa la organización de la Marina militar son los siguientes:

a) El Mando y la Administración son dos funciones distintas. El Mando prevé, ordena y dirige la utilización de las fuerzas marítimas. La Administración asegura el funcionamiento de las unidades y de los servicios con el fin de suministrar al Mando los medios de acción. El Mando será ejercido por Oficiales del Cuerpo General de la Armada.

b) El Mando y la Administración podrán estar reunidos en la autoridad que ejerza el Mando.

c) Siendo el objeto del Servicio administrativo proveer a las necesidades de las fuerzas navales, la Administración

estará subordinada al Mando, que asumirá las responsabilidades de las órdenes que afectan al interés militar.

d) El Mando determina, bajo su responsabilidad, el objetivo que precisa lograr, asesorándose con el Consejo Técnico de los Servicios. Estos tienen la elección de las soluciones técnicas y administrativas y son responsables de su ejecución una vez que el Mando las haya juzgado conformes a la utilización militar.

e) Los Servicios son autónomos en la administración de su personal y su material.

Art. 5.º El Ministro de Marina ejerce su acción mediante la Administración Central, que comprende:

1.º Subsecretaría.

2.º Estado Mayor de la Armada.

3.º Consejo Superior de la Armada.

4.º Los Servicios técnicos y administrativos, constituidos por: la Dirección de Aeronáutica Naval; Secciones de Personal, Técnico-Industriales de Ingeniería, Técnico-Industriales de Artillería, Sanidad, Intendencia, Asesoría General y Máquinas.

5.º El Consejo de Jefes de los Servicios.

Art. 6.º La Subsecretaría tendrá carácter civil. El Subsecretario será de la libre elección del Ministro, sustituyendo a éste en sus ausencias y en todas las funciones que el Ministro determine.

El Subsecretario tendrá a su cargo la preparación de la obra legislativa que haya de llevar el Ministro al Parlamento, las relaciones del Ministerio de Marina con los demás Ministerios y organismos ajenos a la Armada, y los asuntos reservados que no sean de índole exclusivamente militar.

En la Subsecretaría radicará la Secretaría política del Ministro.

Art. 7.º El Estado Mayor de la Armada es un órgano

esencialmente militar, de mando y preparación para la guerra.

El Estado Mayor es responsable de la eficiencia de las fuerzas marítimas dentro de las posibilidades de que disponga. Constará de tres Secciones: Organización, Información y Operaciones. Como servicios complementarios del Estado Mayor existirán los de Comunicaciones, Hidrografía e Histórico. La Escuela de Guerra Naval dependerá del Jefe del Estado Mayor.

El Jefe del Estado Mayor será elegido libremente por el Ministro entre los Vicealmirantes y Contralmirantes. Durante el desempeño del cargo asumirá la categoría de Vicealmirante más antiguo, con todos sus derechos y preeminencias, asignándosele un distintivo especial.

El Jefe de Estado Mayor despachará con el Ministro, y en ausencia de éste, con el Subsecretario.

Un Reglamento orgánico detallará la organización y cometidos que corresponden al Estado Mayor, así como las relaciones y enlace que deben mantener con los distintos Servicios.

Art. 8.º El Ministro podrá delegar su firma:

a) En el Subsecretario.

b) En el Jefe de Estado Mayor, en ausencia del Subsecretario. En caso de ausencia del Ministro, será reemplazado por el Subsecretario, y en ausencia de éste, por el Jefe del Estado Mayor.

Art. 9.º El Consejo Superior de la Armada existirá como órgano de función asesora en los asuntos que el Ministro estime conveniente consultarle. Lo formará el Jefe del Estado Mayor, los Vicealmirantes en activo y los Contralmirantes que ejerzan mando de Bases y fuerzas navales. Será presidido por el Ministro o Subsecretario, y en ausencia de éstos, por el Jefe del Estado Mayor de la Armada.

Cuando el Ministro lo estime procedente, asistirán, con

voz y voto, los Jefes de los Servicios que aquél crea oportuno convocar.

Art. 10. El Consejo de Servicios será predicho por el Jefe del Estado Mayor cuando no lo hagan el Ministro o el Subsecretario. Actuarán como Vocales el Jefe del Estado Mayor y todos los Jefes de Servicios. Se reunirán normalmente una vez por semana, y extraordinariamente cuando las necesidades del servicio lo exijan. Servirá para asesorar al Ministro en las cuestiones administrativas de interés general, y para establecer la debida coordinación entre el Estado Mayor y los Servicios sobre necesidades de orden militar o posibilidades de orden administrativo, técnico y financiero. Intervendrá en los asuntos que afecten a varios Servicios.

Art. 11. Con arreglo a lo expresado en el art. 7.º, estarán afectos al Estado Mayor:

a) El Servicio de Comunicaciones, que abarcará todo lo referente a la organización y utilizaciones de las señales y comunicaciones de carácter militar, con excepción de los servicios semafóricos y radiogoniométricos, que por su carácter comercial internacional pasarán a depender directamente de la Dirección General de Navegación, Pesca e Industrias Marítimas.

b) Los Servicios de Hidrografía, Meteorología y Magnetismo, que se organizarán con arreglo a lo dispuesto en el Decreto de 16 de enero de 1908, que desarrolló la Ley de 7 del mismo mes y año, quedando, por lo tanto, derogado el Decreto de 7 de diciembre de 1927 en lo que se oponga a los preceptos de aquellas disposiciones.

c) El Servicio Histórico, que estará encargado de los mismos asuntos que le confieren las disposiciones hoy vigentes.

Art. 12. La Dirección de Aeronáutica Naval asumirá a la vez las funciones propias de un Servicio Central, con su autonomía correspondiente.

Comprenderá todo lo relacionado con la fabricación, adquisición, pruebas de recepción de toda clase de materiales, desarrollo y aprovisionamiento de las Bases aéreas, organización de los Servicios aéreos, relación con la industria particular y selección de personal.

En cuanto a la distribución de las fuerzas aéreas y su utilización y doctrina, dependerá directamente del Estado Mayor de la Armada.

Art. 13. La Sección del Personal estará encargada de proveer a las necesidades del personal de las fuerzas navales, a excepción de aquél que dependa de otros servicios centrales.

Dependerán de esta Sección:

El Cuerpo General de la Armada, en sus distintas escalas y situaciones, si bien las propuestas de destinos de la Dirección General de Navegación, Pesca e Industrias Marítimas y Direcciones Locales serán hechas por el Director General; Archiveros; Sección de Escuelas; el personal del Servicio Eclesiástico; Sección de Archivos; personal del Instituto y Observatorio de Marina de San Fernando; Auxiliares Navales; Auxiliares de Artillería; Auxiliares de Torpedos; Auxiliares de Electricidad; Auxiliares de Radiotelegrafía; Auxiliares de Oficinas y Archivos y Buzos. También dependerá de esta Sección el personal de marinería, porteros y mozos, mecanógrafos, escribientes auxiliares, inválidos y personal vario del Ministerio.

Un Reglamento orgánico detallará las disposiciones necesarias para el funcionamiento de esta Sección.

Art. 14. Se suprime la actual Sección de Material. Los asuntos que tiene a su cargo quedarán distribuidos entre los Servicios Técnico-Industriales y los de Intendencia, en la forma siguiente:

a) Al Servicio Técnico-Industrial de Ingeniería Naval se atribuirá lo que actualmente corresponde al Negociado de "Nuevas Construcciones y Bases Navales", las re-

paraciones de submarinos, elementos antisubmarinos, material eléctrico y radiotelegráfico y material de torpedos automóviles, y la construcción de todos estos elementos, si se estableciese.

Los talleres de regulación y recorrido de torpedos, con su personal de Torpedistas, continuarán dependiendo del Cuerpo General.

b) Al Servicio Técnico-Industrial de Artillería corresponderá la reparación del material de dirección de tiro y de minas submarinas, así como la construcción de estos elementos, si se estableciese.

Los Servicios Técnico-Industriales de Ingeniería y de Artillería intervendrán en la adquisición de los elementos que les sean propios, en la forma que reglamentariamente se establezca.

c) El Servicio de Intendencia estará encargado de todo lo que le corresponde según su Reglamento orgánico.

Lo que en la actual Sección de Material está a cargo del Negociado de Armamentos y Personal de Maestranza de la Armada se distribuirá entre los tres Servicios expresados, salvo lo que por su carácter objetivo y orgánico corresponda al Estado Mayor.

Art. 15. La Jurisdicción de Marina en Madrid será ejercida por el Contralmirante Jefe de la Sección de Personal, en función por completo independiente de este Servicio, dentro de las atribuciones que le señalan las leyes vigentes. Será Jefe militar del Ministerio, dependiendo de él la Ayudantía Mayor del mismo. El cargo de Jefe de Estado Mayor de la Jurisdicción estará desempeñado por el Capitán de Navío Jefe del Primer Negociado de la Sección de Personal.

Art. 16. Existirá una Junta de "Clasificación y Re-compensas", a la que corresponderá la declaración legal de aptitud para el ascenso o clasificación de los individuos pertenecientes a los distintos Cuerpos de la Armada, cuando

acerca del asunto se ofrezca alguna duda. La Junta deberá ser oída también en los expedientes de recompensas que por su importancia lo requieran. Estará presidida por el Subsecretario, y actuarán como Vocales el Jefe del Servicio a que pertenezca el interesado y otro Jefe del mismo Cuerpo, de categoría igual o superior.

Un Negociado afecto a esta Junta se encargará de la tramitación de los expedientes. El Jefe de este Negociado actuará de Secretario de la Junta, sin voto.

Art. 17. En el litoral de la Península e islas adyacentes estarán enclavadas las Bases Navales principales y secundarias que se juzguen necesarias para el apoyo y aprovisionamiento de la Flota.

Son estas Bases, en la actualidad, Ferrol, Cádiz y Cartagena, como principales, y Ríos y Mahón, como de aprovisionamiento y operaciones.

Las Bases Navales principales comprenderán la parte del litoral que tienen hoy asignada los Departamentos marítimos respectivos.

Art. 18. El mando de las Bases Navales principales será ejercido por un Vicealmirante. A sus órdenes se encontrarán los elementos de todo género, pertenecientes a la Marina, afectos a la Base, así como los de las zonas terrestres y las fuerzas del Ejército que se estimase conveniente asignarle. La Jefatura militar del Arsenal será desempeñada por el Contralmirante segundo Jefe de la Base Naval.

Art. 19. La organización de las Bases Navales principales contará con los siguientes organismos:

- a) Un Estado Mayor, cuyo jefe será un Capitán de Navío.
- b) Servicios Técnico-Industriales, Administrativos y de Sanidad.
- c) Secretaría.

El Estado Mayor y los Servicios se inspirarán en los

mismos principios básicos enunciados al tratar de los mismos organismos de la Administración Central.

La Secretaría asumirá, además de las funciones que se deducen de su denominación, todas las que actualmente tienen a su cargo las segundas Jefaturas de Estado Mayor de los Departamentos.

Art. 20. El Contralmirante Jefe del Arsenal, como Jefe militar del mismo, estará encargado:

a) De coordinar las relaciones de los Servicios del Arsenal entre ellos y con los elementos de las fuerzas navales.

b) De asegurar la pronta disponibilidad y la preparación material de la modificación de los buques. Como Delegado del Jefe de la Base, fija el grado de urgencia de los trabajos.

c) De verificar el estado de las existencias y de comprobar que el material elaborado y almacenado por los Servicios responde a las necesidades del armamento, del aprovisionamiento y de la movilización de las unidades militares.

Como organismos afectos a la Jefatura del Arsenal existirán, además de los Ramos, una Secretaría y una Ayudantía Mayor. A los fines a que se refiere el punto a), existirá una Junta de Servicios, presidida por el Vicealmirante Jefe de la Base, que podrá delegar en el Contralmirante Jefe del Arsenal, y constituida por los Jefes de Servicios de la Base. El Secretario de esta Junta será el del Arsenal, sin voz ni voto.

Art. 21. El Jefe de la Base de Mahón se denominará Comandante Naval de Menorca, y tendrá a sus órdenes todos los elementos marítimos de la isla.

La Base de Ríos funcionará como Base de aprovisionamiento. Ambas dependerán del Ministro.

La Base aeronaval de San Javier y el establecimiento aeronáutico de Barcelona dependerán de la Dirección de Aeronáutica en todo lo referente a la técnica aérea, y del

Estado Mayor de la Armada en la utilización de los elementos con que cuentan.

El actual Polígono de tiro naval de Marín se reglamentará como Escuela de Tiro Naval, y dependerá directamente del Estado Mayor.

CAPITULO II

SERVICIOS DE MAQUINAS

Art. 22. El Servicio de Máquinas estará desempeñado por el actual Cuerpo de Maquinistas de la Armada. Este Cuerpo constará de dos Secciones. Los empleos de la primera Sección son los señalados en el artículo 3.º de este Decreto.

Este Servicio tendrá a su cargo los cometidos siguientes:

1.º El manejo, conservación, inspección y reparación de las máquinas propulsoras y auxiliares de los buques y de las que existen en los Arsenales y demás dependencias de la Marina, a excepción de aquellos aparatos que por su carácter especial deban estar asignados a personal de otros Cuerpos.

2.º La inspección y reconocimiento de los combustibles, lubricantes, de los materiales empleados en la reparación y pertrechos de consumo de las máquinas.

3.º La formación de su personal en la parte que afecte a los estudios no comunes con los del Cuerpo General en la Escuela Naval, y la del de Auxiliares de Máquinas y Fogoneros, en todas sus categorías.

4.º La intervención en las entregas de destinos que efectúan los Jefes de Máquinas de los buques asignados a las Bases Navales, y en la de los Comandantes de buques cuando así lo disponga el Vicealmirante Jefe de aquéllas.

5.º La inspección periódica de máquinas y calderas, en lo que se refiere a su manejo, entretenimiento y conserva-

ción. Esta inspección se ejercerá por el personal del Cuerpo en todos los buques asignados a las Bases Navales.

6.º La presidencia de los exámenes para adelanto del personal de Máquinas, cuando corresponda a la demarcación de la Base Naval.

Será Jefe superior de este Servicio el General Maquinista, y un Reglamento orgánico detallará todo lo referente a la formación, reclutamiento y demás modalidades que afecten al personal de todas clases dependiente de esta Sección, la cual tendrá la mayor autonomía posible, dentro de las directivas generales que inspiran este Decreto.

En dicho Reglamento orgánico se determinarán las condiciones en que han de ascender al empleo de Tenientes Maquinistas los Maquinistas que comprenden la segunda Sección, y mientras no se dicte dicho Reglamento quedarán en vigor las actuales disposiciones reglamentarias que afectan a dicha segunda Sección.

CAPITULO III

SERVICIO DE SANIDAD

Art. 23. Incumbe al Cuerpo de Sanidad de la Armada:

1.º La asistencia médico-quirúrgica del personal de la misma.

2.º La inspección médica de la cultura física.

3.º La inspección sanitaria e higiénica de todos los servicios, Centros y unidades de la Armada, dedicando especial atención a los abastecimientos de aguas potables a las Bases Navales y buques, así como a los suministros de víveres.

4.º Informar sobre las condiciones higiénicas de las nuevas construcciones, tanto de los edificios como de los buques.

5.º La intervención médico-higiénica del trabajo en la Armada, con arreglo al Código del mismo.

6.º Las funciones médico-legales relacionadas con la Administración de justicia.

7.º La resolución de los expedientes de inutilidad.

8.º Los reconocimientos médico-periciales relativos al reclutamiento e ingreso en todos los Cuerpos y servicios de la Armada.

9.º Los referentes a concesión de licencias por enfermo.

10. El cumplimiento de los acuerdos internacionales relativos a profilaxis antivenéreo-sifilítica en la Marina de guerra y mercante, estableciendo los servicios necesarios.

11. La dirección de hospitales, sanatorios, enfermerías y centros sanitarios, ejercitándola sobre todo el personal puesto a sus órdenes.

12. Intervendrá en la organización y dirección facultativa de los buques-hospitales.

Art. 24. El ingreso en el Cuerpo de Sanidad de la Armada será por oposición entre Licenciados o Doctores en Medicina, con arreglo a las normas que se establezcan.

Los ingresados en el Cuerpo recibirán las enseñanzas de ampliación y perfeccionamiento de Medicina y Cirugía, Higiene Naval, etc., en la época, lugar y forma que los Reglamentos determinen, verificando al término de ellas las convenientes prácticas hospitalarias y las marineras y conferencias de Ordenanzas en la Escuela Naval única.

Art. 25. En el empleo de Capitán, y cumplidas las condiciones de embarco, previo concurso-oposición, con arreglo a cuestionarios que se redactarán, los seleccionados asistirán a un curso de una de las siguientes especialidades:

1.ª Medicina general y fisio-cardiología.

2.ª Cirugía general y Traumo-ortopedia.

3.ª Bacteriología y análisis químico-histo-anatomo-patológicos.

4.ª Electrorradiología y Fisioterapia.

5.^a Dermato-venereología y enfermedades de las vías urinarias.

6.^a Oftalmo-oto-rino-laringología.

7.^a Higiene naval, cultura física e inspección médica del trabajo.

8.^a Psiquiatría y Neurología con Medicina legal.

9.^a Odontología y prótesis.

Art. 26. Los ascensos en los distintos empleos, a excepción del de General, se harán por rigurosa antigüedad sin defectos y previo cumplimiento de las condiciones reglamentarias siguientes:

Para ascenso a Capitán, dos años en el empleo y un año de prácticas de hospital, como mínimo.

Para ascenso a Comandante, tres años de embarco en los empleos de Capitán y Teniente.

Para ascenso a Teniente Coronel, haber prestado servicio hospitalario o de clínica extrahospitalaria y dos años de embarco en el empleo de Comandante.

Para ascenso a Coronel, dos años de destino de plantilla de Teniente Coronel.

Para ascenso a General, dos años de destino de plantilla como Coronel, y de ellos, un año de hospital.

A los Comandantes y Capitanes que actualmente ocupan la primera mitad de la escala se les dispensará del tiempo que les falte para completar las condiciones de embarco aquí exigidas.

Art. 27. El servicio de los Hospitales de las Bases navales se establecerá distribuyendo los enfermos hospitalizados en cuatro Clínicas: Medicina, Cirugía, Dermato-venereología y enfermedades de las vías urinarias, u Oftalmo-oto-rino-laringología.

Los servicios de observación, convalecientes, el de Generales, Jefes, Oficiales, Auxiliares, presos, y eventualmente el de alienados, serán desempeñados por el personal facul-

tativo de la Clínica a quien corresponda la enfermedad de que se trate.

Para el servicio, tanto hospitalario como de la Base naval, existirán un Gabinete de Bacteriología y Análisis, otro de Fisioterapia y Electrorradiología, y otro de Odontología y Prótesis dentaria; todos ellos con el personal auxiliar necesario.

Como ampliación de las Clínicas hospitalarias se establecerá una consulta pública, policlínica, a cargo de los diversos médicos especialistas con destino en el Hospital.

Art. 28. En cada Base Naval existirá un Jefe de los Servicios Sanitarios y Presidente del Tribunal médico de reconocimiento de enfermos e inútiles.

El jefe de los Servicios Sanitarios será el Director del Hospital, y no tendrá más auxiliares que los de este Establecimiento, a cargo de los cuales estarán los reconocimientos.

Las clínicas y los otros servicios hospitalarios serán desempeñados por el personal que se especifique en plantilla.

Art. 29. Los servicios sanitarios de los Arsenales comprenderán la asistencia médico-quirúrgica del personal de los mismos; la inspección sanitaria del trabajo; la fiscalización médica de la Maestranza militarizada; los servicios de higiene y desinfección de la Base Naval y buques; la inspección médica y vigilancia de la cultura física; la inspección y vigilancia sanitaria del abastecimiento del agua potable; la dirección y verificación de los métodos de depuración de la misma, y la inspección sanitaria de los buques en construcción.

Art. 30. A las órdenes del Almirante de la Flota habrá un Jefe de Sanidad, que formará parte del Estado Mayor de la misma.

Art. 31. Al Médico de dotación de todo buque le corresponden los siguientes cometidos: Asistencia facultativa del personal; inspección de la higiene del trabajo a bordo;

organización de los servicios sanitarios, adiestrando al personal de los mismos para su mayor eficacia, tanto en la práctica diaria como en combate o desembarco.

Estudiar las condiciones higiénicas del buque y proponer las mejoras que deban introducirse. La inspección médica de la cultura física y los reconocimientos periódicos de aptitud y demás cometidos que los Reglamentos y la legislación establezcan.

Además de los partes reglamentarios, dará cuenta, por el debido conducto, de las novedades sanitarias de importancia al Jefe de Sanidad de la Escuadra, Base Naval o Jefe de Servicios en el Ministerio de Marina.

Art. 32. Tanto en Madrid como en cada una de las Bases Navales principales habrá un Grupo Quirúrgico, del cual será Jefe el Médico encargado de la Enfermería del Ministerio y los Jefes de las Clínicas de Cirugía de los Hospitales de las Bases Navales.

A estos Grupos estará agregado el personal auxiliar indispensable.

En la Escuela de Aeronáutica Naval, Aeródromos y Escuadras o Divisiones en maniobras y en todas aquellas ocasiones en que puedan presentarse traumatismos de importancia, podrán instituirse eventualmente, y a propuesta del Jefe de Servicios de Sanidad, Grupos Quirúrgicos, con igual personal y normas que los anteriormente designados.

Art. 33. En el Reglamento orgánico y en las plantillas se fijarán los Centros con servicio médico y el personal preciso para desenvolver los servicios que se señalan al Cuerpo de Sanidad en este decreto.

CAPITULO IV

SERVICIOS DE INTENDENCIA

Art. 34. El actual Cuerpo de Administración de la Armada se llamará en lo sucesivo Cuerpo de Intendencia

de la Armada. Las funciones encomendadas a este Cuerpo, que se desarrollarán en un Reglamento orgánico, serán:

1.º Redacción y ajuste del presupuesto de la Marina militar, así como su gestión durante el tiempo de su vigencia.

2.º Informar y proponer resolución en todo lo relativo al señalamiento de cualquier clase de emolumentos que correspondan a personal al servicio de la Armada, la reclamación y pago de los mismos.

3.º Informar en todo lo relativo al señalamiento de haberes pasivos del personal y sus familias.

4.º La gestión de los servicios de subsistencias, vestuario y transporte, cualquiera que sea el medio de locomoción.

5.º La incoación, tramitación y propuesta de resolución de los expedientes de prórroga, rescisión, nulidad, incumplimiento, recursos de alzada y derivados de los contratos administrativos, así como los de multas a los contratistas.

6.º Tener destino cerca de los Mandos, Centros, Juntas, Institutos, Arsenales y establecimientos de la Marina para el funcionamiento de los servicios logístico-administrativos.

7.º Tener a su cargo las cajas y caudales de la Marina militar, bajo la inspección de los Jefes de los Centros a que pertenezcan.

8.º Embarcar en los buques de la Armada para el desempeño de las funciones de habilitados y servicios administrativos y como asesores administrativos de sus Comandantes.

9.º La representación del Estado y el ejercicio de dominio y de posesión de las propiedades de aquél que usufructúe la Marina; en las cuestiones litigiosas ante la Administración pública o ante los particulares y las gestiones de adquisición con los Registros de la propiedad y demás diligencias análogas de carácter representativo, subrogando su

acción en los Abogados del Estado para la intervención en las actuaciones judiciales ante los Tribunales ordinarios, previo informe de la Asesoría jurídica de Marina.

10. El conocimiento de todos los asuntos de carácter administrativo que se relacionen con los servicios de Intendencia y el ejercicio de la Notaría militar y demás funciones que las leyes civiles asignan a los Comisarios y Contadores de buques o fuerzas militares.

11. La requisición de víveres, materiales y prestación de servicios que fueren precisos y dispusieran las autoridades de Marina en determinados casos o circunstancias.

12. La incoación y sustanciación de los expedientes que se instruyan de orden de las autoridades militares por deterioro, pérdida o inutilización de los materiales o efectos que el personal del Cuerpo tenga a su cargo y de los relativos a los mismos accidentes que ocurran en cualquier material de la Marina con motivo de su transporte, así como la incoación y sustanciación de las diligencias de carácter administrativo que puedan tramitarse como previas a los procedimientos sometidos a la jurisdicción del Tribunal de Cuentas y las demás funciones delegadas que dicho Alto Tribunal tenga a bien confiarle para el servicio de su especial y privativa jurisdicción.

13. Dirigir, con arreglo a las instrucciones del Mando, todas las Factorías de subsistencia, Comisarías de Arsenales, de transporte y demás dependencias en que se atienda a necesidades de este orden, así como llevar a cabo las adquisiciones de material, que podrá contratar directamente con los grandes centros de producción o en la forma que reglamentariamente se determine.

Art. 35. Serán asimismo funciones de este Cuerpo todos los servicios de Contabilidad o de ordenación de pagos, con el detalle siguiente:

a) La Ordenación de Pagos en el Ministerio de Marina, en delegación del Ministerio de Hacienda.

b) La centralización de toda la contabilidad de los distintos servicios para la formación de las convenientes estadísticas.

c) La contabilidad que origine la administración y custodia de las propiedades de la Marina de guerra.

d) La redacción del inventario general de la Marina.

e) La contabilidad técnica de los servicios que administre directamente en los buques, Arsenales, Parques, etc., y la económica de caudales y efectos.

f) La formación y rendición al Tribunal de Cuentas de las de presupuestos, consignaciones y gastos públicos.

g) Para el ejercicio de sus funciones, el Cuerpo de Intendencia de la Armada se ajustará a las órdenes que reciba del Ministro o Subsecretario del Ramo y de las Autoridades militares, cumpliendo en cada caso lo preceptuado en las leyes de Administración y Contabilidad de la Hacienda Pública y en las demás disposiciones vigentes de carácter general.

Art. 36. Los organismos y Centros que deberán existir para el desarrollo de los servicios encomendados a este Cuerpo son los siguientes:

A) En el Ministerio de Marina:

Una Jefatura de Servicios, desempeñada por el General de Intendencia de la Armada, que tendrá a su cargo todos los servicios centrales, por medio de los Negociados que determine el Reglamento orgánico del Cuerpo.

Una Ordenación de Pagos, que será al mismo tiempo Sección de Contabilidad, desempeñada por un Coronel de Intendencia de la Armada. Constará de los Negociados que especifique dicho Reglamento.

Las Habilitaciones que establezca el expresado Reglamento para el pago de los haberes de todo el personal del Ministerio, de los gastos de adquisición de material y del servicio de giros y situaciones de fondos en España y en el Extranjero.

B) En cada Base Naval:

Una Intendencia y Ordenación de Pagos, cuyo titular será el Jefe de los Servicios de la Administración económica de la misma, y cuyas funciones y dependencias se especificarán en el Reglamento.

C) En los Arsenales:

Una Jefatura de los Servicios Económicos, que desempeñará su misión, y tendrá los Negociados que detalle el Reglamento y el personal señalado en plantilla.

D) A las órdenes del Almirante de la flota existirá un Jefe de Intendencia, que lo será de todos los Servicios Económicos, y centralizará la contabilidad de sus buques. Será, además, Secretario y asesor administrativo del Almirante.

E) Buques sueltos:

En los mandados por Capitán de Navío habrá un Jefe que, con el título de Comisario, tendrá a su cargo los servicios de Intendencia y Contabilidad, los pagos de personal y material y las funciones económico-administrativas que hoy desempeñan los terceros Comandantes. Dejará, en cambio, de desempeñar las funciones fiscales, que corresponden exclusivamente al servicio privado y móvil del Cuerpo de Intervención Civil. El Comisario del buque será, además, el asesor administrativo de su Comandante.

En los buques mandados por Jefe de categoría de Capitán de Fragata o de Corbeta deberá existir un Oficial del Cuerpo de Intendencia, encargado de toda la gestión económica, en sus distintos aspectos, en la forma antes expresada para los buques mandados por Capitán de Navío.

Los buques de pequeño porte, torpederos, submarinos, guardapescas, etc., se agruparán en la forma que se disponga, encargándose de la contabilidad y gestión económica de cada grupo un Oficial de Intendencia.

Cuando se destaque alguno de aquellos buques, dicho

funcionario será sustituido por el Oficial del Cuerpo General de la Armada que designe el Jefe del grupo.

F) Escuelas, Establecimientos científicos, Comisiones de Marina en el Extranjero y demás Centros independientes:

En los que se disponga existirá un Jefe u Oficial del Cuerpo de Intendencia, con la misma misión que los de los buques, salvo la modalidad especial de cada Centro.

G) Provincias marítimas:

En tanto subsista su actual organización, habrá en las que se designe por plantilla un Oficial de Intendencia de la Armada, encargado de su peculiar cometido.

Art. 37. Las condiciones necesarias para el ascenso serán, además de las reglamentarias de dos años de destino en cada empleo, tres años de embarco en buques en tercera como Oficial para el ascenso a Jefe, y dos años en el empleo de Comandante para el ascenso a Teniente Coronel.

Art. 38. El ingreso en el Cuerpo se verificará por oposición, en las condiciones que se determinen. Los estudios se efectuarán en una Sección de la Escuela Naval Unica, con su Jefe de estudios y el profesorado especial que sea necesario. Se reservará un tanto por ciento de las plazas para ser cubiertas con personal procedente de los Cuerpos Auxiliares.

Art. 39. A los que en la fecha de entrar en vigor este decreto se encuentren en la primera mitad de los escalafones de Comandantes y Capitanes podrá dispensárseles del tiempo que les falte para completar las condiciones de embarco que se especifican en el artículo 37.

CAPITULO V

ADMINISTRACION DE JUSTICIA

Art. 40. El Cuerpo Jurídico de la Armada tiene por objeto ejercer la jurisdicción de Marina que no sea de

carácter gubernativo o administrativo, cuyo ejercicio corresponde a las Autoridades militares de la misma, las funciones judiciales inherentes a esta jurisdicción, así como asesorar a las Autoridades militares de la Armada. Con tal objeto, el personal del Cuerpo prestará servicio en el Ministerio de Marina en la Auditoría, en el Tribunal Supremo, en el Consejo directivo de las Ordenes militares de San Fernando y San Hermenegildo y en la Escuadra y Bases Navales, con arreglo a lo que determine el Reglamento orgánico del Cuerpo y las plantillas correspondientes.

Art. 41. El Ministerio Fiscal estará desempeñado por los Jefes del Cuerpo de la categoría que determinen las plantillas de destinos, y en sus funciones judiciales dependerán directamente del Fiscal General de la República.

Para intervenir diligencias y asistir a Consejos de guerra ordinarios y Tribunales marítimos podrá delegar sus funciones en los Jefes y Oficiales que presten servicio a sus órdenes en los destinados en las Bases Navales y Escuadra; en estos últimos casos previa autorización del Jefe de la Jurisdicción de Marina.

En cada uno de los Estados Mayores se destinará un Teniente Auditor como medio de enlace de la Auditoría.

Art. 42. Ejercerá la Jurisdicción un Ministro Togado, en activo, mientras exista, y, en su defecto, en situación de reserva. En casos de ausencias e incompatibilidades será sustituido por el General Auditor.

Cuando no existan en situación activa ni de reserva Ministros Togados ejercerá la Jurisdicción el General Auditor.

Art. 43. La Sección de Justicia y la Asesoría del Ministerio de Marina será desempeñada por el General Auditor, y, en su defecto, por un Coronel Auditor.

Art. 44. En los Tribunales marítimos a que se refiere la base octava de las aprobadas por decreto de 20 de mayo último, prestará servicio el personal del Cuerpo Jurídico que determinen las plantillas de destinos para integrarlos

y para desempeñar las funciones de orden técnico-jurídico que correspondan a estos Tribunales.

Art. 45. En el Centro competente para el estudio de los expedientes que se proponga el pase a la reserva o retiro del personal de la Armada, así como el derecho a pensión a sus familias, prestará servicio el número de Jefes y Oficiales que se determinen en las plantillas de destino.

Art. 46. Los Oficiales que ingresen en el Cuerpo, antes de comenzar a prestar servicio recibirán en la Escuela Naval y en los buques de la Escuadra, por medio de conferencias, la instrucción indispensable para el mejor desempeño de los servicios encomendados al Cuerpo Jurídico en la forma que se determine.

Art. 47. El ingreso en el mismo será por oposición entre Licenciados o Doctores en Derecho, con arreglo a las normas y programas que se fijan en las convocatorias.

Art. 48. El Cuerpo, para el ejercicio de sus funciones, se regirá por su Reglamento orgánico.

CAPITULO VI

SERVICIOS TECNICO-INDUSTRIALES DE INGENIERIA NAVAL

Art. 49. Sus cometidos serán los siguientes:

1.º La dirección de carenas y reparaciones del material existente, cuando se efectúe por administración, en lo referente a cascos, maquinaria de todas clases y accesorios correspondientes, y la consecuente dirección de fábricas y talleres. Cuando las obras referidas se efectúen por la industria privada corresponderá a este servicio la inspección o dirección de las mismas, según los casos.

2.º Verificar las inspecciones que se ordenen.

3.º Proyectar y dirigir el salvamento de los buques de la Armada.

4.º Dirigir y organizar la movilización industrial de los

Arsenales y Factorías Navales, bajo la inspección del mando militar.

5.º Inspeccionar la fabricación del material eléctrico radiotelegráfico y de torpedos automóviles que necesite la Marina.

6.º Tendrá a su cargo todo lo referente a la organización y desarrollo de los cometidos anteriormete expresados; de los que radiquen en el litoral, tanto en las Bases Navales como en inspecciones de fabricación del material que se elabore, repare o instale por la industria privada, las comisiones que pueda haber en el Extranjero y demás cometidos anexos a este Servicio, así como también, en el caso de que con cargo al presupuesto de Marina se realizaren construcciones navales, efectuará la redacción de sus proyectos y anteproyectos.

Con objeto de llevar a la fabricación y preparación del material la experiencia adquirida en la práctica, se destinará a las órdenes del Jefe de este Servicio el número necesario de Jefes y Oficiales especializados en las ramas correspondientes, cualquiera que sea el Cuerpo a que pertenezcan.

El actual Cuerpo de Ingenieros de la Armada se extinguirá con las plantillas que se fijen, y desempeñará los destinos de este Servicio a que alcance su personal. Cuando éste no sea suficiente, el Ministro convocará concurso entre los Ingenieros Navales civiles, que quedarán sujetos a las leyes militares mientras presten servicio en la Marina.

Un Reglamento orgánico detallará las disposiciones necesarias para el funcionamiento de este Servicio, así como para el reclutamiento y formación del personal que de él dependa. Su autonomía será la mayor posible dentro de las directivas generales que inspiran este decreto.

CAPITULO VII

SERVICIO TECNICO-INDUSTRIAL DE ARTILLERIA NAVAL

Art. 50. Sus cometidos serán los siguientes:

1.º El estudio e inspección de la construcción del material de artillería y de sus modificaciones, así como la inspección de la fabricación del de dirección de tiro.

2.º La inspección, reconocimiento y pruebas de los materiales que se adquieran para la industria privada.

3.º Las pequeñas reparaciones del material, tanto a bordo como en tierra.

4.º La dirección de los siguientes servicios:

Talleres de reparación, cargas de proyectiles, confección de cargas de pólvora, fabricación de artificios, polvorines; servicios de guerra química en lo referente a preparación y adquisición del material, así como también la inspección y pruebas del material que se adquiera de la industria privada.

5.º Los laboratorios, baterías de experiencias y demás Centros dedicados al estudio de los materiales citados y a su perfeccionamiento.

6.º Inspecciones de fabricación de material que se elabore, repare e instale por la industria privada; las comisiones que pueda haber en el extranjero y los Centros de experiencias existentes.

Con objeto de llevar a la fabricación y preparación del material la experiencia adquirida en la práctica, se destinará a las órdenes del Jefe de este Servicio el número necesario de Jefes y Oficiales especializados en las ramas correspondientes.

El actual Cuerpo de Artillería de la Armada se extinguirá con las plantillas que se fijen, y desempeñará los destinos de este Servicio a que alcance su personal.

Se ampliará la especialidad del Tiro del Cuerpo General de la Armada para el desempeño de estos servicios.

Si las necesidades del servicio lo requiriesen para determinados cometidos industriales, se procederá a concursar entre el personal civil especializado el número de plazas necesarias, y este personal prestará servicio en Marina en las condiciones que se señalen.

Un Reglamento orgánico detallará las disposiciones necesarias para el funcionamiento de este servicio, así como para el reclutamiento y formación del personal que de ella dependan. Su autonomía será la mayor posible, dentro de las directivas generales que inspiran este Decreto.

CAPITULO VIII

INFANTERIA DE MARINA

Art. 51. El Cuerpo de Infantería de Marina se declara a extinguir con las plantillas que se fijan. Los servicios encomendados a este Cuerpo se cubrirán con marinería seleccionada a su ingreso en el servicio, al mando de Oficiales militares que el Ministro designe, que tendrán en estos destinos la mayor estabilidad posible. Mientras existan Jefes y Oficiales de Infantería de Marina serán éstos los que desempeñen los destinos asignados a este Servicio, que continuarán en su forma actual en tanto no se proceda a la substitución, cuyos detalles orgánicos se prevendrán mediante la reclamación oportuna.

CAPITULO IX

SERVICIOS ECLESIASTICOS

Art. 52. El Cuerpo Eclesiástico de la Armada se declara a extinguir en la plantilla que se fije. Cuando los

servicios que queden a cargo de éste no puedan cubrirse con el personal restante de la plantilla, se contratará el número necesario de sacerdotes, que temporalmente pasarán al servicio de la Armada.

CAPITULO X

SERVICIOS DE FARMACIA

Art. 53. La Sección de Farmacia del Cuerpo de Sanidad de la Armada se declara a extinguir con la plantilla que se le feje. Cuando sea necesario se contratará personal civil para cubrir este servicio.

ARTICULOS ADICIONALES

1.º Todo lo referente al reclutamiento e instrucción del personal de Oficiales, Clases y marinería será objeto de disposiciones que regulen y detallen la organización más conveniente.

2.º Se dictarán disposiciones para regular los ascensos del personal de todas las clases y categorías, fundamentándolas en el principio general de la antigüedad, sin defecto.

3.º Se dictarán disposiciones relativas al reclutamiento y reemplazo de la marinería, con tendencia al servicio voluntario indispensable para armonizar la reducción del tiempo de permanencia en activo, con los imperativos derivados de la índole especial del servicio en la Marina Militar.

4.º La Escuela Naval, que seguirá radicando en la Base Naval que se determinó por la Ley de 1908, se convertirá en una Escuela única, en la que habrá Secciones para que en ella cursen sus estudios los que hayan de formar los Cuerpos de Intendencia y el de Maquinistas. También se

crearán en ella las correspondientes a los demás Cuerpos patentados que hayan de cursar o ampliar estudios.

El ingreso en los Cuerpos General y Maquinistas se verificará por libre oposición, y en la convocatoria de ingreso, que será común, se señalará el número de plazas que se acuerde para cada uno de los Cuerpos, diferenciándose la oposición en las asignaturas de aplicación a cada carrera. Los estudios se harán dentro de la Escuela, teniendo las clases comunes que sea posible. Los empleos en el Cuerpo de Maquinistas serán los siguientes:

Alférez de Navío Maquinista.

Teniente de Navío Maquinista.

Capitán de Corbeta Maquinista.

Capitán de Fragata Maquinista.

Capitán de Navío Maquinista.

No habrá más que un escalafón para los dos Cuerpos; pero se fijará en él el personal que corresponde al Cuerpo General y al de Maquinistas, verificándose los ascensos por antigüedad, sin defecto, a medida que existan vacantes en cada una de las Secciones de la plantilla común.

Al ascender a Contralmirantes, unos y otros tendrán la misma denominación; pero solamente podrán desempeñar destinos correspondientes a los cometidos de cada cual.

Se dará ingreso en el Cuerpo General y en las condiciones que se determinen a los Auxiliares de nueva creación, excepto a los de Sanidad, Auxiliares de Oficinas y Archivos, de Infantería de Marina y Maquinistas.

Se crea también la escuela única de marinería, en la que ingresarán por concurso inscritos de Marina mediante solicitud y un examen de suficiencia; en ella cursarán estudios que serán la base de la carrera de Auxiliares navales. Se determinará en el Reglamento de esta escuela los estudios de ampliación precisos para en su día ingresar los Auxiliares en las escuelas facultativas.

Los Practicantes y Auxiliares de Oficinas y Archivos tendrán ingreso en la carrera por oposición libre.

5.º En los Cuerpos de Ingenieros de la Armada, Artillería de la Armada e Infantería de Marina, declarados a extinguir, los Generales, Jefes y Oficiales comprendidos dentro de las plantillas de extinción cobrarán el sueldo entero asignado a sus empleos, siendo modificadas en este sentido las leyes en que figuraban las plantillas de extinción de estos Cuerpos, conforme a lo autorizado en el artículo transitorio de las referidas leyes.

En los Cuerpos de Ingenieros de la Armada, Artillería de la Armada e Infantería de Marina, Eclesiástico, Sección de Farmacia y Escala de Tierra, declarados a extinguir, se mantiene con carácter permanente el derecho de retiro con el sueldo entero y demás ventajas concedidas en las disposiciones que a este fin han dictado, siguiendo estos sueldos las mismas fluctuaciones que los sueldos del personal en activo hasta que por edad les corresponda el retiro en su empleo.

6.º Las edades para el pase a la Escala de Reserva y retiro para el personal de todos los Cuerpos patentados serán las mismas que rijan para el Cuerpo General de la Armada, con excepción de los Generales de los Cuerpos especiales, que pasarán a la situación de reserva a los sesenta y cuatro años.

7.º Dependerán de la Dirección General de Navegación, Pesca e Industrias marítimas:

Los Cartógrafos, Grabadores, Reserva Naval de Capitanes, Celadores de puerto y Vigías de semáforos.

8.º Quedan derogadas cuantas disposiciones se opongan a los preceptos de este decreto.

9.º Los preceptos de este decreto entrarán en vigor inmediatamente, quedando el Ministro de Marina autorizado a establecerlos, dentro de los créditos consignados en Presupuesto.

10. La ley de 14 de octubre, que consolida el Decreto

de 24 de julio, será modificada en lo que se refiere a las plantillas del Cuerpo de Infantería de Marina en la siguiente forma:

Infantería de Marina.

General de Brigada	1
Coronel	1
Tenientes Coroneles	4
Comandantes	8
Capitanes	17
Tenientes	22
Alféreces	Indeterminado.

ARTICULOS TRANSITORIOS

Primero. Mientras existan en la Escala activa Oficiales Generales de categoría equivalente a la de Vicealmirante, la conservarán con todos sus derechos hasta su amortización total. El Gobierno puede nombrarlos para ejercer los mismos destinos asignados a la categoría inmediata inferior.

Segundo. El Cuerpo de Intendencia seguirá realizando las funciones de intervención que hoy tiene asignadas el Cuerpo de Administración, en tanto no se organice en Marina el Cuerpo de Intervención Civil.

Dado en Madrid a diez de julio de mil novecientos treinta y uno.

El Presidente del Gobierno provisional de la República,
NICETO ALCALA-ZAMORA y TORRES.

El Ministro de Marina,
SANTIAGO CASARES QUIROGA.

Crítica de la Subsecretaría y soluciones.

En muchas partes de la Ley se ven conceptos, y aun palabras y párrafos enteros que no hay más que leerlos para comprender que han salido de la Escuela; por ello mismo debemos decir dos palabras sobre esta Organización; lo de más bulto solamente, haciendo la crítica de lo que, a nuestro juicio, con todos los respetos debidos para las personas, no debe ser silenciado al referirnos a la Organización que acabamos de leer: la Subsecretaría.

Más elocuente que todo cuanto pudiésemos decir sobre el Subsecretario (ya hemos visto las atribuciones que la Ley le concede), nos lo pone de manifiesto el preámbulo del proyecto de Ley sobre servicios de personal de la Armada que haya desempeñado ese cargo (se refiere a sus condiciones de embarco para el ascenso; aclara el punto 6.º del artículo 5.º de la Ley Constitutiva de la Marina Militar, que acabamos de oír); dice así:

A LAS CORTES

Determinado por el párrafo primero del punto 6.º del artículo 5.º de la Ley Constitutiva de la Marina Militar, que el cargo de Subsecretario tendrá carácter civil y será de libre elección del Ministro, sustituyéndole en sus ausencias y en todas las funciones que le delegue, además de las complejas de carácter marítimo y militar que le están atribuidas, es evidente la competencia técnica que su desempeño requiere y que exigen en dicho cargo, entre otras condiciones, conocimiento perfecto de la compleja Organización de la Marina, el de sus diferentes Cuerpos, el más difícil aun de las personas que los constituyen para la mejor y más adecuada distribución de los servicios y la del profuso y variadísimo material naval.

Indudablemente, todas esas condiciones han inducido,

hasta ahora, a los distintos Ministros de Marina a elegir para tan difícil misión, y como personas de su completa confianza, a funcionarios de la Marina de Guerra, si bien prescindiendo de su carácter militar, mientras desempeñan el cargo, el que según la Ley tiene carácter civil. Y es de suponer que esa norma de conducta ministerial continúe todavía algún tiempo, mientras en los elementos civiles de otras carreras del Estado no haya personas que reúnan las condiciones técnicas indispensables para que el Ministro tenga un Asesor competente que le ayude en su difícil misión."

A nuestro modesto modo de ver, y aun suponiendo que haya alguien preparándose, que lo ignoramos, mucho ha de tardarse en que hombres civiles de las demás carreras del Estado lleguen a reunir todas las condiciones que se han mencionado.

El Subsecretario, cargo civil y de elección del Ministro, cambiará con éste; y dado lo inestable del cargo, resulta que quien tiene por misión velar por los Servicios, al no reunir permanencia en su puesto, no existirá la debida continuidad que debe haber en la dirección de asuntos tan importantes, con el perjuicio consiguiente para el Servicio.

Si las ausencias del Ministro son cortas y el que lo supla se limita a los asuntos de trámite, más enterado estará el Jefe de E. M. C. que no el Subsecretario, un civil que lleva poco tiempo en la Subsecretaría. Y puesto que es lógico y se reconoce oficialmente que el *segundo de abordó*, o del Ministerio, debe ser un técnico, ¿por qué no ha de ser el mismo Jefe de E. M.? Ya se le pondrán los Directores Generales de Servicios que necesite.

Así se quitaba ese engranaje Subsecretaría que hasta ahora fué desempeñada siempre por un Oficial de Marina, y por tanto, con amor al Cuerpo más que a la política; pero no queremos pensar qué se podría hacer desde ese puesto si lo ocupase un hombre civil que viniese a hacer política



de partido, y si por añadidura tuviese mala idea, que todo hay que considerarlo al hacer una crítica como la que tenemos la obligación de efectuar, en esta asignatura que explicamos, desde el puesto que tengo el honor de ocupar.

Siendo el inmediato sucesor del Ministro el Jefe del Estado Mayor Central, caso de delinquir este Organismo, sería más fácil exigir a su Jefe la responsabilidad correspondiente.

Puntualicemos. El Jefe del E. M. C., como tal, depende en "jerarquía ministerial" del Subsecretario, *que es el delegado directo del Ministro*. Del Subsecretario dependen los Servicios (que por serlo recibirán las normas del Jefe del Estado Mayor Central); pero sin la eficaz intervención de éstos no puede resultar útil la labor del E. M. C. Ello se contradice.

¿Quién delimita aquí la responsabilidad del Jefe del Estado Mayor Central? Y la del Subsecretario diluida con la del Ministro y la política, de hecho, ¿quién la concreta?

Suprimido el Subsecretario, los asuntos que no sean de índole militar y las relaciones exteriores con otros Ministerios, puede llevarlos muy bien la Secretaría política del Ministro.

El cargo de Subsecretario—e insistimos tanto en ello por creerlo doctrinalmente perjudicial—no facilita nada, antes por el contrario dificulta, pues aun tratándose de Oficiales de Marina, esto es, desempeñando el cargo "gente del oficio" se corre el riesgo de que traten—de buena fe, naturalmente—de imponer criterios suyos determinados, que no coincidan completamente con el del Jefe del E. M. C. y no hay que detenerse mucho para considerar lo que estos roces repercutirían en perjuicio del Servicio.

Siempre hay que tener presente que el Jefe del E. M. C. es el único que debe ser responsable de la eficacia de la Flota, misión objetiva de la Marina, alrededor de la cual debe girar todo.

La existencia de los dos cargos, Subsecretaría (en la forma que hoy está) y Jefatura del E. M. C. se presta a inmiscuirse uno u otro en funciones que no les atañen completamente; y tenga la razón el que la tenga, su discusión *siempre* redundará en perjuicio de la Marina.

Gracias al tacto y patriotismo de las personas que hasta ahora han desempeñado estos cargos, se debe el que no haya habido cuestiones que lamentar; pero, repetimos, la Subsecretaría, es terreno político quebradizo, y por tanto, creemos honradamente que no debe subsistir.

Al suprimir el cargo de Subsecretario deberán crearse Direcciones Generales de Servicios.

Los Directores Generales de Servicios, en jerarquía ministerial, figurarán después del Jefe del E. M. C. Serán independientes—relativamente—en sus funciones ejecutivas. Las normas serán dadas por el Jefe del E. M. C., pero los Servicios—autónomos como deben ser—tendrán plena responsabilidad técnica de lo que hagan. En su parte subjetiva dependerán directamente del Ministro.

Para terminar, mostramos a continuación un esquema de Organización que creemos respondería a lo que concebimos, que debe ser el Organismo ministerial de una Marina moderna.

El Jefe del E. M. C. creemos debe nombrarse por votación de todos los Almirantes y Capitanes de Navío (como en los Estados Unidos), y ser su duración cuatro años; y el segundo Jefe del E. M. C. nombrado por el Jefe del Estado Mayor Central.

En el gráfico sólo hemos puesto dos Direcciones Generales, en atención a que esta solución parece más *viable* que si pusiésemos tres; pero la Dirección General del Material, bien puede desdoblarse en dos, como claramente indica el diseño.

El Director General del Personal debe ser un Vicealmirante. El del Material puede ser un Almirante o un Gene-

ral Ingeniero de algunas de las especialidades de lo que pudiéramos llamar Armas Navales, o un hombre civil; pero siempre ha de ser una persona de grandes dotes organizadoras, enérgico, de reconocida competencia y práctica para que no fracase en la gerencia de dichos servicios industriales. Como hemos dicho repetidas veces no es necesario que sea un técnico de ellos.

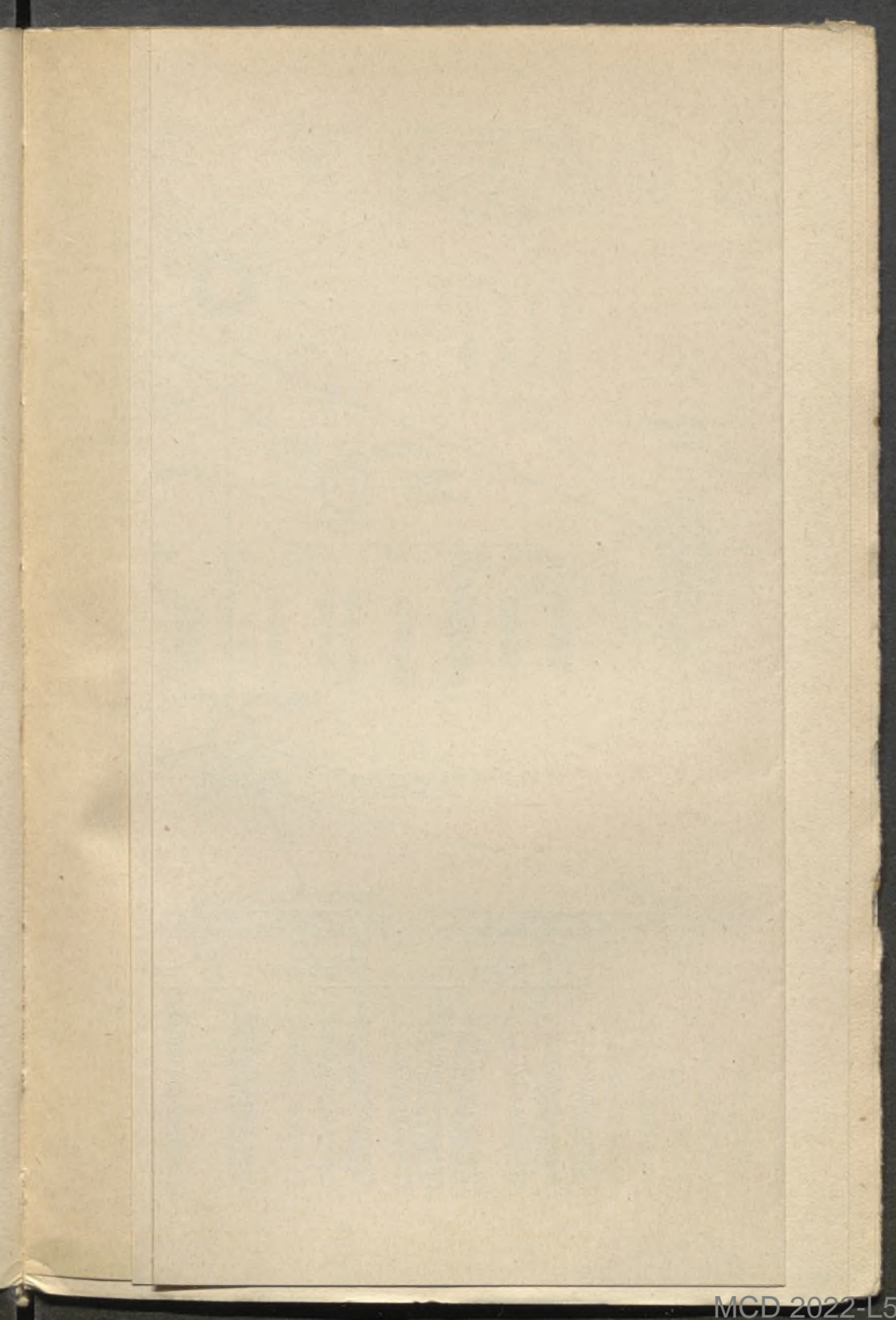
Nos hemos abstenido de poner en el cuadro la parte relativa a Intendencia, porque, llegado el caso, bajo las normas indicadas en el gráfico y con la doctrina tantas veces sustentada en estas Conferencias, encomendaríamos al ilustrado Cuerpo de Intendencia de la Armada que estudiara la solución más favorable a nuestras pretensiones. Creemos en nuestra modesta opinión que debería haber un Intendente General, Ordenador de Pagos, dependiente directamente del Ministro, que tuviese a su cargo la Ordenación de Pagos y el Negociado de Presupuestos.

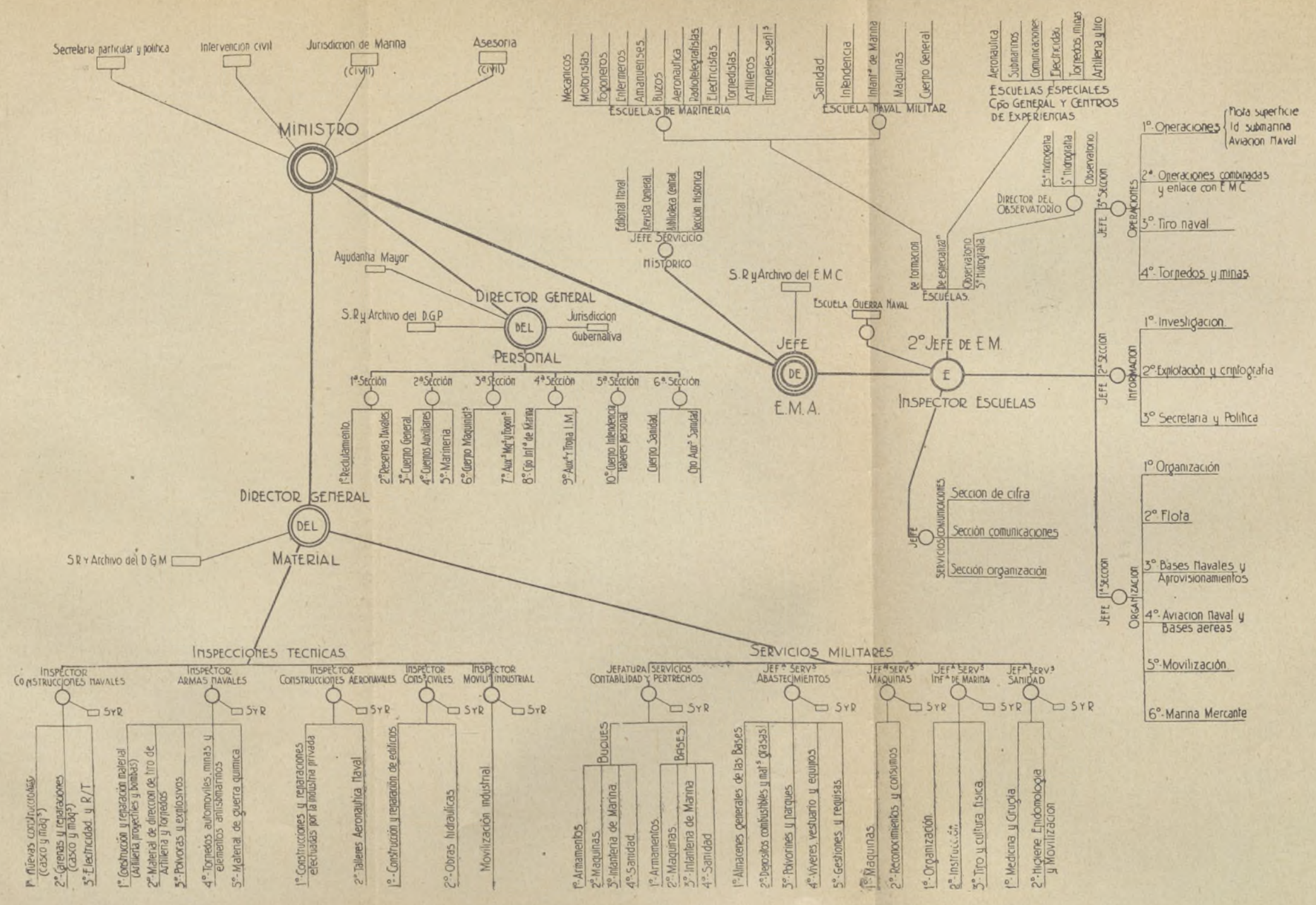
Somos partidarios de pocas trabas administrativas, y **menos aún**, en los Diarios Oficiales, que a veces pregonan a voces un secreto de la defensa nacional.

La Intervención, fuese civil o militar, nunca debe ser una rémora para el Servicio. Se deberá ejercer por personal de gran experiencia—y, por tanto, no demasiado joven—, muy ecuánime, para que sus intervenciones y fiscalizaciones nunca pudiesen herir sentimientos respetables de los Jefes—a veces de gran categoría—de las Dependencias que fuesen intervenidas.

La Intervención debía ser establecida "a posteriori". ¡Cuántas veces una intervención que nada tuvo que corregir fué (sin culpa de nadie, más que del sistema) causa de dilaciones en operaciones que perjudicaron grandemente al Servicio!

De Juntas: la de Clasificación y recompensas para ascensos por elección (de composición análoga a la que creó el Almirante García de los Reyes y que funcionó) y las





menos posibles que exija el buen funcionamiento de las Direcciones Generales y de la Administración en general.

Para terminar con este punto.

Si el cargo de Subsecretario, en el Ministerio de Marina, se cree que es indispensable para la debida correspondencia política con los demás Ministerios, no somos opuestos a que exista—el nombre no nos preocupa—, pero que no tenga las atribuciones de que está hoy investido. Que sea un cargo político completamente, que sea un “auxiliar administrativo del Ministro”, tan importante como se quiera, pero, sobre todo, que el Jefe del Estado Mayor de la Armada no dependa de él. Son dos cargos con misiones completamente distintas.

* * *

Más legislación vigente.—Subsecretaría de la Marina Civil.—Consideraciones.

Decreto de 24 de julio de 1931 fija las plantillas de cada uno de los diversos Cuerpos de la Armada. Las reduce notablemente, no obstante las variaciones posteriores. Su detalle no es de este lugar.

Análogamente que en el Ejército quedan suprimidas las categorías de Capitán General de la Armada y Almirante.

Las Cortes Constituyentes, con fecha 26 de septiembre de 1931 (D. O. núm. 218) aprueban y ratifican con fuerza de Ley los Decretos de 22 agosto, fijando las plantillas de los Cuerpos a extinguir; y el de 23 junio, por el que se restablece la Escala de Servicios de tierra.

Por Ley de 26 septiembre 1931 (D. O. núm. 220) se declara a extinguir la Escala de tierra, dándose ventajas y facilidades para el retiro, como son el empleo honorífico

superior y el mayor sueldo íntegro que hayan cobrado al servicio del Estado, etc.

* * *

CUERPOS PATENTADOS DE LA ARMADA

ASCENSOS POR ELECCION

Decreto de 18 de agosto de 1931. (Con las modificaciones introducidas en 14 y 29 del mismo año por el Ministro Giral, al hacerse Ley.)

El servicio de la Marina requiere tales condiciones de aptitud y eficiencia, que se hace indispensable la elección para ocupar los puestos directivos, y que sea el alcanzarlos alto estímulo que guíe al personal de los diferentes Cuerpos. Es preciso que quienes hayan de desempeñar mandos superiores lleguen a ellos en edad y condiciones que aseguren la utilidad de servicios tan complejos y costosos a la Nación, como los que están confiados a la Marina Militar, y este fin no se puede alcanzar con la aplicación de las disposiciones que rigen en la actualidad.

Fundado en estas consideraciones, el Gobierno de la República, de acuerdo con lo propuesto por el Ministro de Marina, decreta:

Artículo 1.º No se otorgará ascenso sin vacante que lo motive y sin que el propuesto tenga cumplidas las condiciones reglamentarias para la promoción.

Art. 2.º Hasta el empleo de Capitán de Navío, y su equivalente en los demás Cuerpos patentados de la Armada, el ascenso se otorgará por antigüedad.

Art. 3.º Al empleo de Contralmirante, y su equivalente en los demás Cuerpos, se ascenderá por elección.

Art. 4.º Todos los años, en los meses de junio y diciembre, y en las demás fechas que considere oportuno el Ministro, se reunirá el Consejo Superior de la Armada para efectuar la clasificación de los Contralmirantes y las de los Capitanes de Navío que figuren en el primer tercio de la escala y proponer los que juzgue aptos para el ascenso.

La clasificación de los Contralmirantes se hará solamente por los miembros del Consejo Superior que tengan categoría de Vicealmirantes.

También se hará la clasificación y propuesta de todos los Coroneles de los Cuerpos patentados, asistiendo a las sesiones en que se adopten estos acuerdos los Generales de los Cuerpos a que la clasificación se refiere.

Art. 5.º Las propuestas para el ascenso serán relacionadas en el orden que el Consejo Superior designe, y el Ministro de Marina, de acuerdo con el Consejo de Ministros, elegirá entre ellos al que se le deba otorgar el ascenso.

Art. 6.º El Consejo Superior adoptará los acuerdos por mayoría de votos, y en caso de empate, se entenderá que el General o Jefe a que afecte la votación no es apto para el ascenso.

Art. 7.º Los Capitanes de Navío y los Coroneles que en tres elecciones consecutivas fuesen postergados para el ascenso, pasarán a la situación de reserva.

A la misma situación pasarán los Contralmirantes que en una elección fueran objeto de postergación.

Art. 8.º En los casos a que se refiere el artículo anterior, cuando la postergación se fundara en defecto físico y se tratase de Jefe o Contralmirante que hubiese prestado meritorios servicios, podrá ser propuesto para pasar a la reserva con el empleo superior inmediato, a cuya propuesta accederá o no el Gobierno, mediante acuerdo en Consejo de Ministros.

Art. 9.º El Ministro de Marina podrá, previo acuerdo del Consejo de Ministros, separar del servicio activo a cualquier Oficial, Jefe u Oficial General, por razón justificada,

cuando, con voto unánime, así lo proponga le Consejo Superior de la Armada.

Art. 10. Los Contralmirantes pasarán a la reserva al cumplir la edad de sesenta y dos años, y los Vicealmirantes, al cumplir la de sesenta y cuatro; los Generales de Cuerpos especiales, a los sesenta y cuatro años.

Lo dispuesto en el párrafo anterior respecto a la edad de pase a la reserva de los Contralmirantes y Vicealmirantes será sólo aplicable a los que, a partir de la publicación de esta ley, vayan alcanzando el ascenso a esos empleos.

Art. 11. Los Capitanes de Navío cesarán en el servicio de mar al cumplir los cincuenta y ocho años, quedando para servicios de tierra. Esto no obstante, los que al llegar a dicha edad tuvieran cumplidas las condiciones legales para el ascenso de Contralmirantes, o encontrándose mandando barco tuviesen más de diez y ocho meses de condiciones, conservarán el derecho al ascenso y serán clasificados por el Consejo Superior.

Art. 12. Quedan derogadas cuantas disposiciones se opongan a lo que en este decreto se establece, del cual dará cuenta el Gobierno a las Cortes.—Dado en Madrid a 18 de agosto de 1931.—El Presidente del Gobierno de la República, NICETO ALCALA-ZAMORA y TORRES.—El Ministro de Marina, *Santiago Casares Quiroga*.

En 12 de enero de 1932 (D. O. núm. 17) se decreta la Ley que crea la Subsecretaría de la Marina civil, en cuyos dos primeros artículos dice:

Artículo 1.º Dependiente del Ministerio de Marina, pero con absoluta separación de los organismos, autoridades y funcionarios de la Marina Militar, se crea una Subsecretaría de la Marina civil, en la cual se centralizarán los diversos servicios que afectan a la vida marítima nacional, con excepción de todo lo relativo a Sanidad, Aduanas y al proyecto de construcción y reparación de puertos,

que seguirán dependiendo de sus respectivos Ministerios.

Art. 2.º La Subsecretaría estará integrada por cuatro Inspecciones generales de servicios: primera, de Navegación; segunda, de Personal y alistamiento; tercera, de Pesca, y cuarta, de Buques y construcción naval.

Dependerán directamente de ella una Secretaría técnico-industrial-comercial y una Asesoría jurídica. Tendrá, además, una Intervención civil, con arreglo a lo preceptuado en la Ley de 30 de septiembre último, y dispondrá, como Organismo consultivo, de un Consejo Superior asesor de servicios marítimos.

* * *

Consideraciones

Este es el primer paso para la separación entre las dos Marinas, militar y mercante. En principio nos parece bien.

La Subsecretaría de la Marina civil y el personal de la que fué Escala de tierra, están en plena efervescencia de reformas.

Esta separación que creemos que muy pronto será un hecho, entre la Marina de guerra y la civil, y por lo tanto, entre sus representantes, ha de plantear cuestiones de no fácil ni de inmediata solución; a menos de una buena inteligencia entre unas y otras autoridades que no suele obtenerse hasta que el transcurso del tiempo haga buenos y viables los Reglamentos porque se han de regir los Capitanes de Puerto.

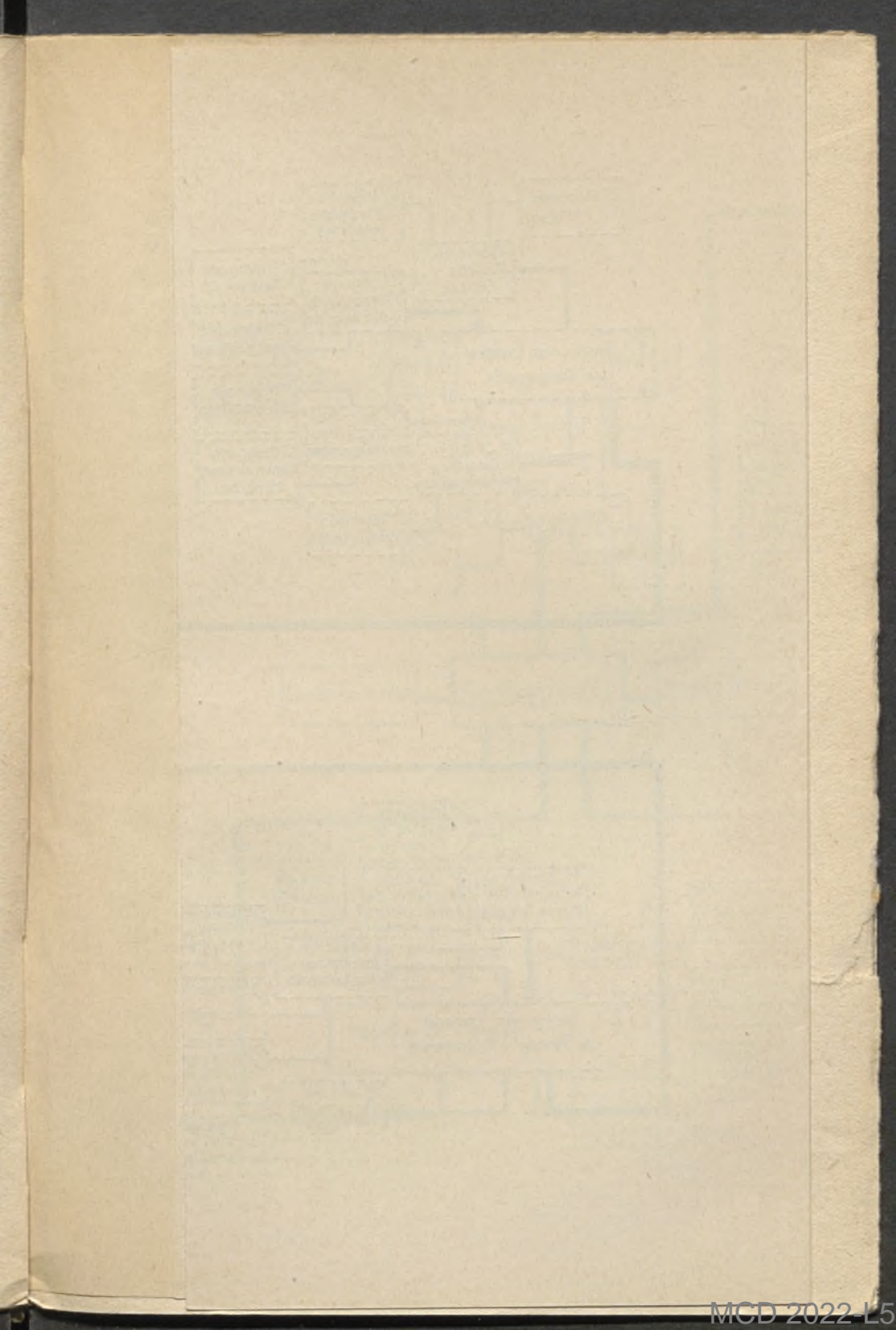
En las Bases Navales y en aquellos puertos donde tenga servicios la Marina de guerra, como polígonos de tiro, etcétera, que al ponerlos en juego necesite alterar el régimen normal de navegación en ciertas zonas, como ocurriría cuando se hagan ejercicios de artillería, de torpedos, de submarinos, maniobras, etc., etc. Claro es que la Autoridad de guerra comunicará sus propósitos al Capitán del Puerto, y de acuerdo

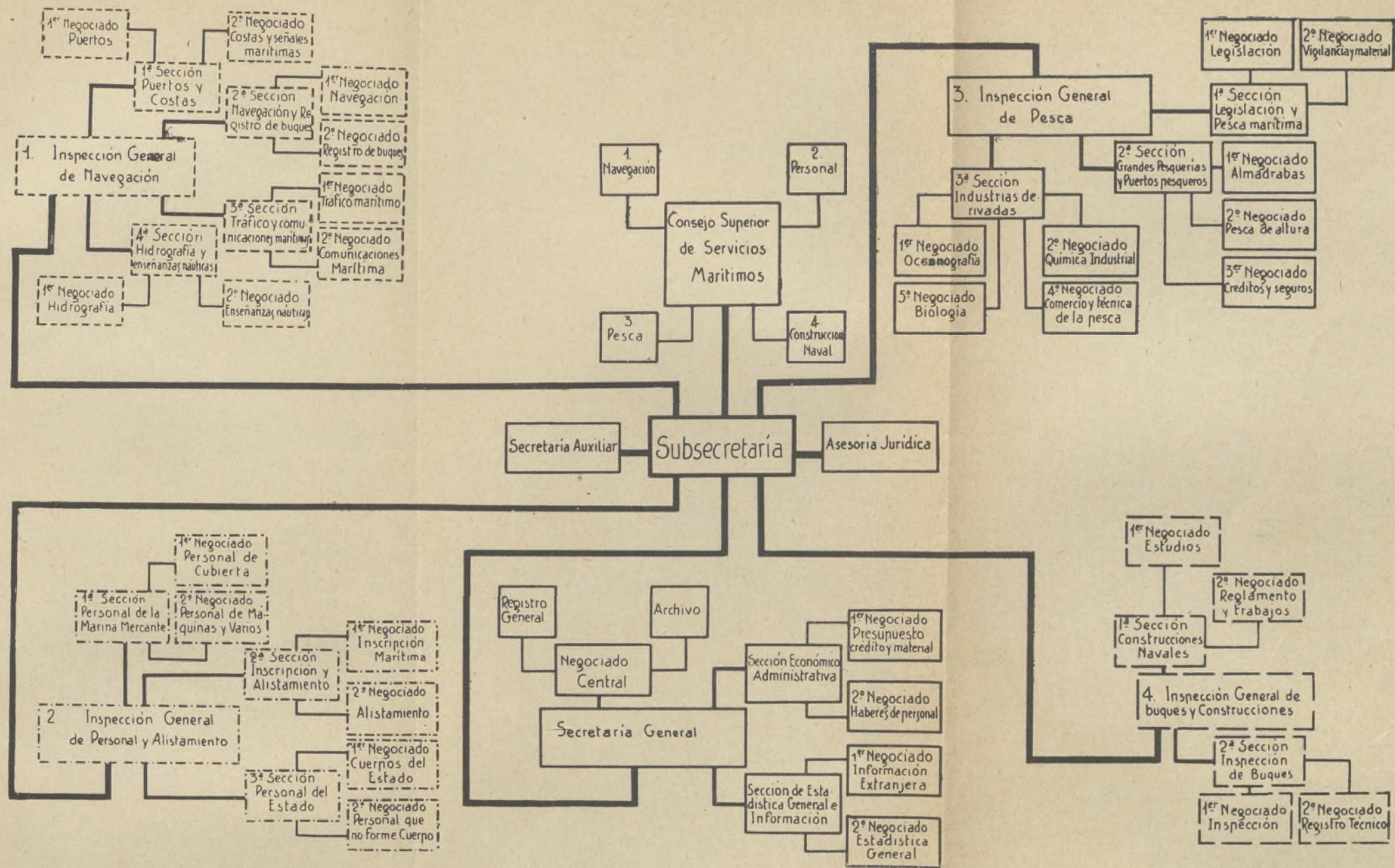
ambos, para estorbar lo menos posible el ejercicio y el servicio de la navegación corriente, tomará éste sus medidas y como es quien ejerce allí autoridad, dictará las órdenes correspondientes y oportunas para el feliz resultado de lo proyectado, con la menor perturbación para ambas partes.

Pero cuando el puerto no sea una Base Naval ni tenga allí servicios propios de Marina de Guerra, si no hay autoridad militar Naval, cualquier caso imprevisto que se presente con un buque militar, u otras fuerzas navales, puede dar lugar a enojosos asuntos. Y ello lo corrobora el hecho de que en Italia, el Cuerpo de "Capitanerie di Porto" (ya hablaremos de él al estudiar la Marina italiana), ha dependido alternativamente y varias veces del Ministerio de Marina (como hoy ocurre) o de Comunicaciones, de quien depende allí la Marina mercante y cuyos destinos cubre el Cuerpo de Capitanías de puerto.

Hay una porción de atribuciones navales muy difíciles de deslindar entre la persona civil que ejerza de hecho Autoridad constante en un puerto y el Almirante de una Flota o el Comandante de un buque que fondee allí. Es difícil llegar al equilibrio que debe de haber, pues, como sabemos, hay una porción de cuestiones marítimo-militares que tienen carácter civil, y su resolución exige que haya una Autoridad naval competente para su resolución, ejecución y control. Italia lo tiene resuelto, porque existen a lo largo de sus costas Mandos marítimos-militares, ejercidos por Oficiales del Cuerpo General, que dependen de los Departamentos correspondientes; de estos Mandos militares marítimos dependen las Capitanías de Puerto, que quedan en su jurisdicción, para todos los Servicios de la Marina que tienen confiados. Y a ello—si se hace la separación absoluta que se pretende—tenemos que llegar nosotros.

Creemos, asimismo, que esta Subsecretaría de la Marina civil no ha de tardar en depender de otro Ministerio (Indus-





tria y Comercio), comenzando la peregrinación que ha seguido en otros países.

Hasta ahora nuestros Comandantes de Marina eran, a la vez, Capitanes de Puerto, y así en la misma persona se juntaban las dos Autoridades, militar y civil, que emanaban, respectivamente, de aquellos cargos, que hoy parece que muy pronto se van a separar.

Para que a la Autoridad departamental se le pueda exigir responsabilidad de que en aguas de su jurisdicción se respete lo que se debe, se lleva bien a la práctica el reclutamiento, se puede ofrecer a la Flota los elementos necesarios para su eficacia desde los puntos de vista militar y logístico, establecer en tierra las defensas necesarias y hacer el enlace estratégico de la Defensa Nacional; es forzoso que esa Autoridad Departamental tenga, a lo largo de la costa, en todos los puertos, Agentes o Delegados de su Autoridad; habrá que establecer en tierra Mandos navales a lo largo de la costa.

Escuelas de Marinería (O. M. 12 julio
de 1933)

Por creerlas bien orientadas daremos una idea de la Organización o funcionamiento de las Escuelas de Marinería. Ellas unifican la procedencia de todos los Auxiliares Navales y les abre las puertas de entrada en el Cuerpo General de la Armada. La práctica, con el tiempo, es quien dirá si son eficaces estas Organizaciones, como vivamente deseamos.

En agosto de cada año se convocan entre todos los inscriptos de Marinería que tengan más de dieciocho años y menos de veintiséis un cierto número de plazas. Se sacan a concurso un 30 por 100 más de las vacantes que ocurran durante tres años en Cabos de primera, con objeto de poder hacer una selección.

Se presentan los candidatos en El Ferrol el 15 de enero e ingresan (los elegidos, previa selección por su cultura) como "marineros distinguidos" con el compromiso de servir tres años; se les asigna un sueldo de 60 pesetas mensuales y el derecho a un premio de 1.000 pesetas al cumplir el compromiso, si tienen buena nota en su libreta.

Si les echan de la Escuela tienen que cumplir su compromiso hasta extinguir los tres años de campaña a que se comprometieron.

A los cuatro meses de Escuela van al buque-escuela "Galatea"; esto es en mayo; pasan a dicho buque, donde permanecen cinco meses durante los cuales se les da la instrucción marinera; y se entrenan en "maniobra" y "señales". Van como *dotación* del buque, no como alumnos.

En septiembre se hace la selección según las aptitudes y los gustos y se distribuyen:

Marinería, El Ferrol; Tiro (Artillería), Marín; Electricidad, Cádiz; Radiotelegrafía, Cartagena.

Fijémonos en una especialidad: "marinería", por ejemplo. En un año, de 15 de septiembre a 15 de septiembre, estudian:

Gramática; Geografía de España; Historia de España y de la Marina; Aritmética, Geometría; Nomenclatura Naval; Maniobra; Obligaciones del Cabo, Código penal y Ordenanzas; Señales de brazo, de Scott; Ejercicios militares y marineros; Gimnasia y natación.

Después del año se examinan, y los que aprueban embarcan en la Escuadra, como Cabos de segunda clase, con el compromiso de servir tres años. Se les dan 533,70 pesetas (importe de un vestuario), 150 pesetas mensuales y la comida (nunca su "ración a plata"), y tendrán opción a 1.000 pesetas si en los tres años no han tenido ninguna nota desfavorable. Sus Oficiales y los segundos Comandantes los vigilan y les pondrán en sus libretas cada seis meses el concepto que merezcan, especificando sobre disciplina, don de mando, subordinación, conocimientos generales, carácter y corrección en el vestir.

A los dos años de embarcado pueden solicitar entrar en la Escuela del Ferrol, y a los seis meses saldrán especialistas en "señalero y timonel"; cobrarán un 20 por 100 más.

Seis meses más y salen Cabos de primera clase. Con esta categoría embarcan por tres años más. Cobrarán 250 pesetas mensuales y se les dará un vestuario (533,70 pesetas) y el derecho a las 1.000 pesetas, si se portan bien durante la campaña de los tres años.

El ascenso a Cabo de primera podrán solicitarlo todos los Cabos de segunda de buen comportamiento. Se les seleccionará por concursos; los no admitidos seguirán de Cabos de segunda, y a los tres años se les licenciará.

Si falleciese un Cabo, sus herederos recibirán lo que les corresponda de las 1.000 pesetas de premio.

Los Cabos de primera, a los dos años de embarco y menos de treinta y cinco de edad, pueden pasar a la Escuela para hacer un curso de un año y si lo aprueban salen Clases: "Auxiliar Naval".

Para salir especialista, otros cuatro meses, y cobrarán 600 pesetas más al año.

Los Cabos que no asciendan a Auxiliares Navales pueden seguir como Cabos y tendrán aumentos de 150 pesetas anuales cada trienio; a los cuarenta años pueden pedir destinos en tierra en Arsenales, Escuelas, Polígonos, Ministerio, etc.; a los cincuenta años, el retiro como los Cabos fogoneros.

Para su entrada en el Cuerpo General de la Armada

Los Cabos de primera clase con dos años de embarco, y todos los Auxiliares Navales, de menos de veintisiete años de edad pueden—previo examen—pasar a la Escuela Naval, con todo el sueldo, para prepararse—como máximo tres años—y tomar parte en las Oposiciones a Marina. Se les reserva el 30 por 100 de las plazas sacadas a concurso. Se examinarán ante un Tribunal especial para los de esta procedencia.

Luego, una vez dentro de la Escuela Naval, serán todos iguales. Cierto que los Aspirantes de Marina que proceden de Marinería tendrán más edad que los demás, pero en cambio se les ha pagado todo hasta llegar a serlo; tendrán la ventaja de la edad, para alternar con los demás.

El plan de la Escuela Naval, por no haber sufrido grandes alteraciones y ser tan conocido de todos, no lo detallamos.

Tramitación de expedientes

DESTINOS

Orden ministerial sobre el particular.

AYUDANTES DE ORDENES DEL JEFE DE ESTADO

Decreto en dicho sentido.

LICENCIAS POR ENFERMO

- 1.º Instancia del interesado.
- 2.º Decreto de quien dependa el interesado, pasando la solicitud a la Junta de reconocimiento facultativo.
- 3.º El Jefe de los Servicios Sanitarios devuelve el expediente en unión del acta de reconocimiento.
- 4.º La Autoridad Superior de quien dependa el interesado remite el expediente al Ministerio.
- 5.º El Registro General del Ministerio lo pasará a la Sección correspondiente.
- 6.º Informe del Negociado.
- 7.º Orden ministerial.

LICENCIAS POR ASUNTOS PROPIOS

- 1.º Instancia del interesado.
- 2.º Remisión por la Autoridad Superior al Ministerio.

3.º El Registro General lo remite a la Sección correspondiente.

4.º Informe del Negociado.

5.º Orden ministerial.

LICENCIAS REGLAMENTARIAS

Igual a la anterior.

ASCENSOS

1.º Exposición al Jefe de Estado.

2.º Aprobación del Jefe de Estado.

3.º Orden ministerial.

MANDOS DE BUQUES

Igual a la anterior.

SUPERNUMERARIO

1.º Instancia del interesado.

2.º La Autoridad de quien dependa la remite al Ministerio.

3.º El Registro General la remite a la Sección correspondiente.

4.º Informe del Negociado.

5.º Decreto del señor Ministro.

6.º Orden ministerial.

PROPUESTAS DE RECOMPENSAS

1.º Propuesta de la Autoridad de quien dependa.

2.º Remisión al Ministerio.

3.º El Registro General lo remite a la Sección correspondiente.

4.º El Negociado informa pase al Negociado de Recompensas.

5.º Decreto del señor Ministro.

6.º Se remite el expediente al Negociado de Recompensas.

7.º Acuerdo del Negociado de Recompensas.

8.º Decreto del señor Ministro.

9.º Orden ministerial.

PASES A RESERVA Y RETIRO FORZOSO

1.º Propuesta de la Autoridad de quien dependa, acompañada de Hoja de servicios.

2.º Informe del Negociado.

3.º Decreto del señor Ministro.

4.º Orden ministerial remitiendo a la Dirección de la Deuda y Clases Pasivas (Sección militar) para clasificación.

5.º Acordada de la expresada Dirección.

6.º Orden ministerial.

PASES A RESERVA Y RETIRO A VOLUNTAD PROPIA

Igual a la anterior, previa instancia del interesado acompañando Hoja de servicios.

ORDEN DE SAN HERMENEGILDO

1.º El interesado presentará al Jefe de quien dependa Hoja de servicios y estado demostrativo de la fecha en que cumpla el plazo.

2.º Propuesta de la Autoridad de quien dependa.

3.º Remisión al Consejo Director de las Asambleas de

las Ordenes Militares de San Fernando y San Hermenegildo.

4.º Acuerdo de la concesión de dicho Consejo y remisión al Ministerio de la Guerra.

5.º El Ministerio de la Guerra concede y lo notifica al de Marina.

6.º El Ministerio de Marina publica en su "D. O." la Orden ministerial de concesión del Ministerio de la Guerra.

* * *

En la actualidad se está trabajando sobre una amplia reforma de Ordenanzas de Arsenales—con arreglo a las doctrinas modernas—ajustada a la Ley Orgánica de la Armada de fines de 1931, que anteriormente hemos leído. Realmente, lo que tenemos en vigor sobre esta materia está francamente anticuado.

Organización de una Base Naval
Principal.—Ley de Reclutamiento y
Reemplazo.—Ministros de Marina.

Sólo nos resta presentar un esquema de la Organización de la B. N. P. de Cartagena; en él se ve perfectamente cómo está estructurada aquella Base; su inteligente personal, de acuerdo con las doctrinas aquí sustentadas, puso en marcha la Organización que tenemos a la vista; la práctica demostró que algunas teorías viables en un Estado Mayor Central necesitaban pequeños "acoplos" en la Organización particular de una Base; por ello, sin que se niegue la doctrina, algunas Dependencias y Servicios tienen una adaptación especial requerida por circunstancias locales fáciles de observar. La práctica es quien ha de dar el visto bueno; por esto, hasta pasado algún tiempo más, no se debe de hacer la crítica de una Organización como la que presentamos.

El Reglamento del E. M. C. de esta Base, muy moderno y bien estudiado, también está en período de pruebas.

* * *

Antes de terminar esta sucinta historia crítica de nuestras Organizaciones sin mencionar los hechos y circunstancias legales actuales que determinan el proceso de la vida militar de los individuos que prestan servicio como Marineros en la Armada.

Como la Ley de Reclutamiento y Reemplazo de la Marinería ha sido recientemente reformada, a ella nos vamos a referir, citando dónde se encuentra y los diversos Capí-

tulos que la integran, pues su mucha extensión nos veda reproducirla. En los Diarios Oficiales del Ministerio de Marina de 16 de diciembre de 1933 (número 293) y de 10 de enero de 1934 (número 8) viene dicha Ley; tiene fecha de 14 de diciembre de 1933 y la firma como Ministro don Leandro Pita Romero; en el primer D. O. se publica cómo está decretada, y en el segundo la Subsecretaría de la Marina da unas instrucciones bastante extensas para la aplicación de la Ley que nos ocupa; éstas las firma como Ministro don José Rocha García.

La Ley de Reclutamiento y Reemplazo de la Marinería de la Armada consta de 115 artículos repartidos en XI Capítulos, amén de varias disposiciones transitorias.

Los Capítulos llevan los siguientes enunciados. Con ello nos damos cuenta de la amplitud de la Ley y facilitaremos a quien desee el detalle la busca de lo que particularmente le interese.

Capítulo I.—Disposiciones generales.

Capítulo II.—Del servicio militar de la Armada.

Capítulo III.—De las situaciones militares y deberes de los comprendidos en cada una de ellas.

Capítulo IV.—Del alistamiento y sorteo.

Capítulo V.—De las exclusiones del servicio y prórrogas de incorporación.

Capítulo VI.—De la clasificación, revisión e ingreso en el servicio.

Capítulo VII.—Del señalamiento y distribución del cupo.

Capítulo VIII.—Reducción del tiempo de servicio en la Armada.

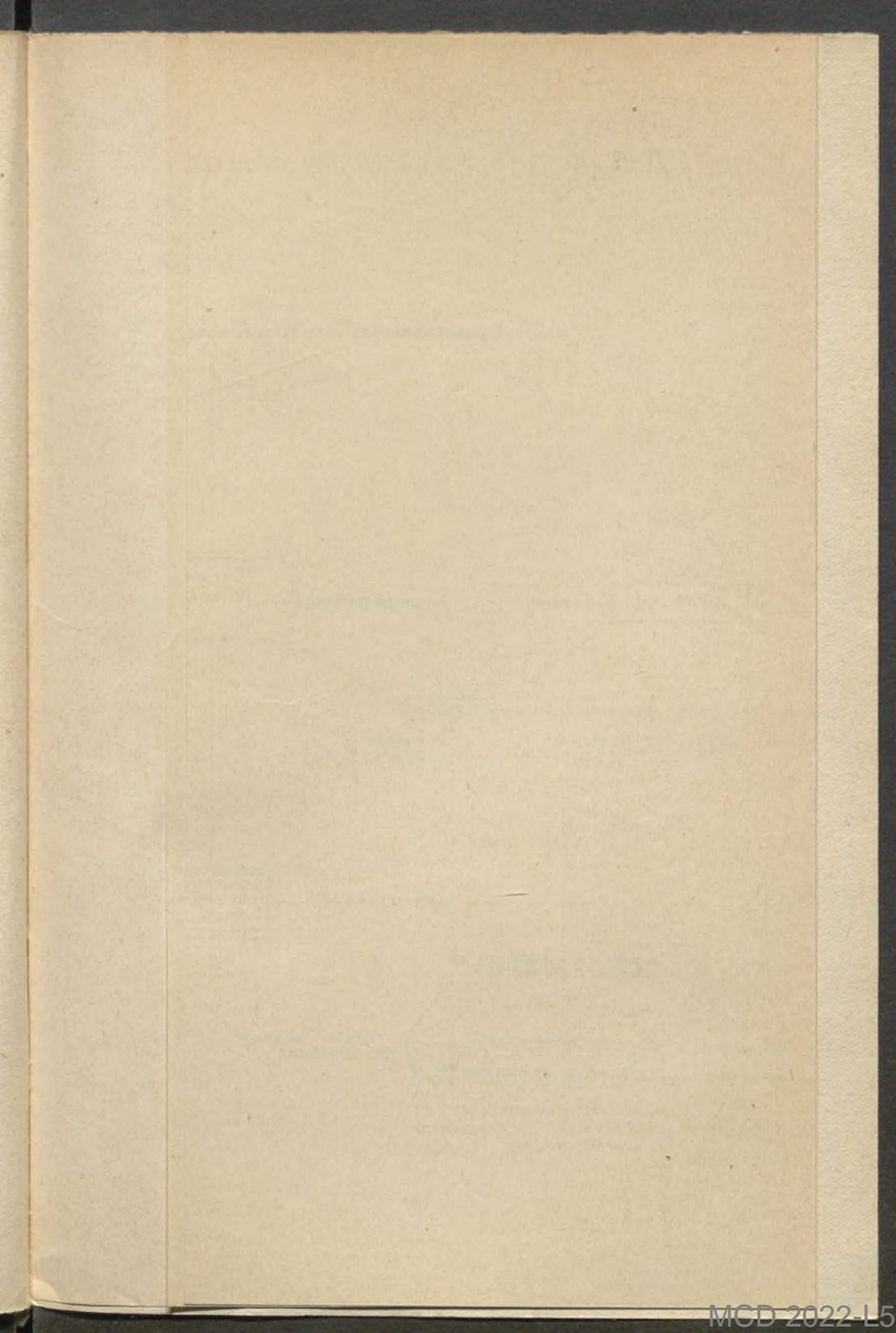
Capítulo IX.—De la sustitución y cambio de número.

Capítulo X.—Del servicio de los inscriptos residentes en Ultramar.

Capítulo XI.—Disposiciones penales.

Disposiciones transitorias.

Disposición final.



der

má

ser

con

Ha

nor

mo

con

de

ma

po

tra

a f

Ma

dic

D.

”

”

”

”

”

”

”

”

”

”

”

”

La Ley acabada de implantar no ha tenido tiempo de demostrar sus aciertos o desaciertos.

Nos permitimos recordar y afirmamos que no hay nada más caro para los Ejércitos o para las Marinas, si han de ser eficaces, y más para éstas que para aquéllos, que la corta permanencia en filas de los soldados y marineros. Habrá otras razones que lo aconsejen, pero las de la economía, que algunas veces hemos oído invocar, la rechazamos de plano. No hay que pararse mucho a pensar para convencerse de la veracidad de nuestro aserto.

De la lectura de los sabios preámbulos y exposiciones de las múltiples leyes que hemos leído y estudiado últimamente en este período de medio siglo, aseguramos que podía escribirse, por quien tuviese condiciones para ello, un trabajo muy interesante, lleno de enseñanzas y muy dado a filosofías.

A continuación publicamos la lista de Ministros de Marina desde el 1869, en que comenzamos nuestro estudio, hasta la fecha:

D. Juan Prim y Prats (interino)...	6 noviembre	1869
" Juan Bautista Topete.....	9 enero	1870
" José María de Beránger.....	20 marzo	1870
" José Malcampo y Monje.....	5 octubre	1871
" Juan Bautista Topete.....	26 mayo	1872
" José María Beránger.....	13 junio	1872
" Jacobo Oreyro Villavicencio...	24 febrero	1873
" Federico Anrich.....	11 junio	1873
" Jacobo Oreyro Villavicencio...	18 julio	1873
" Juan Bautista Topete.....	3 enero	1874
" Rafael Rodríguez de Arias y Villavicencio.....	13 mayo	1874
" Mariano Roca de Togores.....	31 diciembre	1874
" Antonio Cánovas del Castillo (interino).....	9 febrero	1875

" Santiago Durán y Lira.....	8 junio	1876
" Juan B. Antequera y Bobadilla.	1 abril	1876
" Francisco Ceballos (interino)...	3 agosto	1876
" Francisco de P. Pavía y Pavía.	23 septiembre	1877
" Santiago Durán y Lira.....	9 diciembre	1877
" Francisco de P. Pavía y Pavía.	8 febrero	1883
" Arsenio Martínez Campos (interino).....	9 enero	1883
" Rafael Rodríguez de Arias.....	13 enero	1883
" Carlos Valcárcel y Ussel de Guimbarda.....	13 octubre	1883
" Juan B. Antequera.....	18 enero	1884
" Manuel de la Pezuela y Lobò.	13 julio	1885
" José María de Beránger.....	27 noviembre	1885
" Rafael Rodríguez de Arias.....	10 octubre	1886
" Juan Romero y Moreno.....	21 enero	1890
" José María de Beránger.....	5 julio	1890
" Antonio Cánovas del Castillo (interino).....	18 noviembre	1891
" Florencio Montojo y Trillo...	1 diciembre	1891
" Marcelo Azcárraga (interino)..	22 febrero	1892
" José María de Beránger.....	11 marzo	1892
" José López Domínguez (interino).....	11 diciembre	1892
" Pascual Cervera y Topete.....	14 diciembre	1892
" Manuel Pasquín y de Juan.....	23 marzo	1893
" José María de Beránger.....	24 marzo	1895
" Segismundo Bermejo y Merelo.	4 octubre	1897
" Ramón Auñón y Villalón.....	18 mayo	1898
" José Gómez Imaz y Simón....	5 marzo	1899
" Francisco Silvela.....	18 abril	1900
" Marcelo Azcárraga y Palmero.	23 octubre	1900
" José Ramos Izquierdo.....	1 noviembre	1900
" Cristóbal Colón de la Cerda, duque de Veragua.....	6 marzo	1901

" Joaquín Sánchez de Toca y Calvo.....	6 diciembre	1902
" Eduardo Cobián y Roffignar..	21 julio	1903
" José Ferrándiz y Niño.....	5 diciembre	1903
" Marcelo Azcárraga y Palmero.	16 diciembre	1904
" Eduardo Cobián y Roffignar..	6 enero	1905
" Miguel Villanueva y Gómez...	24 junio	1905
" Valeriano Wéyler y Nicoláu...	21 octubre	1905
" Víctor María Concas y Paláu.	4 diciembre	1905
" Juan Alvarado y del Sanz.....	6 julio	1906
" Santiago Alba y Bonifaz.....	30 noviembre	1906
" Juan Jácome y Pareja, marqués del Real Tesoro.....	10 diciembre	1906
" José Ferrándiz y Niño.....	25 enero	1907
" Víctor María Concas y Paláu.	1 octubre	1909
" Diego Arias de Miranda y Goytia.....	29 febrero	1910
" José Pidal y Rebollo.....	3 abril	1911
" Amalio Gimeno y Cabañas.....	31 diciembre	1912
" Augusto Miranda y Godoy.....	27 octubre	1913
" Manuel de Flórez y Carrió.....	11 junio	1917
" Amalio Gimeno y Cabañas.....	3 noviembre	1917
" José Pidal y Rebollo.....	22 marzo	1918
" Augusto Miranda y Godoy.....	20 julio	1918
" José María Chacón y Pery.....	9 noviembre	1918
" Augusto Miranda y Godoy.....	15 abril	1919
" Manuel de Flórez y Carrió.....	20 julio	1919
" Manuel Allendesalazar y Muñoz de Salazar.....	17 marzo	1920
" Eduardo Dato e Iradier.....	5 mayo	1920
" Joaquín Fernández Prida.....	14 marzo	1921
" José Gómez Acebo, marqués de Cortina.....	14 agosto	1921
" José Rivera y Alvarez de Canero.....	1 abril	1922

" Luis Silvela Casado.....	7 diciembre	1922
" Juan B. Aznar y Cabanas.....	19 febrero	1923
" Honorio Cornejo y Carvajal...	3 diciembre	1925
" Mateo García y de los Reyes...	5 noviembre	1928
" Salvador Carvia y Caravaca...	30 enero	1930
" José Rivera y Alvarez de Ca- nero.....	19 febrero	1931
" Santiago Casares Quiroga.....	14 abril	1931
" José Giral Pereira.....	10 octubre	1931
" Luis Companys Jover.....	12 junio	1933
" Vicente Iranzo Enguita.....	11 septiembre	1933
" Leandro Pita Romero.....	9 octubre	1933
" J. José Rocha García.....	18 diciembre	1933

Decía un Marino español, escritor insigne, que la Marina, considerada como Institución, tiene una historia que es común a la de todas las naciones, y otra propia y aparte que indispensablemente se relaciona con la del Estado a que pertenece: la primera atañe a su esencia, la segunda a la forma en que se desarrollan sus acaecimientos.

"La Marina Española cuenta sin duda una historia cuyas páginas se hallan orladas de laurel por los hechos de sus hombres; pero si en todo tiempo ha tenido héroes para tejerle guirnaldas, rara vez ha adquirido un elevado puesto por su organización; si casi siempre ha descollado en la forma, casi nunca ha sobresalido en la esencia."

Al estudiar la Marina Francesa, veremos que también allí se sufrió el fenómeno demoledor de la rápida y múltiple sucesión de Ministros.

En las reformas sucesivas de nuestras Organizaciones Navales, no presidió casi nunca la idea de la continuidad; y así nos ha ido! Vivo contraste, como veremos pronto, con los países Sajones, particularmente en el Almirantazgo inglés, donde todo se desarrolló, desde hace siglos, armónicamente, suavemente, sin sacudidas violentas para su Mari-

na, aunque en política las hubiese feroces, como aconteció en todas las naciones. Esa es la clase del poderío de Inglaterra.

Lo que a nosotros nos sucede es por que no existe un concepto definido de lo que conviene a la Nación. Cuando ese concepto existe y además hay una *doctrina* para—que según las circunstancias—amoldar los criterios, podrá un Gobierno discrepar del que le suceda y hasta dar soluciones diferentes a determinados asuntos, pues no todo el mundo reacciona igual ante un mismo hecho, pero lo que sí aseguramos es que *donde hay una doctrina se evita la anarquía de las ideas* y al encauzarlas, con arreglo a esa doctrina fundamental, se produce una *continuidad*.

No hubo esa doctrina entre los que hicieron las reformas que acabamos de considerar.

Ministerio de la Defensa Nacional.—Datos diversos.

No queremos terminar el estudio sobre las Organizaciones de nuestra Marina sin recoger un rumor, cada vez más extendido entre el elemento político, pues parece que se hace simpático entre ellos; nos referimos a la creación del Ministerio militar, *único*, que se llamará de la Defensa Nacional.

La razón de más peso, que al parecer dan esos señores para acometer la creación del Ministerio militar único, es que hay una porción de funcionarios o empleados en la Administración del Estado, y que es necesario hacer una poda; en este aspecto están tan cargados de razón, que ello impresiona y al pronto inclina el ánimo para hacer *cualquier cosa* que traiga como consecuencia la reducción de personal. Pero no creemos que nos será difícil demostrar que ello es un espejismo.

La superabundancia de personal es un mal que llevan las democracias consigo mismas, va inherente a ellas; puesto que más fácil que hacer reducciones en el personal nombrado, sería, si no fuese un mal consubstancial en ellas el no nombrarlo.

Es más elocuente que cuanto pudiésemos decir, fijarnos que son los mismos Gobiernos que han aumentado desconsideradamente los presupuestos, de personal, los que estén diciendo que sobra gente y que hacen estudios para disminuirla; ¿por qué la nombran?

Francia es un ejemplo bien palpable de cuanto decimos. Como no hay nada nuevo bajo el sol, aduciremos textos bien recientes, sobre los que nos proponemos discutir: un libro

publicado en estos días, que se llama "La Marine Francaise", escrito por el Vice-Almirante Salaun, y un artículo aparecido en la "Revista de Marina" italiana, en mayo de este año (1934), que glosa una moción discutida en la Cámara de los Lores, cuyo objeto era invitar al Gobierno para reunir las tres Fuerzas Armadas, Mar, Tierra y Aire en un Ministerio único de Defensa Nacional. Ambas publicaciones tratan del asunto con extensión y acierto.

Estamos conformes en que sobran muchísimos empleados en la Administración del Estado, y que hay muchos cargos que sirven más a quienes los desempeñan, que éstos al puesto en que deben trabajar; pero no creemos que se ahorraría nada el Estado suprimiendo carteras de Ministros; en nuestro modesto modo de ver, no es ése el camino.

Al tratar de España, nos referiremos a Guerra y Marina.

En Francia, recientemente, en 1932, al formarse el Gabinete Tardieu, los tres Ministerios de Fuerzas Armadas se reconcentraron en uno, que se denominó de la Defensa Nacional. Pero el ensayo no resultó bien, pues unos meses después, en junio del mismo año, al cambiar el Gobierno se volvió a nombrar un Ministro por cada una de las tres fuerzas armadas; Mar, Tierra y Aire.

Creemos que mucho influyó en ello el disponer de tres puestos para hacer tres ministros y poder así complacer a tres señores, en lugar de colocar solamente a uno. Y nos hace pensar esto que en la corta vida que tuvo el Ministerio de la Defensa Nacional no hubo tiempo material para juzgar de su eficacia.

Pero es indudable que la causa de volver a lo antiguo no fué solamente el ambicionar puestos para los compromisos de partido, pues no estando limitado el número de los Ministros sin cartera, fácil hubiese sido el cumplir esos compromisos.

Sabemos que hubo muchos roces entre los Subsecretarios y los Jefes de Estado Mayor respectivos, que son los encar-

gados de la parte objetiva. Pero no han sido sólo cuestiones técnicas militares las que precipitaron la muerte del flamante e impulsivo Ministerio; hubo otras razones de índole política y de otro orden, de imposibilidad material, física, para que se desenvolviese el Ministro con la soltura y autoridad moral que el cargo requería. Todo Ministro debe tener un prestigio grande, pero el que represente al elemento armado parece que se le debe exigir esa cualidad elevada a un máximo; en las Escuelas de todas las carreras se habla de la honorabilidad que requieren las personas para desarrollar su cometido; pero en las Escuelas marciales, parece que el brillo del uniforme y el empleo de las armas materiales que manejan los militares exige que se les hable más y se les meta más adentro, la idea del honor y de la Patria, no obstante deber sentirla todos por igual.

Analicemos rápidamente las misiones del Ministro militar único, en tiempo de paz y en tiempo de guerra. Como representante inmediato de las fuerzas de mar, tierra y aire, debe—en el seno del Gabinete—tratar con conocimiento de causa las cuestiones pertinentes a las tres ramas, y debe intervenir en aquellos asuntos que, aun al parecer ajenos a la milicia, repercuten en ella antes que en las demás actividades del Estado, tal como la política exterior (entre otras cosas, las construcciones navales son una consecuencia inmediata de ella) y la política interior (puertos, carreteras estratégicas, explotaciones industriales, movilización civil, etcétera, etc). Debe formar parte ese Ministro, de las Comisiones del Gobierno que más o menos directamente tengan que ver con la Defensa Nacional, y con otros problemas internacionales, como las conferencias del desarme, política colonial, etcétera, etc. El estudio de las leyes para presentar al Parlamento un tan vasto campo, mar, tierra y aire, le absorberán casi todo el tiempo. Por mucha que sea la inteligencia de un individuo, por grande que tenga su capacidad para el trabajo, y por muy útiles que sean los colaboradores de que

se rodee, no creemos que sea fácil que un solo hombre pueda ponerse al tanto de contestar a todo lo que en un Parlamento (o en el Gabinete mismo) se le pueda preguntar, y debe de resolver. En la elección de altos Mandos y en la investigación de su trabajo, no puede el Ministro dejarse llevar, en absoluto, de las informaciones de segunda mano; debe conocerlos personalmente, y de *su intuición* se debe esperar mucho.

En los tiempos pasados y presentes, cuando un Ministro de la Guerra o de Marina ha sido bueno, apenas ha tenido tiempo, por mucha que fuese su actividad, para ponerse en contacto con los Mandos y recorrer e inspeccionar los organismos militares *de que él es el primer responsable*, y la eficacia de muchos de estos Centros ha dependido del contacto personal del Ministro con esos elementos. Ya sabemos que el que dirige no puede, ni debe, descender a detalles; pero tampoco puede, ni debe, delegar en todo, pues si esto fuese eficaz no sería difícil el llegar a suprimir al Ministro, o anularlo.

La presencia (eficacísima) del primer Lord del Almirantazgo o de los Ministros franceses e italianos de la Guerra, y Marina, en las conferencias de Wáshington, o del Desarme, en Ginebra (a veces durante semanas enteras), ponen de manifiesto lo que decimos. Y el enviar a esas Conferencias o a otros asuntos (dentro de la nación) a un Subsecretario, *no es solución*, ya que de por sí—por no ser los responsables—no pueden resolver; y si se le dieran las atribuciones de Ministro, ¿qué sacamos con llamarles de otro modo?

En tiempo de guerra las actividades y responsabilidades del Ministro militar único, se elevan al máximo; las reuniones diarias múltiples... Aunque su trabajo, por ejemplo, para la elección de Altos Mandos, y resoluciones a tomar, siempre deben ir precedidas de asesoramientos e informes técnicos, la parte personal influye aún más que en tiempo de paz, por las consecuencias fatales de una equivocación. El

ánimo que debe imbuir a los Oficiales de altas categorías, la compenetración con ellos que exige el buen servicio, requiere una multiplicidad de conferencias, visitas e inspecciones, etcétera, imposible de llevar a cabo por un solo Ministro en las tres ramas castrenses de mar, tierra y aire.

Durante la Gran Guerra—y es de suponer que cada vez irá a más—hubo necesidad de quitar servicios militares a los Ministerios marciales, y se formaron (en la hora de la verdad, cuando sólo se busca la eficacia) Ministerios de Municiones, servicios de Aeronáutica, etc., y en Marina, servicios como Navegación, Bloqueo e Informaciones, etc.; y a lo que se debe tender es a tenerlo todo preparado y funcionando ya, para que la práctica que ello nos proporciona en el tiempo de paz nos supla los inconvenientes y nerviosidades que siempre surgen en tiempo de guerra.

El Ministro inglés del Aire, Lord Londonderry, hizo un informe sobre la creación del "Super-Ministerio" de la Defensa Nacional, y de allí tomamos parte de las ideas que aquí exponemos; le llama al "Super-Ministro" "la quinta rueda del carro". Ello obligaría a que ese "Super-Ministro" fuese el Presidente del Consejo, como ocurrió en Inglaterra durante la guerra pasada, cuando el Primer Ministro fué el Presidente del Comité de Defensa Nacional. La experiencia demostró que no podía ser, y se nombró otro Presidente para regir esos Comités, lo que provocó pérdida de autoridad, y si había de ser el mismo Primer Ministro quien asistiese en persona, ni la reuniones eran regulares, ni se verificaban cuando convenía, ni cuando se quería. En tiempo de paz es más hacedero todo ello, aunque tan difícil, que no resulta práctico.

Es curioso estudiar el ciclo seguido por el Comité de Defensa Nacional, y en 1922 dijo la Comisión que estudió el asunto, y que sintetizó su presidente, Lord Weir: "Somos de opinión que en las actuales circunstancias (ya era en tiempo de paz y con la experiencia de la reciente guerra), la

completa o parcial fusión de la tres fuerzas armadas no es aconsejable y no se obtendría ninguna economía". En igual sentido se expresaron las Comisiones que presidieron Lord Salisbury y Lord May. Este último decía en 1931 al estudiar el presupuesto general de la nación: "Después de atento examen de todos los datos disponibles, hemos llegado a la conclusión que ninguna reducción seria de gastos se podría obtener con la creación de un Ministerio de Defensa Nacional, y que, por el contrario, habría el peligro de una *disminución de eficiencia* en los tres servicios".

"Con la super-centralización, en suma, no ganarían nada ni la economía ni la eficiencia; las tendencias de las modernas administraciones son decididamente contrarias a aquella super-centralización".

Al suprimirse los Ministros, de Mar, Tierra y Aire, habría que crear un *Organismo* de coordinación o enlace, que desde luego, aseguramos resultaría mucho más caro.

Además, en países latinos tan propensos al caudillo, aunque es de desear y de esperar que los *pronunciamientos* no se repitan, el Ministro militar único tendrá una influencia tal sobre el elemento armado, que creemos político el fomentar que haya más de uno. Bien recientes tenemos los ejemplos de que en momentos políticos difíciles, el Presidente del Consejo desempeñó, él mismo, la cartera de Guerra; no digamos nada si ese Ministerio estuviese unido al de Marina.

Claro es que España, desgraciadamente, no es una gran potencia militar, y dada su eficacia—hoy en día—con un solo Ministerio bastaría para las dos fuerzas armadas. Además, si juzgamos por el rumbo dado a la política actual, el material naval y el militar han de ir a menos, y cada vez cogerá todo más en un Ministerio, pero en ese caso, de seguir así, abogamos por la supresión total. La Marina y el Ejército *tienen un tope mínimo*, de no poderse llegar a él, *es preferible desarmarse del todo*, y decirlo valientemente; lo contra-

rio es engañar al país y obligar a los milites a ir a otro Santiago de Cuba, a otra más de esas *derrotas gloriosas*.

Pero si como se demostró hace poco, los Institutos armados son la salvaguardia de la Patria, hay que pensar en fomentarlos, y si las circunstancias actuales aconsejan políticamente la formación de un Ministerio único de Defensa Nacional, *que sea transitorio* (impuesto por las circunstancias) y siempre con la esperanza de llegar a tiempos florecientes.

Por algo el Tratado de Versalles, que deseaba quitar eficacia a sus enemigos (Alemania), les colocó en el caso de tener que admitir el Ministerio único de la Defensa Nacional.

La sola gran ventaja que tiene el Ministerio Militar único es el intercambio o conocimiento mutuo de militares y marinos; y de esta convivencia creemos honradamente, no por espíritu de Cuerpo, que no habían de salir mal parados estos últimos.

División Marítima.

La antigua división marítima en tres Departamentos, Ferrol, Cádiz y Cartagena, ha sido sustituida por otra; hoy subsisten las tres Bases Navales Principales en Ferrol, Cádiz y Cartagena, y las secundarias en Mahón y Ríos (Vigo); el Polígono y Base de Marin (Pontevedra); la Base aeronaval de San Javier (mar Menor); la secundaria de Barcelona; y está en construcción la de Mahón, y otras en proyecto.

El litoral está dividido en 23 provincias marítimas: San Sebastián, Bilbao, Santander, Gijón, Coruña, Vigo, Huelva, Sevilla, Cádiz, Málaga, Almería, Cartagena, Alicante, Valencia, Castellón, Tarragona, Barcelona, Palamós, Palma de Mallorca, Santa Cruz de Tenerife, Las Palmas de Gran Canaria, Ceuta y Melilla.

Al frente de cada una de estas provincias hay un Delegado Marítimo que depende de la Subsecretaría de la Marina Civil. Las Provincias Marítimas se dividen, a su vez, en "distritos"; en total, hay 65 de éstos.

El litoral se divide en ocho regiones pesqueras: Cantábrica (Santander), Noroeste (Coruña), Suratlántica (Cádiz), Surmediterránea (Málaga), Levante (Alicante), Tramontana (Barcelona), Balear (Palma de Mallorca), y Canaria (Santa Cruz de Tenerife).

Otras divisiones del territorio Nacional.

Por el interés que pueda tener en sus relaciones con la Marina, creemos que debemos hacer constar aquí las últimas divisiones: militar, judicial, instrucción pública y Eclesiástica.

Militar.—Ocho divisiones: Madrid, Sevilla, Valencia, Barcelona, Zaragoza, Burgos, Valladolid y Coruña; además dos Comendancias generales: Baleares y Canarias, y la zona de Marruecos, dividida en dos regiones: Oriental (Melilla) y Occidental (Ceuta).

Judicial.—15 Audiencias territoriales y 35 provincias; y un Tribunal Supremo, con una Sección de Justicia militar (Ejército y Marina).

Instrucción Pública.—Nueve Universidades: Madrid (la Central), Barcelona, Zaragoza, Valencia, Sevilla, Granada, Salamanca, Valladolid y Santiago. Institutos de Segunda Enseñanza en todas las capitales de provincia y poblaciones importantes; así como Escuelas especiales, etc.

Aunque según reza la Constitución vigente en esta República de trabajadores de todas clases, el Estado es laico, creemos interesante mencionar la división eclesiástica que estuvo en vigor hasta hace muy poco tiempo: nueve Arzobispos: Toledo (primado), Granada, Sevilla, Burgos, Valla-

dolid, Santiago, Tarragona, Zaragoza y Valencia; además 47 Obispos.

* * *

La flota mercante, según las estadísticas del Lloyd's Register (buques de más de 100 toneladas), consta de 850 buques que desplazan 1.300.000 toneladas de registro (en números redondos).

FRANCIA

FRANCIA

CAPITULO VI

MARINAS EXTRANJERAS

FRANCIA

Marinas extranjeras.—Necesidad de su estudio.—La Marina de Enrique IV.—Siglo XVII.—Luis XIII y el Gran Cardenal Richelieu, organizador de la Marina.—El Cardenal Mazarino.—Luis XIV.—Decadencia de la Marina.—Los Colbert, grandes organizadores.—Dificultades del Reclutamiento.—La Marina de Luis XIV.—Guerras navales.—Ordenanzas de Colbert de 1689.

CAPITULO III

LA LEY DE LOS JUROS

ARTICULO I

La ley de los juros es aquella que establece el modo de dar fe a las cosas que se afirman en juicio, y el modo de probarlas. La ley de los juros es de dos especies: la que se llama juramento de fe, y la que se llama juramento de verdad. El juramento de fe es aquel que se hace en virtud de la ley, y el juramento de verdad es aquel que se hace en virtud de la conciencia.

Marinas extranjeras.—Necesidad de su estudio.

Vamos a estudiar las organizaciones de las principales Marinas militares del mundo porque de su conocimiento sacaremos enseñanzas muy provechosas. En países como el nuestro, donde tan atrasados hemos quedado en cuestiones de Orgánica, no es hora de que nos pongamos a inventar nada nuevo; harto haremos con coger de cada una de las Marinas que hemos de estudiar lo mejor de lo que sea aplicable a nosotros. En el desarrollo de sus Organizaciones veréis cómo se formaron y cuánto tienen de bueno, y aunque todo ello no puede ser aplicable a nosotros por razones que a todos se nos alcanzan, es indudable que se trata de un asunto fundamental que todos debemos conocer.

Todas las potencias marítimas han pensado mucho sobre ello; de modo que tomando como modelos a Inglaterra, por lo bien que siempre le ha ido, y a Francia, por los puntos comunes que tiene ese país con el nuestro, raza, carácter, intereses, etc., y fijándonos bien en Italia, Estados Unidos, Alemania y Japón, por ser sus Marinas militares relativamente nuevas, creo tendremos materia sobrada para tratar con eficacia el estado de nuestra Marina y procurar implantar en ella lo bueno que todos deseamos. Además tenemos la suerte de que las organizaciones extranjeras están de acuerdo, son casi iguales en lo fundamental, y aun en otras cosas que parecen más secundarias.

Mucho hemos progresado nosotros en los últimos años, ¡pero cuán distantes aun estamos de donde debiéramos estar! Para llegar a ello tenemos que proponérselo, todos,

con el firme deseo de que hay que hacerlo *cuente lo que cuente*, y bien nos dice la Historia que en el transcurso de los tiempos los hombres de fe ciega e inquebrantable espíritu siempre han llegado a donde se han propuesto. Ya vimos a Patiño y Ensenada, y pronto vamos a empezar a ver otros ejemplos: Richelieu, Mazarino, los Colbert, y en los tiempos modernos, Tirpitz...

Fijaros en una afirmación que voy a hacer y que para algunos será más o menos gratuita. Durante la Gran Guerra ni los Almirantes ingleses ni los alemanes vencieron porque nunca tuvieron fe ciega en el éxito. Ahí están Jutlandia y antes Coronel, de que os habrán hablado en la clase de Historia; aquellas flores que ofrecieron a Von Spee en Valparaíso, los de su Colonia, después de la derrota de la escuadra de Craddock, debió dedicarlas para la corona de laurel de su próxima victoria mejor que profetizar que servirían para sus funerales, y al pensarlo así firmaba *inconscientemente* su sentencia de muerte. Si con el espíritu grande, ataca al llegar a las Falkland vence seguro, pues los mastodontes ingleses estaban carboneando; pero él iba *al sacrificio* y esto le perdió, aceptó una muerte honrosa en lugar de arriesgarse a... morir matando; le faltó impulso, decisión, estar convencido de que tenía que ganar.

Pero no divaguemos más que lo necesario para que arraiguen en vosotros estas ideas capitales que someto a vuestra consideración. Ya veis si están unidas la Historia, la Orgánica, la Estrategia y la Táctica. Cuando se desea una cosa, *hay que quererla de verdad*, convencerse de que hay que lograrla, estar seguro de que se logrará.

Si nosotros lo deseamos así, llegaremos a tener una Marina organizada, eficaz.

En cuestiones de Orgánica no todos los países han llegado a las mismas consecuencias por idénticos caminos; y el que el resultado les haya conducido a lo mismo, nos

prueba que ellos están en lo cierto; si nosotros no hacemos lo que ellos, seremos sin duda los equivocados.

Inglaterra y Francia han seguido caminos bien distintos; la primera al crear su Marina creó también el órgano adecuado para administrarla, y el tiempo y las costumbres fueron haciendo de esas primeras bases, leyes que se han ido transformando poco a poco—de ahí su fuerza—según las necesidades que demandaba el cambio de material y la cuestión social en el elemento humano. Ya trataremos despacio de ese Almirantazgo, modelo en su clase, sin delimitaciones concretas en atribuciones ni responsabilidades; y Francia, todo lo contrario, casi desde su comienzo, con principios perfectamente definidos, con Reglamentos delimitando atribuciones, obligaciones, honores, deberes y responsabilidades, han llegado en la actualidad por caminos tan diversos a una Administración que mucho tiene de común en lo fundamental.

Mucho tenemos que copiar; no somos los españoles aficionados a ello, tal vez la vitalidad de la raza nos da fuerza para creernos creadores inequívocos. Pero somos flojos, estudiamos poco para mejorar nuestra organización, nos contentamos con el buen deseo y la primera arrancada—que realmente es magnífica—, ¡lástima no sigamos!, no somos constantes. En cambio, somos maestros en la crítica negativa: no podemos copiar lo extranjero, tenemos otro carácter, otra luz, otro corazón, todo es cierto, pero si no copiamos (lo copiable, para mejorar lo nuestro) porque valemos más, y somos flojos para estudiar e inventar (lo ya inventado), si no pensamos sobre cosas tan fundamentales como las mil que a diario tratamos y discutimos nos debemos preguntar: ¿a dónde vamos? ¿es mejor dejarlo todo como está? No, no puede ser; hay que ir desarrollando la doctrina que todos los españoles sentimos y concebimos como nadie, porque en vivacidad y claridad de inteligencia no hay pueblo en el mundo que nos aventaje.

La Marina de Enrique IV.-Siglo XVII.-Luis XIII y el Gran Cardenal Richelieu, organizador de la Marina.

Ya indicamos las seis grandes Marinas extranjeras que hemos de estudiar: Francia, Inglaterra, Italia, Estados Unidos, Alemania y Japón. Comenzaremos por Francia y tomaremos como punto de partida los comienzos del siglo XVII cuando Enrique IV, después del restablecimiento de la paz general, se encontraba con la Francia tan desangrada y tan miserable como al terminarse la guerra llamada de los Cien años, y con el fin de construir unas galeras que consideró el Rey necesarias para empezar a tener alguna Marina tuvo que sacar fondos del dote personal de su mujer, María de Médicis, recordando, sin duda alguna, el rasgo de nuestra gran Isabel la Católica cuando empeñó sus joyas para *embarcarse* en la aventura mayor que ha conocido y puede conocer el universo, el descubrimiento del Nuevo Mundo.

Debemos decir antes de entrar en materia, que las fuentes de información que nos han servido para estos estudios, son, en su mayoría, francesas; las Historias de la Marina de M. J. Tramond. Jefe de servicio en la Sección histórica de la Marina, encargado de dar Conferencias en la Escuela de Guerra Naval; A. Reussner, Profesor de Historia Marítima en la Escuela Naval; la del Capitán de Corbeta René Jouan; Lacour-Gayet; Driault; Leygues; y otros escritos y publicaciones de Castex, la *Revue Maritime*, nuestra Revista, la Sección de Informaciones, etc., etc.

No tenía Francia ni un buque de guerra para proteger su poco comercio marítimo; los pataches franceses al en-

contrarse con sus rivales ingleses u holandeses, se veían obligados a cambiar su pabellón francés por cualquier otro de más prestigio en los mares.

El gran Ministro de Enrique IV, Sully, que tuvo que ir a Inglaterra por el año 1603 con una importante embajada, no tenía barco decoroso para atravesar el Canal y se vió precisado a pedir uno a los ingleses. Estos lo cedieron de buen grado y en él embarcó Sully y los principales personajes que le acompañaban; el resto de su séquito se metió en un barco francés que siguió al otro; ambos buques izaron sus pabellones respectivos, pero en cuanto los dos estuvieron fuera del puerto de Calais mandó el Comandante inglés a su colega el francés que arriase su bandera, pues en "aguas inglesas" no consentía que ondease el pabellón francés. Hubo gran indecisión por ver lo que se hacía, pero el mismo Sully ordenó a su compatriota que arriase su bandera para evitar conflictos. A tal extremo habían llegado las cosas.

Francia no era potencia marítima. Escasamente se dedicaban al mar 19.000 hombres. La Normandía, que dió ella sola en otro tiempo más de 12.000 marineros, no enrolaba en esta época ni 2.000.

Todo ello hizo pensar a Sully, no obstante su lema de *labranza y pastoreo*, y sobre todo a Enrique IV, que había que dar impulso a la Marina; el presupuesto de Marina, que al comenzar el siglo XVII era de unas 65.000 libras, se fué elevando de año en año en grandes proporciones, pues cuatro años después alcanzaba 485.000, y aun siguió subiendo. Se comerciaba más por el Mediterráneo que por el Atlántico. Tolón estaba esquilado después de las últimas guerras de Religión. Otro tanto ocurría con Marsella, pero aquí empezó Enrique IV a fomentar las Compañías de comercio, principalmente con Oriente; Turquía estaba en gran comunicación con Francia y ésta tenía influencia por aquellas partes del Mediterráneo; a su protección se encomendaban los Santos Lugares.

Enrique IV tuvo que luchar mucho con la decadencia de los puertos comerciales de poniente. Asimismo comerciaba, aunque con menos volumen de negocio, con los puertos de levante; llegó Francia a tener un millar de barcos de comercio y traficar por valor de más de 30.000.000 de libras. Pero la inseguridad de los cargamentos, debido a los piratas, era muy grande. Se formaron Compañías de seguros, que cobraban por los fletes que se les encomendaban hasta el 40 por 100 del valor de la mercancía. El Mediterráneo estaba infestado de piratas; los berberiscos de Argel, Túnez, los peñones de Marruecos y las islas de Córcega y Baleares eran refugio de gente tan maleante como valiente; allí tenían sus cuarteles las avanzadas del Imperio Otomano; allí tenían una Armada los turcos como defensa de la influencia musulmana que irradiaba poder, los regenados, para quienes la Religión era sólo un pretexto para apresar mercancías y hacer esclavos, que llevaban al Oriente mahometano. Hacían correrías por las costas vecinas de España, Francia e Italia y cogían cuanto se les presentaba, principalmente mujeres y niños, para hacer su comercio. En 1620 los franceses perdieron por apresamiento de los piratas de Túnez, Trípoli y Tetuán más de 400 barcos!!

Mucho combatió todo esto Enrique IV hasta su muerte, el 1610, en que le sucedió su hijo Luis XIII, con quien llega a ser primer Ministro y el árbitro de los destinos de Francia el Cardenal Richelieu, creador de la Marina francesa, a la que dió gran impulso.

Tres puntos tuvo su programa: primero, combatir el Protestantismo; segundo, abolir el poder de la Nobleza y la Casa de Austria (la Reina era una Princesa austríaca); y tercero, crear la Marina, a la par que rehacer la Hacienda y todo cuanto contribuyese a formar una Francia grande. A Richelieu se atribuye la frase: "Jamás un Estado es grande si no puede repeler una ofensa y tomarse la revancha." Protegió el comercio, las artes y las letras; él fué el creador de la

Academia Francesa. Siempre tuvo celos de la prosperidad de España.

Vió claro el problema de que había que nacionalizar las industrias, y con frecuencia exclamaba: "Poseemos todos los elementos para tener Marina, bosques para maderas, hierros, manufacturas de lonas y cuerdas, jarcias, etc., etc.; nuestra situación, con vistas a dos mares y en ellos los mejores puertos del mundo, nos dan las llaves de todas las rutas de navegación del globo, de modo que hay que hacer Marina", y la hizo; él puso los jalones que trajeron todo lo que luego fué la Marina francesa. En 1625 (al año de estar en el Poder) presentó al Rey su primer "Reglamento para la mar" y trabajando en él reunió en París la Asamblea de Notables. El Obispo de Valencay le ayudó mucho, convencieron a la Asamblea de Notables y votaron el primer crédito grande que se conoció en Francia para la Marina, 1.200.000 libras, para desarrollar su programa de construir 45 buques de guerra para el Océano y 30 galeras para el Mediterráneo. Con esto consideró tenía suficiente para las necesidades de aquel entonces, y además consiguió un presupuesto de Marina para lo sucesivo, de dos y medio millones anuales.

Richelieu acabó con los jefecillos de las flotas, más o menos particulares, quedándose con todos, compró a unos, a otros los redujo por la fuerza y él, Richelieu, se iba haciendo el indispensable, acaparando todo. De este modo se hizo el "Almirante", único que compartía el mando con el Rey.

Con las plazas marítimas hizo otro tanto; no nombraba Gobernadores más que a gente de su confianza y se reservó para sí el mando directo del Havre y Brouage (en las proximidades de la desembocadura del Garona, en Burdeos). Creó un cargo de Gran Maestre Jefe superintendente de la navegación y comercio. Le dió grandes poderes, pero no se atrevió a concedérselos máximos por si él no pudiese des-

empeñarlo (por tener que atender a todos los asuntos del Estado) y se lo confiase a otra persona no fuese ésta a levantarse contra él por el poder de que se hallase investida. Richelieu era Ministro, Dictador, todo, "era el amo". Colocó muchos parientes, gente muy suya, y al fin le sustituyó su sobrino el Duque de Breze.

Se bosquejó una Organización. Se dió gran boato al cargo; se creó un Cuarto Militar con "guardias" y "gentileshombres". Con un Intendente, un Jefe personal de Escuadras (que fué un viejo Comandante), y con seis capitanes y unos carpinteros y pilotos formó un *Consejo de Marina* en contacto con el Consejo de Estado. Designó un Tesorero del Gran Maestre, Comisarios, etc.; nombró ocho Tenientes Generales para las provincias (que sacó de entre Magistrados en su mayor parte; la Magistratura y la Nobleza gozaban de mucho prestigio), y aconsejaban al Gran Maestre en las cuestiones relacionadas con la Administración de la Marina. Hizo, como si dijéramos, un esquema de Administración Central con su Estado Mayor.

Antes, las provincias pertrechaban y equipaban sus barcos, pagaban sus dotaciones, etc., pero en 1631, como la Marina no marchaba bien, Richelieu terminó con todo esto, puso fin a tal estado de cosas; el Rey tomó a su cargo los pagos de las dotaciones a flote y de los suministros a los barcos; enviaba sus nóminas mensuales a las provincias o puertos donde radicaban los buques. Reunió éstos en Brest, Brouage y Havre, donde había personal permanente, encargado de la eficacia y de tripular la flota.

En cada uno de esos puertos había un Comisario Superior, director de todos los servicios; comisarios ordinarios, inspectores, guarda almacenes, empleados de Hacienda, y por supuesto un plantel de personal técnico y militar con residencia en los Arsenales; formaban esta plana mayor un Jefe de Escuadra, un capitán de puerto, oficiales de Artillería, pilotos, contramaestres y un "justicia". Con este plan

mejoró mucho la Marina a flote; en el año 1628 la eficacia era grande.

El Gran Cardenal, como vulgarmente se le conocía, quiso habilitar Arsenales y puertos militares con grandes "stocks", pero no fué tan afortunado en esto como en hacer barcos; hubo gran lucha con el comercio por los aprovisionamientos. Dió mucho dinero; y con esto y su voluntad creyó todo arreglado, a tal estaba acostumbrado; pero deseando equipar unas galeras en 1642 (poco antes de morir) eligió Tolón para ello, no sólo por ser uno de sus puertos favoritos, sino porque la Municipalidad y el pueblo le habían ofrecido mucho, pero a pesar de ello no pudo equipar los barcos.

En el Norte escogió el Havre, del que quiso hacer, además de un gran puerto comercial, la base naval para el Canal de la Mancha. Después de gastar mucho dinero llegó a la conclusión de que la dársena nunca sería buena para grandes buques de guerra. Nombró una comisión que recorrió la Bretaña y la Normandía buscando un buen puerto, para hacerlo base de operaciones del Canal, y no encontraron ninguno, por lo que decretó que sólo se construyesen barcos pequeños en los puertos del Norte.

Mas al Sur se encontró Richelieu con Brest, que le gustó muchísimo; realmente tiene grandes condiciones con su canal y fácil defensa; le llamó "la Chambre". Envió allí ingenieros, carpinteros, gente especializada en todos los órdenes de la construcción y reparación de buques; hizo talleres, almacenes y en cuatro palabras: astilleros y un gran Arsenal; pero a los cincuenta años—con alguna interrupción—de estar gastando millones y millones aun no se podía aprovisionar allí, por completo, una Escuadra. En Brouage también se trabajó de firme, por mostrar Richelieu gran afición a este puerto.

Quedamos en que Richelieu había organizado el personal a flote como pudo, metió en los barcos un Capitán, un

Teniente y un Alférez cuya única misión era representar al Rey y mantener la disciplina; para la navegación había en los barcos pilotos y marineros reclutados voluntariamente, dándoles muy buenos sueldos. En los Arsenales organizó verdaderos Cuerpos de desembarco que utilizó donde le hizo falta y terminó por alistarlos en el Ejército. La gente de Cámara de las galeras la proveyó con nobles de Provenza y formó así un Cuerpo distinguido que se fué tomando atribuciones e invadiendo el campo de los Jefes de Escuadra y pilotos, aunque nada entendían aquéllos de cosas de mar.

En Brouage (poco antes de que le sorprendiera la muerte), en 1642, reunió Richelieu un Consejo de Marina y dictó unas Ordenanzas o Reglamentos en que, tomando por base lo que había establecido sobre el asunto en Holanda, delimitaba atribuciones de Oficiales, reglas de maniobras y de toda clase de servicios, establecía la obligación de que se llevase en los barcos el "diario de navegación" por un Escribano, establecía sobre disciplina, abastecimientos, castigos, permisos y todo cuanto hoy día pueda constituir un Reglamento moderno sobre policía e instrucciones de Arsenales. Creó la Escuela de Artilleros y de Hidrografía; poco después moría, recomendando en su testamento que le sustituyese el Cardenal Mazarino.

Luis XIII, que sentía gran veneración por el difunto Cardenal, llamó en seguida al referido Mazarino y un año después moría ese Rey, dejando bien encarrilados los asuntos de la Marina.

El testamento del Gran Cardenal Richelieu quedó cumplido.

El Cardenal Mazarino.-Luis XIV.
Decadencia de la Marina.-Los Col-
bert, grandes Organizadores.

Mazarino, que le reemplazó, era de origen italiano, pero se naturalizó francés. Como no se había metido con la Casa de Austria, la Reina Ana, viuda de Luis XIII, que era una Princesa austríaca, le protegió cuanto pudo y al sustituir Luis XIV a su padre en 1643 le respetaron en su puesto de primer Ministro.

El nuevo Rey, el gran Luis XIV, tenía entonces cinco años y bajo la tutela de su madre se formó una Regencia que rigió los destinos del país. Mazarino llevó a término la guerra de los Treinta años (paz de Westphalia, 1648); y anteriormente la paz de los Pirineos con España; pero aunque hombre hábil y diplomático, por su mucha ambición era impopular. Mazarino no despreciaba el mar ni sus asuntos, en contra de lo que se decía, y hasta dedicó atención preferente a la Marina, sobre todo al principio de su Gobierno, haciendo un aumento casi del doble en el presupuesto de Marina; pero como no tenía los entusiasmos de Richelieu, ni su constancia, y le dominaban más las luchas políticas y personales que los asuntos marítimos, cedió el cargo de Gran Maestre de la Marina al Duque de Beaufort. Además, como le faltaba dinero a Mazarino para otras atenciones de Gobierno y de luchas políticas, fué disminuyendo el presupuesto de Marina, que en pocos años cayó de cinco millones a que lo había hecho subir a 355.000 libras; dejaron de pagarse buenos sueldos a la gente embarcada, con lo que la mayor parte se marcharon y los que quedaron no cobraban



con regularidad, así es que los que no encontraban otro sitio donde ganarse la vida servían a disgusto.

Beaufort, entre tanto, aumentándose las atribuciones, estableció un juramento a su gusto entre los Oficiales de Marina, por el que se obligaban a ciertas cosas, apiñándose como les convenía, y se restableció un feudalismo de la Nobleza, como aquel que con tanto acierto había hecho desaparecer Richelieu. Se volvió a los tiempos bochornosos, anteriores a Richelieu, y el personal competente se dispersó. Las Escuadras se componían sólo de barcos mercantes, armados como se podía. La Marina iba de capa caída.

Los ingleses y aun los holandeses (sus aliados) les despreciaban. Ruyter dedicó "los miserables navios franceses que le quedaban, a servicios de policía en el Mediterráneo" y trataba a sus dotaciones como hubiese podido tratar a las de piratas argelinos. En vano intentó Mazarino fomentar las Compañías de comercio con Levante y Poniente; no había impulso posible en aquel ambiente triste de la Marina. El comercio de Levante lo acapararon casi íntegramente los holandeses, incluso en puertos y colonias francesas. El de Poniente lo defendían algo más los comerciantes de Marsella, pero todo estaba en decadencia y era muy difícil levantar cabeza. En 1660 la Marina daba las boqueadas y así se contemplaba el deplorable espectáculo de que todo lo conseguido por Richelieu con tantos trabajos y sacrificios se vino abajo en poco más de una docena de años. Incluso Almirantes franceses como Nuchezes se avergonzaban de sus Fuerzas. Fué culpa la falta de entusiasmo y falta de dirección, no de clarividencia, en el Director; el pueblo olvidó completamente las cosas de mar. Y no obstante lo bien arreglado que Richelieu había dejado su testamento, Francia dejó de ser potencia marítima.

En este estado de cosas llegaron los asuntos de Marina a manos de Colbert, que era secretario de Mazarino, hombre de genio que había de levantar y aun mejorar la obra,

cuyos jalones dejó tan bien colocados Richelieu, verdadero encauzador de los destinos de Francia en aquella época.

Al morir Mazarino tenía el gran Luis XIV veintitrés años, y dado su carácter autocrático, reunió al Consejo del Reino y les dijo que nadie regiría los asuntos de Francia más que él personalmente, y pronunció la célebre frase "L'Etat c'est moi".

Por falta material de tiempo Richelieu no había podido dar a su País el *dominio de los mares*; aunque en ciertas épocas el estado de la Marina francesa llegó a ser floreciente. El Rey no mostraba por los asuntos de Marina los mismos entusiasmos que por los militares de tierra. Sólo vió el mar tres veces en su vida: la primera en Dieppe, a los nueve años; Tolón, a los veintidós, y Dunquerque, a los treinta y siete. Pero Colbert lo hizo todo.

Fué también un gran Ministro de Hacienda; no obstante ser un gran hombre, el pueblo le echó la culpa de los impuestos que hubo que cargar debido a las luchas constantes de todo el reinado de Luis XIV; murió Colbert impopular y maldecido. La posteridad le ha hecho justicia y le ha rehabilitado como se merecía.

Colbert era un burgués de Reims, perteneciente a una familia de pequeños comerciantes y funcionarios modestos. Empezó trabajando con Mazarino y llegó a ser el hombre de su confianza. A la muerte del Cardenal le dejó muy recomendado al Rey, diciéndole lo mucho que valía y que a él se debía la obra económica de Fouquet. Luis XIV le hizo Interventor de Hacienda y Ministro de Estado, Intendente, Consejero de Estado, de Marina y de la Casa del Rey.

Aunque el Rey no consentía que gobernase nadie más que él, concedía a Colbert toda su confianza y le daba grandes atribuciones, con una autoridad casi sin límites. Trabajador infatigable, espíritu metódico, hombre honrado a carta cabal y de voluntad inflexible, tan duro para los demás como consigo mismo, sin odios, sin amistades, ejerció una

labor decisiva para la vida de Francia. Durante más de dos siglos sus teorías y sus puntos de vista han sido norte y dogmas incontestables para los gobernantes franceses.

Empezó a ocuparse de asuntos de Marina en 1647 como secretario de Mazarino; en 1661 el Rey le encargó de llevar la correspondencia de la dirección de puertos. En 1665 le confió oficialmente la dirección de la Administración de Marina. En 1669 le aumentó las atribuciones que tenía no sólo en Marina, sino en Negocios Extranjeros y le nombró, poco después, tal Ministro de Marina, aunque de hecho lo venía siendo hacía tiempo. De 1660 a 1683 fué Colbert el amo absoluto de la Marina, y se puede decir que su creador; pero abrumado por tanto trabajo fué dejando poco a poco algunos detalles de la Administración y desde 1676 encargó de ello a su hijo, que trabajaba con él, y fué su más eficaz colaborador y el más fiel continuador de su obra. Lo había preparado (el padre) a su gusto; y con tan buen maestro, y su talento natural, pronto se impuso de todo; le fué sustituyendo, hasta que le dieron la firma, quitando trabajo al padre, sobre quien pesaba una tarea verdaderamente abrumadora. En 1683 lo sustituyó por completo.

Nacido y educado en la opulencia de su padre, no tuvo en su infancia las necesidades de éste; era ambicioso (el Rey le ennoblecó y le hizo Marqués de Seignelay) desde antes de destacarse como político; hombre de valer tenía grandes pretensiones, era menos comedido y prudente que su padre y no le interesaron las cuestiones comerciales ni de Hacienda. No llegó a tener los cargos que el padre, ni aun dentro de la Marina. La Hacienda, el comercio, la industria le importaban poco; no impulsó los negocios, ni la navegación, y como consecuencia lógica se resintieron las Colonias. La Marina era para él un instrumento de guerra y de gloria; no la miró como arma de defensa de las comunicaciones. Luis XIV siempre de conquistas y magnificencias simpatizó mucho con Colbert hijo. No trató de incul-

car en el pueblo la necesidad del dominio del mar. Fué el inspirador de la campaña contra Irlanda, y de la guerra de Francia con otras potencias navales. Su crédito iba en aumento, pero la muerte repentina a los treinta y nueve años le cortó la carrera y no le dejó coronar su obra. No contando con la muerte tan temprana, ni el padre ni el hijo se habían preocupado de buscarse el continuador de su obra. Hubo cambios en el Ministerio, y los celos de otros grandes hombres (Louvois) perjudicaron mucho a la Marina.

En resumen, Colbert padre comprendió aún mejor que Richelieu la Marina, el Poder Naval; verdad es que ya se encontró cosas hechas, se ocupó más de la Marina mercante (una de las razones de ser de la militar) y buscó la felicidad de su país más bien por las riquezas que le daba el aumento del tráfico y el comercio marítimo, que por el temor a la imposición de la Flota militar.

Colbert dió gran importancia a la parte burocrática, sin duda por las grandes dilapidaciones de dinero que encontró al encargarse de la Administración. Al morir Beaufort, para disminuir la influencia real, suprimieron el cargo de Gran Maestre e instituyeron de nuevo lo que pudiéramos llamar el Almirantazgo, casi independiente de la autoridad del Monarca. Pero la presidencia de este Organismo que al principio era cargo honorífico concedido a nobles muy jóvenes sin experiencia, porque no le dieron importancia, llegó a ser más tarde de la apetencia del Soberano, quien de este modo fué inmiscuyéndose en los asuntos navales, y así volvió el Rey a ser el amo y señor de la Marina.

Los Colbert (particularmente el padre) reforzaron la Administración Central; los negocios volvieron a funcionar, pero todo a plan administrativo. Las ordenanzas de 1674—modelo en su tiempo—instituían un Intendente Delegado del Ministro por puerto. A sus órdenes había Comisarios controladores y Oficiales de puerto, para construcciones, aprovisionamientos, armamentos y levas. El Intendente o Comi-

sario de toda fuerza naval tenía grandes facultades para todo lo administrativo, sin depender del Mando, con misión de vigilar, anotar y recordar si fuese preciso el cumplimiento de los Reglamentos. En los barcos iban como representantes del Poder Real un Capitán, un Teniente y un Alférez; que se ocupaban de la parte militar.

Crearon Oficiales administrativos, que llamaron *oficiales de pluma* que estaban por encima de los *oficiales de espada* (o militares); tomaron aquéllos gran incremento; de 40 que había en 1650 llegaron a 783 en 1690. Dió gran importancia a los Oficiales de pluma, haciendo una carrera de ello, con altos puestos, donde ascendían por méritos y antigüedad, y reclutó el personal entre la aristocracia y la judicatura, que entonces era la gente de más prestigio. Así elevó el nombre de los Oficiales de pluma a gran altura, pues gente honrada y recta obedecía con regularidad y trabajaba mucho y bien.

Hubo grandes luchas entre los Oficiales de espada y de pluma, pero estos últimos, por el apoyo y autoridad real, siempre vencían; llegaron a dominar por completo. Los Intendentes llegaron a tener autoridad (desde 1668) sobre los Jefes de Escuadra. El triunfo de la *toga* fué completo. La Marina llegó a ser eficaz y moderna, pero los inconvenientes de la *omnipotencia de la toga* no tardaron en hacerse sentir. La Marina fué una burocracia de papeles, y se perdió de vista el objetivo de ella. Los Oficiales que debían llevar la Flota al combate no eran consultados. Las Organizaciones se llegaron a hacer sin contar con ellos. El trabajo de oficina llegó a ser abrumador y se tomó como objetivo el que la Administración funcionase bien, relegando a segundo término el que la Flota fuese eficiente. Se confundió el medio con el fin.

El presupuesto de Marina había aumentado de dos a quince millones, pero no todo se gastaba como debía. Los arsenales parecían más una agencia de una Compañía, que

lo que en realidad debían de ser. Fueron ridiculizados por los ingleses. Se hizo célebre la frase de que "la pluma chafó a la espada". Es interesantísimo y de grandes enseñanzas leer con detenimiento estas luchas que hubo en la Marina francesa entre los elementos, más o menos civiles, y los militares. Hay bastante escrito sobre ello en las historias de aquella Marina.

Colbert hijo recopiló todas las disposiciones que se habían dado por su padre y por él, sobre todo caso que pudiese presentarse en cualquier asunto o aspecto de la vida marítima, y esas órdenes sabias y bien inspiradas fueron publicadas, en 1689, en unos volúmenes que sentaron jurisprudencia y fueron notables en aquella época y aún mucho después.

El gran problema que siempre tuvo Francia, el de la inscripción marítima, se agudizó. Había gran dificultad para encontrar dotaciones a los buques. Las guerras terrestres, que tenían el cariño del Monarca, llamaban más la atención al pueblo que la Marina, y con menos privaciones y peligros allí se inscribía todo el mundo. Colbert hizo la inscripción obligatoria a la gente del litoral. Se tuvo que extremar la nota hasta un punto que no podía dar buen resultado. Una vez a bordo se les encerraba y no se les dejaba saltar a tierra, para que no desertasen. Como era de esperar esto no resultó eficaz. Se llevó a los barcos gente de tierra adentro; un mozo robusto puede ser buen soldado, pero no es marinero; faltaban hombres. Se aumentaron los sueldos, se establecieron buenos hospitales en los puertos, y a las Escuadras se les asignaron buques hospitales. Se mejoró cuanto se pudo el trato y la ración de la marinería, pero aún así no era suficiente. La navegación mercante de donde había que sacar la gente para tripular los barcos de guerra, no estaba lo suficientemente desarrollada. ¡Diferencia con Inglaterra y Holanda!

A los incriptos se les agrupaba y se les iba llamando por

cierto turno, pero el desconocimiento de esto en el país y la falta de comunicaciones de entonces, hacía que no acudiesen cuando debían; algunos se habían ido navegando a Oriente y aquello fué un lío. Las medidas severas lo arreglaron algo; pero murió Colbert y todo quedó paralizado. A las Galeras, a remar, nadie quería ir, los tiempos brumosos y malos del Canal no eran nada apetecibles. Colbert trató de llevar negros de Guinea y salvajes de América, pero la tuberculosis acababa con ellos al poco de llegar; se llevaron esclavos turcos y hasta gente de presidio. Lo de los cipayos, en la pasada guerra, tampoco fué nada nuevo. ¿Si España hubiese hecho una cosa así, qué no hubiese dicho de nosotros, ¡inquisitoriales!, la crítica extranjera?

Además faltaban Oficiales al aumentar la Flota, y sin ellos nada era posible.

Dificultades del Reclutamiento.
La Marina de Luis XIV.—Guerras
Navales.—Ordenanzas de Colbert
de 1689.

Colbert, con la visión que le caracterizaba, aun comprendiendo que la falta de marineros era un grave conflicto, decía que lo era mucho mayor la falta de Oficialidad y añadía: "todo cuanto se haga en la Marina no tendrá eficacia alguna si no se tienen buenos Oficiales". Comprendió que con sólo tres Oficiales de guerra a bordo, no había bastante y aumentó el número de éstos con objeto de que se hiciese guardia permanente y siempre hubiese uno responsable de lo que ocurriese en el barco. La parte marinera seguía encomendada a los Capitanes pilotos, y a Contramaestres, vulgarmente llamados Oficiales de Mar.

Creó la Infantería de Marina, que por celos del Ejército se unió a éste, teniendo que recurrir a la formación de "compañías mixtas" para completar las dotaciones. Se crearon también compañías de artilleros y bombarderos; hizo todo lo posible por llevar gente a bordo de los buques.

El Duque de Beaufort había formado una Compañía que llamó de Guardias del Gran Maestre; a su muerte pensó Colbert trasformarla de modo que de allí saliesen los Oficiales verdaderos de Marina.

Se nutría esta Compañía de guardias noveles, a quienes nombraba el Rey con completa libertad; muchachos jóvenes, sin ninguna condición de edad, instrucción, ni nobleza, aunque en un principio la mayor parte provenía de esta clase. Se agrupaban en los puertos y allí recibían una instruc-

ción militar y marinera, pero muy deficiente, casi solamente el servicio de guardias (pues los instructores tampoco sabían mucho más) y un poco de movimientos de armas, esgrima, baile, etc., visitaban los Arsenales y Establecimientos militares y asistían a las construcciones y armamentos de los navíos, que más tarde tripulaban para aprender las maniobras en la mar y servir bien las baterías. Al final de la instrucción se promovía a Oficiales aquellos que proponían los Comandantes, o los Comisarios, que pasaban revistas a las dotaciones de orden del Rey. La instrucción era deficiente.

Duquesne—célebre por haber vencido a Ruyter y porque Luis XIV le ofreció el bastón de Mariscal si abdicaba de sus ideas calvinistas y no quiso—propuso la formación de una Academia flotante de Marina, donde profesores competentes y especialistas enseñasen a los alumnos maniobra, pilotaje, artillería y matemáticas y se intentó, dedicando a ello tres fragatas, una de ellas mandada por el célebre Tourville; aunque dieron muy buen resultado los Oficiales así obtenidos, las circunstancias no permitieron que continuase este sistema de instrucción. Al final del reinado de Luis XIV casi todos los Oficiales provenían de la Compañía de Guardias; juzgados por los ingleses eran los Oficiales franceses valientes y muy finos, pero poco competentes en su profesión y de un espíritu de cuerpo mal entendido.

La oficialidad de Luis XIV estaba compuesta: por el núcleo que aún quedaba de tiempos de Richelieu; los que reclutó por ser gente de buena voluntad (más o menos entendidos), entre capitanes mercantes, corsarios, caballeros de Malta, nobles del litoral, Oficiales del Ejército y gente del estado llano, algunos de los cuales llegaron a altos cargos. Colbert comprendió que también debían llegar arriba los "Oficiales de Mar", y que en todos los buques debía haber varios de esta clase. Colbert fué muy riguroso con la dis-

ciplina a bordo, y ello evitó muchos disgustos, porque apenas se iniciaban los cortaba de raíz.

Además de los grados de Capitán, Teniente y Alférez había otros grados intermedios, mal definidos, que mandaban fragatas, brulotes, galeotas, etc...

Estos grados eran despreciados por los Capitanes, Tenientes y Alféreces, que los tenían a menos. Entre los Generales tampoco estaban bien definidas las categorías. Duquesne, siendo Jefe de Escuadra (en aquel entonces era poca categoría militar), rehusó mucho tiempo servir a las órdenes de Tenientes Generales más jóvenes que él. Los Vicealmirantes y Capitanes Generales de Galeras los nombraba el Rey, así como los mandos en Jefe, sin que precisase grado. La dignidad de Mariscal era una recompensa suprema que daba el Rey, como en el Ejército, pero tampoco estaban bien delimitadas sus funciones.

Los Oficiales de Galeras formaban cuerpo aparte, y dado su espíritu de cuerpo siempre chocaban con los otros Oficiales de Marina, con grave perjuicio para el servicio. Colbert trató de armonizarlos a todos y con severas disposiciones en la Ordenanza logró mucho. No se llegó a concretar sobre reglas para la maniobra de los buques, pero llegó a haber cierta uniformidad para los armamentos y ejercicios en tiempo de paz.

Colbert, hombre de grandes concepciones, en su fecundo ingenio, se fijó principalmente y organizó los puertos militares y comerciales, la defensa de costas, y la nacionalización de las industrias navales.

Comprendió que las Bases eran las que defendían los buques y no éstos los que defendían aquéllas. Teoría discutida hasta no hace mucho y que tan funestos resultados dió a quien trató de contradecirla. También comprendió que los puertos militares deben estar separados de los comerciales; aquéllos deben tener condiciones distintas de éstos, para reparar averías y aprovisionar los buques de guerra de muni-

ciones y otros pertrechos que no se encuentran en el comercio ordinario.

Especificó que en los Arsenales, además de grandes diques, salas de armas, talleres de reparaciones, etc., etc., debía de haber almacenes independientes para cada buque, donde depositar sus pertrechos y repuestos; de no poder hacer estos particulares para cada buque, que lo fuesen para seis u ocho, por Divisiones o Escuadras; con ello se facilitaba mucho el buen orden en todo y la rapidez de aprovisionamientos.

No descuidó Colbert la parte científica, pues a cada Arsenal asignaba una Escuela de Artilleros y otra de Hidrografía.

En el Mediterráneo, la dársena de Tolón se agrandó para que fuese capaz para 100 navíos. Tolón fué principalmente puerto para armamentos y construcciones, por estar lejos de los Mares del norte, donde solían ser las contiendas. Marsella se dedicó para las Galeras.

En el Norte, Brouage se deshizo por inservible. Se creó Rochefort y se proveyó de grandes elementos, no obstante sus escasas condiciones. Estaba situado en una región rica y que tenía gran comunicación con América. Brest, con más condiciones, tomó enorme desarrollo. De una villa de 50 habitantes se hizo con más de 6.000, entre obreros, marineros y comerciantes. Se llegaron a reunir más de 50 navios grandes, y al ver tanta magnificiencia, Colbert pedía en vano a Luis XIV que fuese a verlo.

Todos los puertos militares y en especial Brest, se artillaron y defendieron espléndidamente. Era el puerto base contra ingleses y holandeses. Havre se trató de ponerlo en condiciones, pero por lo peligroso de su entrada se desistió de ello. Dunquerque no pudo llegar a admitir grandes buques y Cherburgo, aunque muy bien situado para ser la base francesa en el Canal, por su proximidad a Inglaterra y Holanda, había que hacer muchísimo y gastar tanto, que no se hizo na-

da, y quedó Francia sin puerto base en el Canal. Luego se hizo de Cherburgo el puerto que hoy día tienen, artificial en su mayor parte, y que últimamente dedican a aviación y fuerzas sutiles.

En las costas se hicieron instalaciones y puestos de guardia en numerosos puntos. En los Arsenales se montaron defensas formidables (como en la entrada y Canal de Brest). Se organizaron defensas móviles de Galeras y embarcaciones menores. Se asignaron habitantes del litoral al servicio guarda costas, con detrimento de las ocupaciones habituales en los vecinos; también la Marina mercante se resintió de que le distrajesen gente para la defensa del litoral. Había tan pocos hombres en Francia, dedicados al servicio del mar, que cualquier distracción que de ellos hiciesen para la Marina militar o defensa del litoral, repercutía inmediatamente en la Marina mercante.

Se llegó a hacer el servicio obligatorio, pero se perturbó todo grandemente, pues aunque a los inscriptos se les llamaba por grupos, como ya dijimos en la Conferencia de ayer, la falta de comunicaciones en aquella época, y las duraciones de las travesías a vela, hacía que muchos hombres faltasen al llamamiento de servir al Rey, por hallarse muy distantes, o no tener idea de cuando les llamaban, ni lo que tardarían en incorporarse; y si para no incurrir en esa falta, por miedo a las sanciones grandes que Colbert imponía, dejaban los mozos de embarcar en los barcos mercantes, se debilitaba el comercio de Oriente, con las naturales consecuencias para el país.

En la guerra de Augsbourg se llegó a parar toda la navegación mercante, por haber sido llamados sus marineros a la militar.

Colbert, lo mismo que Richelieu, nacionalizó en Francia la construcción con materiales y personal franceses; para ello trajo maestros carpinteros y herreros de Inglaterra y Holanda. En cada Arsenal creó un Consejo de construc-

nes, en el que predominaban los Oficiales de Marina, pues decía Colbert que se confiaba más en que diesen su visto bueno los Oficiales que habían de navegar los buques, que toda la aprobación de Intendentes, Ingenieros y carpinteros por muy hábiles y estudiosos que fuesen. Colbert, en su afán de redactar, quiso publicar un Manual para la construcción, con todas las fórmulas empíricas necesarias para hacer barcos, pero Duquesne se opuso diciendo que no era posible en un solo libro recopilar todo lo necesario para construir buques, pues no había dos buques iguales. Colbert dió gran impulso a las construcciones, con premios grandes en metálico, y aseguraba que en Tolón se podía hacer un buque de 40 cañones en un día, y en Marsella otro tanto con respecto a una Galera. Realmente hay escritos ingleses de esta época, que reconocen y admiran el impulso dado en Francia a las construcciones.

Por unas Ordenanzas de 1669 se requisaron todas las maderas del reino. Se implantó la expropiación forzosa; Agentes de Marina recorrían las provincias eligiendo los bosques y marcando los árboles que les parecían a propósito para la construcción. Se crearon industrias, provisiones, velamen, anclas, hierros, cuerdas, etc., etc. El rendimiento fué prodigioso en conjunto. El desarrollo de las industrias, nunca visto, dió riqueza al país, pues muchos extranjeros iban a comprar a Francia.

Gran preocupación de Colbert fué la construcción de la artillería que así mismo implantó en Francia; se hicieron fundiciones de cañones en los Arsenales y se protegió grandemente la industria particular, dirigiendo esas fábricas Intendentes y Oficiales de artillería; pero nunca se llegó a igualar a la industria inglesa en este respecto.

Resumiendo; más elocuente que cuanto pudiésemos decir en elogio de los Colbert es manifestar que cuando ellos cogieron las riendas del Poder tenía Francia ocho navíos útiles, y al comenzar la guerra con Holanda (1670) tenía

120!, y la flota aumentaba constantemente. La buena organización administrativa y la centralización de ella, el tener Colbert todo en su mano, dió en aquella ocasión magníficos resultados, pues se movilizaron las fuerzas con una rapidez y precisión admirable para aquellos tiempos. Todo el mundo respondió al esfuerzo. Francia demostró tener una de las mejores Marinas de su época, pero aquella guerra aniquiló las poblaciones costeras, cogiendo la Marina militar todos los hombres y todo cuanto flotaba y le podía ser útil. Las poblaciones del litoral se agotaron y la Marina mercante se paralizó en absoluto.

Lástima fué, pues el florecimiento en la Marina francesa había llegado a su apogeo. La protección al comercio había conseguido el aumento de éste, lo mismo en Levante que en Poniente.

En gran parte había cesado la piratería de los mares, y todo auguraba un buen porvenir.

La mejor apología de los Colbert la hicieron sus propios adversarios políticos—que los tuvieron a montones—pues decían (creyendo hacerles daño) que habían dotado al país de tal prosperidad, riqueza y pentrechos de guerra, que debido a ello había concebido Francia una política imperialista que la llevó a unas guerras, de las que no salió muy bien librada.

Por lo que nos afecta, diremos de pasada que también con España hubo sus más y sus menos; con motivo de la sucesión de la Corona a la muerte de Carlos II (el desgraciado hijo de Felipe IV). Como sabemos, Luis XIV estuvo casado con una hija de Felipe IV, y aunque al desposarse hizo el Gobierno español que aquella Infanta renunciase a todos los derechos que pudiesen corresponderle al Trono de España, se convino en ello por el Gobierno francés, mediante el pago por España de 500.000 escudos. La entonces reina de Francia renunció, pero el estado del tesoro español no permitió pagar esa cantidad, y aunque todos callaron, la cosa quedó en pie. Todo el mundo pensaba al ver

lo enfermizo de Carlos II que éste moriría cualquier día y el problema se plantearía con todo vigor, pero nada se hizo.

Mucho duró para lo que se pensaba Carlos II, pero al fin murió a los treinta y ocho años, sin descendencia, como era de esperar, y el problema surgió. Se disputaron el Trono de España la Casa de Austria y los Borbones. Luis XIV pedía en nombre de sus hijos (pues él ya se había vuelto a casar), si no todos los dominios españoles de Europa y América, por lo menos los Países Bajos y otros territorios. Tomó parte en nuestra guerra de Sucesión. Al fin vino Felipe V, el nieto de Luis XIV.

Luego, los franceses tuvieron otras guerras en que intervino la Marina, y de todas ellas quedó mal parada y casi deshecha por falta de recursos para reponer lo que había perdido.

Para terminar esta parte, referente a los Colbert, extraeremos algunos párrafos de sus Ordenanzas de 1689 (1).

Los Comisarios eran representantes del Poder Real y de la Hacienda, y como a tales se les daba la preponderancia que merecían.

(1) Hace poco se ha publicado un libro francés sobre "Los Colonizadores de Luis XIV", y allí habla largamente de "los Begun" (así se llama), familia próxima pariente de los Colbert, que varios de sus miembros se distinguieron en la Administración de las Colonias, particularmente Guadalupe y Trinidad. Libro muy interesante que, asimismo, dedica gran espacio a los Colbert, alma de todas las Organizaciones de su tiempo. Por cierto, entre otras sugerencias que se desprenden de su lectura está la de que los franceses empleaban como castigos en ultramar—en el siglo XVII—la pena de cortar las narices y las orejas a los... que lo mereciesen, y a este horror le llamaban el "triángulo sangrante".

No hace mucho leíamos otro libro, inglés, que nos refería los horrores y torturas a que eran sometidos algunos culpables en las mazmorras de la Torre de Londres...; y nosotros nos preguntamos, admirados, si estos señores hacían estas cosas, ¿a qué horrorizarse y hablar tanto de nuestra "Inquisición" y colonización de América, dos siglos antes?

No hay que olvidar que, en esta época, los delitos contra la Religión eran considerados de lesa Patria.

Algo análogo pasó en España poco después de esta época a que nos referimos, cuando Felipe V y sus ministros, Patiño y Ensenada, organizaron nuestra Armada.

Veamos algunas muestras:

Dice un Artículo.—Si hubiese conflicto entre Oficiales principales o subalternos, el Intendente oirá sus razones para llevarlas al General, a fin de terminar sus diferencias, sea provisional o definitivamente; si fuesen necesarias órdenes de S. M. dará aviso al Ministro.

Otro.—En los combates observará la conducta de los Comandantes de los navíos e informará exactamente al Rey.

Capitanes.

No abandonará el buque de noche. En el extranjero no podrá ir a tierra sin permiso del Mando. Si se separa de la insignia será puesto en prisión. En los cruceros de castigo no podrá volver a puerto hasta que le queden quince días de víveres, dando cuenta al Intendente de las causas de fuerza mayor. No podrá durante el viaje dar permiso a ningún marinero.

Escribano.

Es una especie de Contador con cargo de todos los efectos del barco.

Rango.

En los Consejos sobre justicia, policía, finanzas, construcciones, etc., el Intendente o Comisario precederá al Jefe de Escuadra.

El Comisario General alojará después del Mando Almirante. El Comisario ordinario, después del Comandante. En los Consejos el Comisario ordinario tendrá su puesto después de los Oficiales Generales.

Las categorías militares son: Almirante, Vicealmirante, Tenientes Generales, Jefe de Escuadra, Capitanes de Navío, ídem de Fragata, Teniente de Navío, Capitán de Bru-lote, Alférez de Navío, Teniente de Fragata y Alférez de Fragata.

Los galeotes llevaban Capitanes, Tenientes y Alféreces especialistas. Las Galeras tenían personal especial.

Policía.

Los Escribanos advertirán a los Capitanes lo que sepan, y tendrán a este efecto un libro registro. El Escribano llevará el libro de castigos, comunicando todo al Mando de la Escuadra y al Comisario.

Guardias de Arsenales

En los Arsenales el Mando y el Intendente elegirán los que hayan de ser Ingenieros y los examinará el Ingeniero.

Reclutamiento.

El Intendente y el Comisario se ocupan de todo, así como de su distribución en los buques.

Arsenales.

El Intendente, recibida orden de construcción, busca y reúne materiales necesarios. Examina el número de "Oficiales de Mar" y marineros que deben dotar cada barco, ordenando las levas necesarias.

Presas.

El Intendente entiende en el juicio verbal, para lo que se trasladará al buque apresado; deberá celebrarse en presencia del Capitán y dos Oficiales o marineros. Oído el juicio declara la presa, enviando el expediente al Ministerio.

CAPITULO VII

LA PRE-REVOLUCION Y LA REVOLUCION

Decadencia de la Marina.—Pontchartrain, padre e hijo.—Guerra de Corso.—Choiseul, Ministro de Luis XV.—Labor de este Ministro y juicios sobre él.—Sartines, Ministro de Luis XVI.—La guerra de América.—Ambiente revolucionario.—El Reclutamiento.—La Revolución.

CANTILEVER

THE RECEPTION OF A REVOLUTIONARY

... ..
... ..
... ..
... ..
... ..

Decadencia de la Marina.—Pontchartrain, padre e hijo.—Guerra de Corso. Choiseul, Ministro de Luis XV.—Labor de éste Ministro y juicios sobre él.

La decadencia de la Marina francesa durante la segunda parte del reinado de Luis XIV, era manifiesta. Colbert hijo, murió, como dijimos, muy joven e inesperadamente. Sus ardores bélicos llevando a la Marina a varias luchas con potencias marítimas de primer orden, ya dijimos que condujeron a la Armada, de la pujanza que tuvo a la indigencia en que acabó.

Las consecuencias de la muerte de Colbert no se hicieron esperar, sin sustituto preparado ni definido y con grandes enemistades políticas en la misma camarilla de Luis XIV; con la envidia general que suele producir en las camarillas el encumbramiento y la gloria de alguno de los que la forman, si sobresale mucho sobre los demás, máxime si éste empieza a decaer, hizo que el sustituto de Colbert en la Secretaría de Estado, en lugar de ser un amigo del muerto que hubiese continuado su obra, fuese su enemigo político, el Interventor General, Conde de Pontchartrain, ilustre magistrado.

Este señor dijo, sobre poco más o menos, que la Marina era muy cara y que como las victorias navales que se habían apuntado los franceses no habían hecho variar el curso de la política general, lo mejor era desarmar el resto de la Escuadra que les quedaba. ¡¡Dicho por un Ministro de Marina!! Pero Luis XIV no se resignaba a que su pabellón desapareciese de los mares y obligó a Pontchartrain a que aquel año,

por lo menos, se continuase el plan de construcciones que dejó Colbert.

Tourville era partidario de que puesto que nada se podía intentar ya contra Inglaterra, se dejasen los buques listos en Brest y desde allí ejercerían su influencia como "fleet in being".

Continuó la política de Francia de no arriesgar los buques en luchas indecisas, y por reservar el material perdían la moral, que es mucho más importante.

La batalla de Barfleur y el desastre de la Hougue hicieron que cambiase la historia de Francia. El primer efecto de este revés fué que Pontchartrain adquiriese gran popularidad y su autoridad se hiciese absoluta; se echó toda la culpa del desastre al Intendente General Bonrepaus, que no volvió a ocupar puesto ninguno en la Marina. Luis XIV le guardaba ciertas consideraciones.

Pontchartrain era hombre de papeles, sabio y muy honesto, de recto criterio que le hizo reclamar de las iniquidades del proceso de Fouquet, y ésto le proporcionó entre otras cosas, la enemistad de Colbert y el estar desterrado más de veinte años; por eso Louvois le buscó para ponerlo frente a los Colbert. El Rey forzó a Pontchartrain a aceptar la cartera de Marina, pues la rehusaba alegando su incompetencia en asuntos navales. Trabajó mucho; y si una Administración escrupulosa hace grande a una Nación, no tuvo Francia hombre más grande que Pontchartrain.

Extremó aún más que Colbert el celo en la Administración, introduciendo en la Marina una de detalles administrativos que hasta entonces no se habían admitido. Pero esto no basta.

No obstante su buen deseo y honradez, debido a su falta de práctica, los gastos aumentaron de un modo fabuloso; de 17 millones a que ascendía el presupuesto con Colbert, llegó a 25, y gastando mucho más se hacía mucho menos y la Marina venía para abajo. Esto le aferró más en su idea de

terminar con la Marina y se decía: Si nos decidimos a encerrarnos en casa y vivir con los recursos de nuestro suelo, que nos da de sobra, ¿qué daño nos pueden hacer los dueños del mar? Consecuente con estas ideas, propuso abandonar la "vanidad de las Escuadras" y renunciar a esta máquina de guerra "superflua y onerosa"; pero Luis XIV se oponía a licenciar a la Marina, deseaba verla crecer de nuevo para hacerse dueño del mar, pues servía muy bien a los aires de grandeza que este gran Monarca respiraba.

La Marina hay que *sentirla* como un Sacerdocio; por eso un Ministro que no la sienta no puede desempeñar bien su cometido.

Y consecuente con el ambiente que se respiraba en el Ministerio, todo se resentía de ello; los barcos navegaban poco, las dotaciones estaban faltas de entrenamiento y de espíritu, los Oficiales y Planas Mayores sin estímulo de ninguna clase, ni de arriba ni de abajo.

El reclutamiento era cada vez más dificultoso, se apeló a cuanto recurso se creyó eficaz para aumentar el contingente de "marineros". Se hizo inscribir a gente del interior si tenían afinidad con algo acuático, como marineros de lagos y ríos; se obligó a que los padres inscribiesen a sus hijos desde los diez años de edad; se prohibió desmatricularse; y ante todo era preferente el servicio naval militar al mercante. Esto produjo malestar y hasta se llegó a llamar esclavos a los habitantes del litoral, pues no tenían durante varios años libertad de movimientos; por asegurar que se presentarían a tiempo de servir al Rey, se les impedía navegar en lo mercante con mucha anterioridad de que les tocara.

Como la penuria del Estado cada vez era mayor, parejo con el aumento de obligaciones corría la disminución de sueldos; desde luego, los no embarcados, aún en expectativa de destino a flote, no cobraban; los auxilios a viudas, huérfanos e inutilizados, asimismo se disminuyeron, y en el personal había un descontento tan grande, que la Marina se

hizo más impopular que nunca. Las ventajas concedidas por Colbert habían llegado a desaparecer.

Con los procedimientos que empleaban, tal vez reunieran hombres para los barcos; pero muchos de ellos no eran marineros.

Barcos en papeles había bastantes; pero en su mayoría estaban inútiles y sus dotaciones malas y muy desentrenadas. ¡Qué diferencia de hacía sólo diez años! A fines del siglo XVII la eficiencia de la Marina francesa dejaba bastante que desear. Doce años seguidos rigió Pontchartrain los destinos de la Marina, y de esos doce, ocho fueron de guerras continuas contra enemigos poderosos. Luis XIV estaba consagrado por completo a las guerras terrestres y concedió gran autonomía a Pontchartrain, que seguía en la idea de que las batallas navales no decidían nada y que la defensa de sus costas estaba asegurada por la organización que se les había dado.

El comercio marítimo que tenía Francia, había caído tanto, que decía Pontchartrain que no significaba nada para la riqueza nacional. En cambio, en Inglaterra y Holanda, lo era todo, por los muchísimos barcos de que disponían para navegar y lo acaparado que tenían el comercio de todo el mundo. En vista de esto pensó Pontchartrain el grave daño que causaría a las Naciones antes citadas una guerra contra su comercio, con Escuadras ligeras de navíos rápidos, volantes. El bloqueo a esos pueblos, por la disminución de ingresos que traería consigo, sería, sin duda alguna, una victoria para Francia. Para llevar a cabo estas ideas, se predicó por todo el litoral la guerra de corso, se dieron patentes de corso a todo el que las deseaba y el Rey mismo se decía corsario.

En países latinos, donde todos tenemos dentro algo de aventureros, donde a la iniciativa privada se confía tanto, este sistema no pudo por menos de dar espléndidos resultados. Además, el Estado lo apoyaba y se decía para fomentar a "la afi-

ción", que no hubiese escrúpulos, pues esta guerra de corso se hacía no con fines de aprovecharse cada uno, sino para causar al enemigo un daño positivo, lo que en realidad aconteció. Todo el mundo se dedicó en la Marina francesa a la caza de barcos mercantes del enemigo. Pronto se resintieron de ello ingleses y holandeses.

Los corsarios aumentaban de día en día, y esta guerra se sostenía por el botín apresado; se pagaba ella misma, y las regiones del litoral de Francia, lejos de verse aniquiladas por las guerras, como les sucedía antes, ahora se veían enriquecidas por las mercancías y toda clase de presas que cogían, particularmente a los ingleses y holandeses.

El éxito creciente, aumentaba los partidarios del sistema, y el Gobierno se veía cada día más popular. El Rey y la Corte se interesaron y apoyaron cuanto pudieron la guerra de corso.

Como mucha gente se enriquecía, el pueblo *se aficionó a las cosas de mar*, llegando a estar metidos en el *negocio* mucha gente que nunca se dedicó a la Marina; y tal fué el auge que llegó a tomar, que se conocía a Francia en el extranjero con el nombre del país pirata.

Dunquerque era un nido de piratas, que actuaba con eficacia sobre las costas holandesas e inglesas, y la "guerra naval industrial", como se la llamaba, tenía más éxito que ninguna empresa conocida.

Algunos corsarios, como Jean Bart, Duguay-Trouin, entre otros, recibieron nombramientos de Oficiales de la Armada y Jefes de Escuadra y Comandantes de buques.

Algo análogo se había hecho en Inglaterra en tiempos de la reina Isabel, y aún hoy día vemos en las popas de sus buques nombres de célebres marinos que comenzaron a distinguirse ejerciendo el lucrativo y peligroso oficio de corsario.

La carrera de corsario no requería gran aprendizaje y era más agradable y productiva que la pacífica vida del Capitán mercante. A los Oficiales se les daban mandos en corso y llegaron a ser famosas las escuadras de Dunquerque, com-

puestas de buques del Rey, e incluso tenían, a su manera, sus Ordenanzas y Reglamentos. Esto trajo consigo una relajación muy grande en la disciplina, por el reparto de las presas y el gran botín que todos los días cogían.

Los ingleses, como hemos dicho, hicieron lo mismo cuando atacaban nuestros galeones cargados de oro, que venían de América, en tiempos de Felipe II; Drake y tantos otros así se dieron a conocer.

A este Ministro Pontchartrain, cuando murió, le sucedió su hijo; inepto para el cargo, hizo que todo fuera de mal en peor. El sistema administrativo, sin la vigilancia ni honradez de Colbert, ni de Pontchartrain padre, daba malos resultados económicos y, peores, militares. Hubo grandes dificultades financieras; se volvió a la época en que no se pagaba a los Oficiales y malamente a la gente. En doce años sólo se botaron en Tolón tres navíos y no había dinero para aprovisionarlos. Se debía a algunos de los obreros de los Arsenales más de un año de salarios. La misma Oficialidad llegó a pasar hambre; *en todas partes cuecen habas*. Los Intendentes y los Generales se vieron más de una vez obligados, por piedad, a vender cosas de los Arsenales para dar de comer a los obreros.

De los fondos de la Caja de Inválidos se echó mano para pagar no sólo a los marinos, sino al personal civil de los Arsenales, y se reformó la Caja para que en ella pudieran tomar parte los marinos mercantes. En este estado de penuria se comprende que no tardó la Marina Militar en descomponerse por completo, y se puede decir que aquella Marina floreciente en las buenas épocas de Luis XIV, al final del reinado de éste era miserable y estaba muerta.

El anulamiento marítimo de Francia frente a Inglaterra fué completo; únicamente se practicaba el corso y cada vez en menor escala, pues los ingleses y holandeses lo combatieron con eficacia. Los "recursos heroicos" que no se basan en

una sana moral, caen al fin, y entonces la descomposición es intensiva.

A esto sucedió, como casi siempre, una reacción; la parte marinera siguió mal; pero pasados algunos años, los Oficiales de Marina se distinguieron por sus estudios y afición a las matemáticas; la cultura entre ellos aumentó considerablemente y renació el espíritu de Cuerpo. Se hizo obligatoria la Nobleza para ingresar en Marina. Renacieron las luchas entre Oficiales de "pluma" y "espada"; pero ahora no tenían aquéllos la protección decidida del Ministro, y por tanto, no solían vencer. Los ascensos eran muy lentos. Sin guerras se perdió la práctica y se producían a menudo averías por "ineptitud, orgullo y ancianidad". La convicción de que no estaban en estado de luchar, disminuyó sensiblemente la moral.

Se tenía la creencia de que los grandes gastos de Inglaterra en su Marina, llevarían a la Nación a la bancarrota, y entonces sería la ocasión de dominarla, cuando dejase, por falta de dinero, de construir barcos. Algo parecido se dijo en Alemania unos años antes de la última guerra; la Historia se repite.

Se sucedieron varios Ministros que nada hicieron por falta de decisión, de dinero y de ambiente. Al fin, con Luis XV apareció el Duque de Choiseul-Stainville (1758), que era activo, inteligente, aristócrata y elegante.

La política en Europa estaba muy revuelta y el travieso político inglés Pitt influía mucho en ella.

Choiseul-Stainville, con el apoyo del Rey levantó la Marina, gastó mucho dinero, hubo explosión de entusiasmo en Francia, los pueblos iniciaron suscripciones para barcos, etcétera. Choiseul concibió grandes proyectos; entre ellos pensó en la invasión de Inglaterra y se hicieron grandes preparativos en los puertos del Canal. Construyó chalanas para el transporte de tropas en los puertos del Havre, Brest, Dunquerque y Rochefort. Pensaba mandar 50.000 hombres a invadir Inglaterra y 12.000 a Escocia. Alistó dos Escuadras,

una en Tolón y otra en Brest, y con ellas unidas se lanzaría contra la "pérfida Albión".

Ni que decir tiene que todo fracasó por la gran superioridad que existía entre la Marina inglesa, tan fuerte y entrenada, sobre la francesa, recientemente reconstruída; se tuvo material, pero no personal; porque el que había ni tenía entrenamiento ni sólida organización. Por esta época ofreció Inglaterra, por intermedio de Pitt, a España, la cesión de Gibraltar, con tal que le ayudásemos a recobrar Menorca. No creemos en la sinceridad de esta oferta porque ni el pueblo inglés ni su Parlamento nunca concibieron que Gibraltar pudiese ser restituido.

Choiseul contribuyó, en 1761, a la firma del "pacto de Familia" (que luego subsistió sin la *familia*), alianza perpétua por la que se comprometían todos los Soberanos de la Casa de Borbón a protegerse y ayudarse, y en aquel momento apañarse contra Inglaterra; pero también fracasaron en su intento, porque la Flota inglesa estaba en grado admirable de instrucción.

Choiseul "regeneró" el Mando de los buques. En 1765, dió unas Ordenanzas a base de las célebres de 1689; pero reformándolas grandemente. Los Comisarios quedaron reducidos a su papel administrativo. Hizo una transformación radical en la administración francesa, como lo demandaban las circunstancias, pues los tiempos iban cambiando. Ello le dió mucho nombre. Reorganizó los Ingenieros con una Escuela en París. Moralizó los ascensos. Estableció verdaderas Escuelas náuticas. Organizó la Infantería y Artillería de Marina, e incrementó cuanto pudo el reclutamiento. Quiso hacer navegar mucho a las Escuadras, y no pudo por falta de dinero; pero formó una "Escuadra de evoluciones" que dió muy buenos resultados. Su vista estaba fija contra Inglaterra y en aliarse con España.

El Rey y la Nación tenían miras continentales. Poca eficacia tenía la Marina francesa en esta época, no obstante el

material con que contaba; y lo prueba que a pesar del "pacto de familia" antes citado, y las correspondientes "buenas relaciones" entre Francia y España, cuando Carlos III quiso recuperar Gibraltar y mandó a Londres al Conde de Almodóvar para hacer "determinadas proposiciones" al Gabinete inglés (1), éste rechazó las proposiciones y no accedió a la devolución del Peñón; tuvieron el poco éxito de las repetidas negociaciones entabladas por los Monarcas que le precedieron; confió Inglaterra única y exclusivamente en la supremacía de su Flota sobre la francesa; de nada sirvieron el talento ni el conocimiento que tenían de la Corte de San Jaime el Embajador y las personas que le acompañaron, particularmente el clérigo irlandés Hussey, capellán de Su Majestad.

La política internacional hizo caer al Ministro de moda.

Choiseul, en los tiempos que actuaba, hizo un buen papel, su trabajo, en honor a la verdad, se elevó sin duda alguna sobre sus inmediatos predecesores, y los de aquellos que le siguieron; pero de eso a compararle, como hace Mahan, en su INFLUENCIA DEL PODER NAVAL SOBRE LA HISTORIA, con Richelieu y con Colbert, va un verdadero abismo.

No recuerdo si lo dije alguna vez; pero como Mahan en sus escritos nos trata tan mal, no estará de más el repetirlo.

Mahan, como historiador, deja bastante que desear. Ni elige los autores más conspicuos de los que han tratado la materia sobre que discurre, ni se ciñe a la verdad cuando comenta lo ocurrido. No es imparcial al emitir sus juicios, ni es ponderado al sacar consecuencias de los hechos.

Veamos lo que dice Sánchez Toca sobre los personajes que nos ocupan.

Entre los historiadores franceses, ingleses y norteamericanos que han consagrado sus estudios a la raza latina, tenía seguramente Mahan autoridades de mayor cuenta que las que suele invocar con predilección.

(1) Juderías, *Gibraltar*. Apuntes para la Historia... 1915.

Y no formulamos este reparo por los agravios inferidos al juzgar cosas y personajes de la monarquía española, sino que alcanza también a juicios temerarios formulados sobre sucesos y gobernantes de otras naciones. Respecto de Francia, por ejemplo, presenta Mahan al duque de Choiseul como el tercero, con Colbert y Richelieu, de los grandes hombres de Estado que en aquella monarquía tuvieron la exclusiva de comprender la importancia del Poder Naval. A Choiseul le agradaría seguramente el parangón y compañía; pero justo es convenir que a sus dos ilustres predecesores, en cambio, les sobraría razón para agravio. No es fácil inferir quien haya sido el recomendante de Choiseul para este tercer premio, pues los jueces competentes de Francia ni siquiera le reconocen lugar de accésit. El Príncipe de Tayllerand, a quien se puede tener por algo competente en juzgar estadistas, dejó sobre el Duque de Choiseul un breve y sustancioso escrito, joya política admirable (es la última pieza del tomo VIII de sus Memorias), en donde después de trazar maravilloso cuadro de las artes femeninas y de varones florentinos, que fueron razones de Estado mayores y menores y secretos de gabinete en la corte de Luis XV, pone sobre Choiseul la siguiente inscripción lapidaria: "No será para la historia más que un sujeto que gobernó a Francia durante once años por el despotismo de la moda, sin que su nombre recuerde ni batallas ganadas, ni tratados gloriosos, ni ordenanzas o disposiciones útiles; y que por la arbitrariedad que estableció en los diferentes ramos de la administración, por el espíritu de censura y desconsideración a la Autoridad Real que alentó hasta el fin de su vida, preparó grandes calamidades que alcanzan a nuestros días". A pesar de la absolución de Mahan, es probable que Choiseul no se encuentre a esta fecha fuera del infierno de la historia en que lo vio Tayllerand.

Y si insistimos tanto sobre Choiseul es porque sinceramente creemos que simboliza, como nadie, a la Marina de su época. Ese juicio tan severo mereció de Tayllerand; otro tipo

simbólico de su tiempo y que fué un verdadero enciclopedista; a los 20 años era Abate de Périgod, pero llegó a todo cuanto se puede ambicionar en el mundo de intrigas en que siempre vivió, tal vez por ello sea algo duro con quien él creyó un rival en ciertos terrenos; y para terminar con este *interesante* personaje diremos que no obstante ser primogénito de una ilustre casa, fué dedicado a la Iglesia porque era cojo y no podía seguir la carrera de las armas... la eclesiástica—dice un panegirista suyo—ofrecía a los segundones linajudos, con menores riesgos que las armas y sin imponerles austeras privaciones, un porvenir no menos brillante, porque nada tenían que envidiar a los Mariscales de Francia los Prelados revestidos de la púrpura cardenalicia.

Decíamos que Choiseul dió prestigio a los Mandos y a él se debió que hubiese en Francia una explosión de entusiasmo por su Marina. Estos fueron los rasgos más salientes en su tiempo de mando. En las luchas que siguieron entre los Oficiales de espada (ya llenos de prestigio) y los Oficiales de pluma, como éstos no tenían el apoyo del Ministro, no salían triunfantes.

Sartines, Ministro de Luis XVI.
La Guerra de América.—Castries. — Ambiente revolucionario.— El Reclutamiento.— La Revolución.

En tiempos de Luis XVI, un Ministro de Marina que se llamó Sartines (y que era Teniente de Policía), decretó la supresión del Cuerpo de Oficiales de Administración; sólo dejó algunos Intendentes y Comisarios en tierra, muy pocos, y a flote en algunos de los barcos se confiaba la misión del Oficial de Administración a un Oficial de guerra, y en las Escuadras y Flotas al Mayor General o a quien se designase. En tierra formó dos administraciones: trabajos, y arbitrios y efectos; la primera con tres Direcciones: Movimientos, Construcciones y Artillería, regidas por Capitanes de Navío bajo las órdenes del Director del Arsenal, que a su vez dependía del Comandante de Marina. Los empleados técnicos, Ingenieros, etc., dependían de los Oficiales militares. La otra administración, la de "arbitrios y efectos", estaba regida por un Intendente y tenía a su custodia el almacén general, talleres, fondos de revistas, armamentos y víveres, hospitales y chusma. Los administrativos solamente pagaban y aprovisionaban. No dió este plan el resultado apetecido, por negligencia de los Oficiales.

En tiempo de paz todo iba funcionando; pero en tiempo de guerra todos querían embarcar, no quedando nadie para construir, reparar y armar los buques. Las cuentas no se rendían con regularidad y hubo falta de justificación de muchos millones. Se gastó mucho sin rendimiento apropiado, pues faltaron muchos aprovisionamientos.

A los Oficiales Militares no les gustaba ocuparse de la parte administrativa, pues si estaban a flote tenían que abandonar lo verdaderamente suyo, a los subalternos. Algo de esto pasa en nuestros días.

Sartines preveyó la guerra de América y se preparó para ella construyendo buques y armando otros. Le sucede el Marqués de Castries, que termina brillantemente la guerra de América. El fué quien sostuvo a Suffren en el mando de la Flota de Indias, donde tanto se lució este Almirante, no obstante tener sus buques Capitanes muy desentrenados. Fué una campaña típica, modelo de orgánica en la Flota por la dificultad de aprovisionamientos a tantos miles de millas de su patria. Con las necesidades de las Escuadras modernas no hubiera sido posible una campaña como aquella.

La construcción en los Astilleros se regularizó y en los Arsenales aumentaron grandemente los acopios para sustraer así al Estado de la tiranía de la industria particular y los proveedores. En los Parques aumentó los depósitos de cañones, anclas y toda clase de pertrechos. Formó "Escuadras de evoluciones" que las movió e hizo que los Almirantes y Oficiales se entrenaran en el manejo de los buques.

La campaña de la Marina francesa el 1779 en el Canal de la Mancha, sin puertos base, hizo que Castries se decidiera a gastar dinero en el puerto de Cherburgo; se empezaron a construir malecones, y aunque los primeros fueron demolidos por los temporales, se seguía echando bloques y formando los cimientos sobre los que se hizo el puerto magnífico que hoy tiene Francia amenazando a Inglaterra; parodiando la célebre frase podemos decir que es una pistola apuntando al corazón de la Gran Bretaña. También creó a Dunquerque, como enseñanza de la guerra de América.

Castries reformó los Cuerpos de la Marina, reintegró a los Comisarios e Intendentes muchas de las funciones que les había quitado Sartines, especialmente la contabilidad en los buques. Dió en los Arsenales las construcciones a los Inge-

nieros, la artillería a los Artilleros y la dirección de movimientos a los Oficiales de Puertos.

El Cuerpo combatiente también fué muy reformado. Suprimió unos grados y creó otros; la máxima categoría a que se llegaba fué la de Vicealmirante. Pero donde Castries se fijó más e hizo radicales reformas fué en la forma del reclutamiento y en la instrucción; lo mismo para la Oficialidad, que para las Clases y Marineros.

Las ideas que desembocaron en la Revolución ya habían empezado a germinar y aunque sorda se notaba en todos lados la lucha de clases.

Reformó la Compañía de Guardias para quitarle aquel espíritu de clase que tenía. Creó Escuelas donde ingresaban los alumnos muy jóvenes, de 11 a 13 años y recibían una instrucción muy elemental; dos años después embarcaban en las corbetas, y aunque los muchachos eran gente distinguida, iban en esos barcos como alumnos de tercera y se les ponía a las órdenes directas de Oficiales de Mar, quienes les instruían en maniobra, navegación y manejo de la artillería; después pasaban a las Escuelas donde se examinaban y comenzaban su instrucción técnica y científica. Pero los aprendizajes, y en la edad tierna donde todo se infiltra y queda tan grabado, no podían ser más democráticos.

También había "Oficiales voluntarios", que sin pasar por las Escuelas de los otros, sólo con cierta práctica de navegación y previo un examen, les hacían Alféreces de Navío y eran aptos para mandar barcos mercantes y con ciertas condiciones y exámenes podían ingresar en el Cuerpo General de la Marina de Guerra.

Castries, con audacia, reformó el modo de reclutamiento de la gente. Este Marqués, pensando en lo que luego se llamó los "derechos del hombre", formó dos listas, una de casados y otra de solteros. Se llamaba al servicio a los que se perjudicaba menos y que no tuviesen que embarcarse en la Marina

mercante; a los que hubiesen servido menos. Autorizó a que se desmatriculasen en ciertas condiciones los que lo desearan. Rehabilitó la Caja de Inválidos para socorrer a viudas y huérfanos y fundó otra que denominó Caja de Marineros, con fines análogos. Creó unos Inspectores y Jefes de clases que intervenían en el reclutamiento y que no dieron buenos resultados. Para tener más gente dispuesta a embarcar cuando hiciese falta, creó 81 compañías de Cuerpos Reales de Marineros artilleros. Elevó las pagas, gratificaciones y concedió ventajas como poder entrar en la Maestranza del Arsenal; pero aunque aumentó el número de inscriptos no llegó a reunir todos los que necesitaba. Trató de organizar el ascenso a Oficial, pero no pudo conseguirlo por oposición de los Oficiales, pues los procedentes de Clases y Marinería, con mucha menos instrucción, deseaban las mismas prerrogativas que los de carrera. En 1786 publicó Castries unas Ordenanzas, que refundían las hasta entonces vigentes, pero mucho menos democráticas.

La Marina había subido mucho moral y materialmente. Fué un buen Ministro; y de hecho, el último Ministro de la Monarquía. Se ocupó con gran éxito del material y con sus reformas atendió mucho a la parte sanitaria; era un Ministro "moderno" que llegó a hacer buenos Oficiales; la parte marinera y técnica recibieron un incremento muy saludable y con la disciplina ocurrió otro tanto. Se respetó el principio de autoridad. Como consecuencia, y por contraste del ambiente de la época, se dió excesivo desarrollo científico. Renació el espíritu de Cuerpo; todos querían imitar a la Nobleza y hubo grandes luchas internas por esta razón. Se procuró limar asperezas. Hubo varias tentativas para arreglarlo y hasta se decretó una "fusión" de "rojos" y "azules".

Se crearon "Capitanes de dotaciones" (que salían de los mismos Clases y Marineros) y hasta se ordenó que todos hiciesen el mismo servicio. Pero como estos nuevos Oficiales,

técnicamente, sabían mucho menos que los antiguos, en cuanto se salían de la rutina de la maniobra y tenían que "observar" o hacer otros trabajos científicos, se humillaban y constantemente, se ponían en evidencia; y estos nuevos Oficiales, ellos mismos se encontraban inferiores a los de carrera; como no querían reconocerlo así, se indignaban contra aquellos por cualquier motivo, tachándoles de hombres de ideas anticuadas.

Todo esto, los revoltosos procuraban que repercutiese fuera y como consecuencia de ello la masa que gritaba en el país, fué creando hacia la Marina un ambiente de hostilidad que nada le favorecía.

La Revolución, que estaba en puerta, cuando estalló encontró en estos nuevos Oficiales—que a la hora de la verdad tanto se habían humillado ante los de carrera—sus mejores auxiliares y sus más enconados defensores.

El sucesor de Castries, Luzerne, como los que le siguieron, ya no tuvieron tiempo de hacer nada eficaz. La Revolución ya actuaba.

Se democratizaron los Mandos de los puertos, y a estos se iba sometiendo todo. Cada Escuadra, mandada por un Jefe de Escuadra quedaba bajo las órdenes del Mando del puerto. Como con la pérdida de prestigio de los Mandos a flote, éstos se resentían, protestaron y para complacerles se asignó a cada Escuadra un Estado Mayor, compuesto por un Mayor, un Ayudante Mayor y un Subayudante Mayor. Se comenzaron los tira y afloja, que suelen dar malos resultados; yo no sé si porque el sistema es malo o por falta de oportunidad en su aplicación.

El Comandante del puerto asumía las direcciones de Construcciones y Artillería.

Estableció un reglamento de ascensos.

Fijó los uniformes de cada uno.

Se crearon Escuelas de Marina en los puertos y se les asigna una corbeta a cada una. Se suprimieron las Compañías

de Guardias. Se reglamentó la entrada de los alumnos en las Escuelas democratizándolo cada vez más. Crea nueve divisiones de Marineros-artilleros y se designó una a cada Escuadra. Todas las Direcciones de un Departamento se pusieron a las órdenes del Mando y cada una mandada por un Jefe de Escuadra.

El Intendente o Comisario General formó parte del Estado Mayor y alojaba después del Comandante.

Se modificó el reclutamiento que tenían los Oficiales de pluma.

Se hicieron los planes de combate en los buques y su organización interior se ponía de manifiesto en un cuadro, expresando los puestos de cada individuo, en sus diferentes zafarranchos.

En la Marina, contrastando con el ambiente, se había llegado a un gran estado de florecimiento y eficacia; el personal era bastante bueno y el número de barcos tampoco dejaba nada que desear; pero el presupuesto de Marina había aumentado considerablemente, y el pueblo francés clamaba contra ello, por los muchos impuestos que ya tenía.

En el Ejército pasaba otro tanto; las cargas de los elementos armados eran verdaderamente abrumadoras y los gastos en guerras no tenían fin. Las pérdidas de barcos y dinero en las guerras continuas...; últimamente, lo que costó la guerra de América fué enorme. Esto unido a los despilfarros (que en general no apreciaban los que dirigían el País) y las ideas modernas democráticas mal interpretadas y fomentadas por el extranjero, que entonces dominaban por todos lados, llevó al País a la Revolución.

Y en aquel caos en que cayó Francia, todo era objeto de luchas y pasiones. La Bandera fué una de las causas de mayores discusiones. Los Oficiales de Marina no querían aceptar la tricolor que tomaron los revolucionarios como emblema de las libertades conseguidas, y año y medio después de

ondear ésta por todo el País, todavía la Marina usaba la blanca en señal de que no acataba la ley común revolucionaria.

La Marina entró en un gran período de inactividad. Todos los centros del País, pero mayormente aquellos donde abundaba el elemento obrero, como pasaba en los Arsenales, quedaron completamente desorganizados y desmoralizados.

Los Oficiales de Marina sabemos perfectamente que los tres valores o factores que integran una Flota son: personal, material y entrenamiento; el producto de los tres forma la Armada; de modo que cuando uno de ellos se reduce a cero, el resultado es forzosamente nulo. Y al estallar las Revoluciones, dos de estos factores (si no los tres) pierden por completo su valor.

En el Mando faltó entereza, lo que era muy razonable viendo como las gastaban los de abajo, con órdenes inapelables de los Comités revolucionarios, que eran los verdaderos amos del País. El Poder Central, desde antes de estar oficialmente en manos de los revoltosos, aconsejaba a los Mandos de los Arsenales, y aún a los a flote en las Escuadras y buques, "transigir" y "contemporizar".

En los preámbulos de las disposiciones, el Poder Central zahiere al Mando "para dar por el gusto" a los de abajo; éstos sólo se regocijan mientras lo leen; luego olvidan la letra de lo leído y sólo les queda... el "que se metieron con el Mando y éste tuvo que aguantarse"; de esta forma, se le quita prestigio y autoridad a quien luego se le exige responsabilidad.

Los que mandaban veían bien a las claras lo que se les venía encima. En los puertos, los Comandantes de Marina declararon desesperada la situación y como no tenían fuerzas bastantes para sostener el principio de autoridad, hubo innumerables excesos y hasta crímenes. Aunque los Oficiales al principio estuvieron, con gran patriotismo, firmes en sus puestos, en cuanto vieron cómo se desenvolvía el movimiento

y el incremento que tomaba, muchos de aquéllos se "convencieron" y emigraron.

Mandaban los marineros y obreros. Tolón y Marsella fueron teatros de grandes luchas. En los buques tomaron el Mando los revolucionarios, y las primeras medidas eran licenciar las dotaciones y aprisionar al que se resistiese. No había Mando que resistiera la ola desmoralizadora que lo invadía todo. La desorganización cundió por todas partes y la Oficialidad, en su inmensa mayoría, pasó las fronteras.

¡¡Todos comprendemos lo que sería de una Marina cualquiera, en que se desprestigiases los Mandos y a la par que se diesen alas a los de abajo, se siguiese exigiendo la responsabilidad a los de arriba!!

Durante la revolución francesa, mandando la Convención, se dió el caso de la fragata "Melpoméne", por ejemplo, que recibió orden de zarpar, de Tolón; su dotación se negó a ello; y por *no cumplir la orden*, su Comandante Basterot *fué juzgado*, se le acusó criminalmente y tras un proceso inicuo, fué condenado a muerte y ejecutado.

Los Jefes y los Oficiales estaban a merced de la más vil denuncia; sus vidas dependían de la más baja maniobra de aquellas gentes sin entrañas, que emborrachaban a los de abajo con promesas que no podían realizar, achacando a los Mandos todos los males que la sociedad llevaba en sí. La más leve calumnia era sancionada bárbaramente.

La Revolución francesa, y últimamente la rusa, nos ponen de manifiesto hasta dónde se llega cuando se pierde el freno de la Religión y la moral; sin remisión se va a la "débacle".

Allá van unos cuantos botones para muestra de lo que pasó en el país vecino; los traducimos casi literalmente de la Historia de aquella Marina, aparecida recientemente, cuyo autor es el Capitaine de Corvette René Jouan.

En Tolón, los Clubs Blancos y Negros libraban verdaderas batallas; el 10 de septiembre de 1792, se engancharon a los faroles de la población los cuerpos del Conde de Flotte,

Comandante del Arsenal, del Mayor General Rochemore y de dos Capitanes de Navío.

“A las llamadas desesperadas de los Oficiales, la Constituyente les respondía predicándoles bondad y... ¡absolviendo a los revoltosos!...”

El Cuerpo de Marina tan robusto y disciplinado en 1789, en menos de tres años, llegó a la mayor descomposición.

En 22 de abril de 1791 se decretó: “El cuerpo de Marina queda suprimido”, y proponía las bases para hacer otro nuevo, más democrático, cuyas plantillas fijaba en 3 Almirantes, 9 Vicealmirantes, 18 Contralmirantes, 180 Capitanes de Navío, 800 Tenientes de Navío, 200 Alféreces de Navío y 300 Aspirantes, a más de un número ilimitado de Auxiliares.

“En 1793, el famoso decreto de *purificación*, recomendando a los buenos ciudadanos denunciar cualquier “falta de ciudadanía” que observasen en los Oficiales de Marina, abrió la puerta a todas las venganzas y a todas las villanías.”

“El Cuerpo de “marineros-artilleros”, que en las guerras pasadas había demostrado una gran superioridad sobre todos los demás, y tenía un prestigio inmenso, fué suprimido por este Gobierno enemigo de todo lo selecto. “...el resto de los marineros, como dice el Vicealmirante Morard de Galles, “no tenía necesidad de portarse bien, ni de reintegrarse a sus deberes u obligaciones.” Los charlatanes (aunque no fuesen oradores), eran los amos. Bajo este *régimen de libertad*, nadie quería obedecer. Era más cómodo y productivo “perorar con elocuencia a la moda” que trabajar en los Arsenales y navíos, que era por lo que recibían el sueldo.”

La dureza de la vida les hizo a los revoltosos acudir sin desdoro a los depósitos de aprovisionamientos de la Nación, que no tardaron en quedar vacíos, hasta el extremo de no poderse aprovisionar entre todos ellos, ni un navío, ni una dotación.

Toda la obra de Choiseul y los resultados de la guerra de América estaban aniquilados.

Se iba de mal en peor. El ser persona decente era lo suficiente para buscarles un "por qué" y castigarles; aunque éste no se encontrase, se les zahería, se les encarcelaba, se les deportaba, y a qué seguir..., el 1793, en el desenfreno de las pasiones, se guillotiné a Luis XVI, a María Antonieta y a una porción de gente.

"Igualdad", "Igualdad", se exclamaba por todas partes, y el populacho, ebrio de entusiasmo, seguía por talleres y Arsenales a sus cabecillas, que iban practicando por donde pasaban todo lo contrario de lo que gritaban; y es que realmente es muy difícil de practicar y de interpretar la *igualdad*. Sin duda, esto inspiró a nuestro poeta satírico aquellos versos, que nos vienen a la memoria:

Igualdad, vociferaba el jorobado Torroba,
y se ocurre preguntar:
¿Querrá verse sin joroba...?
¿O nos querrá jorobar?

No es éste el lugar de describir la Revolución francesa, tan conocida de todos.

En pocas palabras: se puede uno dar idea de la eficacia de la Marina francesa desde la Revolución a nuestros días copiando los calificativos del índice de una Historia que trata de ese asunto, y que dice así:

La Marina indisciplinada de la Revolución.

La Marina engañosa del Directorio y del Consulado.

La Marina impotente del Primer Imperio.

La Marina convaleciente de las Monarquías constitucionales, que le siguieron.

La Marina fuerte del Segundo Imperio.

La Marina vacilante de la tercera República.

En días sucesivos trataremos, rápidamente, desde el punto de vista Orgánico, que nos interesa, la Constituyente, la Convención, el Directorio y la Restauración, etc., etc.

CAPITULO VIII

EL ESTADO ANARQUICO DE LA MARINA.—LA POST-REVOLUCION Y EL RESURGIMIENTO DE LA MARINA

La Constituyente.—La Convención.—Representantes del Comité de Salud Pública.—El Reclutamiento.—El Compañero Jean Bon Saint André.—El Directorio.—Inspiraciones «viejo régimen». Nueva promulgación de las Ordenanzas de Choiseul.—Ministerio del Almirante Truguet.—La reorganización de la Marina.

CAPÍTULO VIII

EL ESTADO ANARQUICO DE LA MARINA - LA
POST-REVOLUCION Y EL RESURGIMIENTO DE
LA MARINA

1.º Constituyente - La Convención - Representantes del Comité
de Salud Pública - El Reducimiento - El Comodoro Juan
Bautista Anbré - El Doctor - Insurrección de los regimien-
tos - Nueva promulgación de las Leyes de la Libertad de Prensa -
El Almirante Trogan - La reorganización de la Marina.

Estado anárquico de la Marina.—
La Constituyente.—La Convención.—Re-
presentantes del Comité de Salud Pú-
blica.—El Reclutamiento.

El error de donde partía todo, suponiendo que obraban de buena fe, era que ni la Constituyente ni la Convención sabían lo que es, ni para lo que sirve una Marina; se oían cosas pintorescas, como, por ejemplo, que no debía de haber diferencias entre los marinos de guerra y los mercantes; no se necesitaba ninguna Escuela especial, solamente práctica, "las Escuelas sólo son seminarios de orgullo, de espíritu de clase, y de pedantería"; la instrucción era una aristocracia. "Dejar la Marina a los marinos—repetían—y enviar *los sabios* a la Academia."

Asimismo se llegó a creer, pues se decía por todas partes: "Que la Marina se deshaga, no importa; en cuanto el pueblo la desee, surgirá de la nada. El pueblo es soberano y omnipotente."

La medida más urgente que con ahinco pedían los revolucionarios, porque, según ellos, lo había de arreglar todo, era la "igualdad más absoluta entre el personal de las Marinas de guerra y mercante". Así es que no se hizo esperar el decreto creando un personal único para las Marinas militar y mercante. Se clausuraron las Escuelas y Academias, como centros donde se había rendido culto a un espíritu de Cuerpo, que ahora había que cambiar. Se dió preferencia a la parte marinera, y cualquier francés con cuarenta y ocho meses de navegación en barcos mercantes, y un examen elemental, obtenía el título de Alférez de Navío.

Servían un cierto tiempo en la Marina militar, y luego volvían a la mercante.

Reinaba gran desorden; cualquier Alférez de Navío que apenas hubiese servido en la Marina de guerra podía ser nombrado hasta Capitán de Navío. Se dieron muchos casos. Algo después se organizaron las Escuelas; se entraba por examen de matemáticas, y a los tres años salían los alumnos a la Marina mercante, para hacer tiempo de embarco. Se modificaron todos los reglamentos últimos de Castries, y se reformaron los Cuerpos de Infantería de Marina y Artillería; nada de privilegios, todos iguales; se crearon—con esta base—Cuerpos a flote, pero todo resultaba poco eficiente.

Los celos del Ejército de tierra contra la Marina también ahora salieron a relucir y pedían "igualdad", ¡como si la vida de mar fuese igual a la de tierra!

La gente de mar, se puede decir, de todo el litoral, abandonados por todos los Gobiernos, achacaron su miseria al Régimen—así se lo dijeron los revolucionarios—y se incorporaron, en masa, a la Revolución.

Como es natural hubo cambios en el reclutamiento.

En los puertos, y en otras dependencias puramente navales, se confió la dirección a hombres civiles. Un Ordenador reemplazó al Intendente. La misión del Comandante Militar quedó reducida a vigilar la disciplina y organizar paradas. La preparación para la guerra la hacían empleados subalternos en quienes tenía gran fe el Gobierno Central constituido en París; todo eran humillaciones para los Jefes y Oficiales. Se dió el Mando de navíos a personas a quienes hacía poco se les hubiese negado el mando hasta de un pelotón. Ocuparon muchos Mandos gente completamente indeseable, así lo reconoció Villaret-Joyeuse, el ídolo de los terroristas. Ya se comprenderá el resultado de esa Marina así organizada y entrenada.

Ingerencias extranjeras las hubo constantemente. Los ingleses tomaron Tolón. En 1794 se suprimió el Ministerio de Marina y se creó el Comité de la Marina.

En las Escuadras de Brest y Tolón se declaró la revolución. Desde París dictaban soluciones, pero eran puramente doctrinales, no prácticas, puesto que con razones no se convenía a nadie que debía ser marinero en vez de Oficial. ¿No se predicaba la "igualdad"? Pues tan hombre era el uno como el otro.

Se embarcaron en las Escuadras Oficiales militares y mercantes, pero se quitó a la gente el derecho de elegir libremente quien les rigiese, primera prerrogativa que se habían asignado. Se decretó la reunión de todos los Oficiales, y se elegía un número de ellos igual al triple de las vacantes, y de entre éstos escogía el Comité a los que quisiese. Ni que decir tiene que se suprimió en absoluto el Cuerpo de Administración. Los regimientos de Artillería e Infantería se unieron al Ejército, para ser todos iguales, y así no disfrutarían aquéllos de ciertos privilegios que tenían.

El Comité de Salud Pública, desde París, no podía encauzar todo aquello que estaba desquiciado. No es difícil comprender cómo funcionaría un buque en que los marineros tenían reuniones para delatar y juzgar a su Comandante; y en donde daban sus opiniones sobre la conducción del buque.

Dijimos que a raíz de la Revolución el Gobierno no hacía nada por restablecer la disciplina y proteger a los Oficiales.

Como ocurre siempre, en estas revueltas populares, el Gobierno que se formó había salido de los revolucionarios y no podía traicionarles, pues en ello les iba la cabeza. La realidad lo demostró, no mucho tiempo después.

Los Mandos nuevos cometieron mil torpezas e inutilidades; nunca mejor que aquí tiene aplicación aquella frase de Tayllerand, cuando al hablar del fusilamiento del Duque d'Enghien, decía: "Es peor que un crimen, es una tontería."

Todo era desorganizar lo existente; nadie "construía". El "material", que no reclamaba, quedó relegado al olvido; pero el "personal", que no hacía más que chillar—y de qué manera—, era objeto de *todas las atenciones* por parte de la Asam-

blea y del Comité que regía los destinos de la Marina. Ya conocemos su lema: "transigir y contemporizar". Mal acomodo tiene esto en las Instituciones marciales.

Si a los fenómenos naturales ya citados añadimos que la bandera de aquella revolución era defender precisamente "los derechos del hombre", ¿qué de extraño tiene que el Poder Central hiciese, y dejase hacer, lo que se hizo?

Es innegable que desde el principio, casi aseguramos que desde el 1793 (que guillotinaron a los Reyes), había entre los "dirigentes" quien pensaba y aun decía, más o menos públicamente—como hemos visto—, que había de tener Marina, y estaban convencidos, además, de que para tenerla era menester ir reponiendo en sus Mandos a muchos de los Oficiales destituídos; pero los acontecimientos se imponían, la realidad *obligaba* a hacer concesiones al populacho. Este sólo pedía lo que le habían prometido. Los que ahora mandaban *no podían* olvidarse de lo que (cuando eran como los peticionarios) habían dicho que harían al llegar al Poder. Imposible sustraerse de estos compromisos.

Las primeras Organizaciones en que pararon mientes los Representantes del pueblo fueron aquellas que atañían, inmediatamente, a los marineros; y fieles a sus ideas de defender los derechos del hombre y convencidos, como patriotas, de que a los barcos tenía que ir gente contenta, con objeto de causar los menores estragos posibles en las familias, se mandaron hacer cuatro listas con los "inscriptos marítimos", y se les dividió en las clases siguientes: solteros, viudos, amartelados sin hijos y "padres de familia" (no se hablaba de *casados*; no estaban los tiempos para "bendiciones"; la característica de esta clase, la más importante, era ser *garrañón*). No embarcaría una clase hasta haber acabado con la anterior.

Así se decretó y se llevó a la práctica; pero como los mismos legisladores que habían dispuesto esto daban a los

“hombres” *toda clase de facilidades* para *casarse*, desca-sarse y para reconocer hijos, cada uno de los interesados, en el momento que le convenía, se pasaba de una lista a otra sin ninguna dificultad, y no añadamos que sin ningún escrúpulo, porque éstos—durante el período pre-revolucionario—ya se encargaron los revoltosos de quitárselos a aquellos a quienes no les importaba mucho dejárselos arrebatar. Naturalmente, estas personas eran las primeras en utilizar las *ventajas* de aquellas Leyes inspiradas en “los derechos del hombre”, y, exigiendo lo que como tales les correspondía, hicieron que la designación de la dotación de un navío fuese algo, prácticamente, irrealizable; desde luego, la interior satisfacción—que se pretendía—no la sintió ninguno de los que mandaban a embarcar; nadie creyó su caso justo, y... aquello fué *un lío*.

Por fin, la Asamblea exhortaba a los Jefes a la “*transigencia*”; se dirigió también a los inferiores, aconsejándoles la obediencia y vuelta al trabajo; predicaba sin cesar la concordia y la unión; pero, ¿qué podían estas voces *platinicas* con los agitadores y la soldadesca? Los Ministros mismos no tenían prestigio ni autoridad; además, no todos eran honrados y esto desmoralizaba más, si es posible, al régimen ante las turbas, que empezaron a darse cuenta de cómo subieron algunos individuos apoyándose en lo que llamaban “*conquistas de la libertad*”.

Algunos patriotas de la Constituyente reconocían la falta que hacía la Marina, pues M. Cloots llegó a declarar desde la Tribuna de los Jacobinos: “yo no comprendo cómo Francia puede poner en duda la necesidad de tener una Marina poderosa”; no hay que olvidar que la enemiga constante y temible para ellos era Inglaterra, dueña y señora de los mares.

Los Oficiales honrados y de buena fe, que hubieran sido capaces de encauzar aquello, cansados de esperar el apoyo material que constantemente pedían al Comité de Salud Pú-



blica, terminaron por emigrar; y en honor de la Marina francesa debemos hacer constar que la mayor parte de la Oficialidad de Marina, antes que claudicar marchó al extranjero.

Es indudable que ni la Constituyente ni la Convención habían hecho más que destrozar la Marina; el Directorio empezó a encauzarla. Hombre tan poco sospechoso como Villaret-Joyeuse (de los pocos marinos que hicieron verdadera carrera con la Revolución), llegó a escribir, refiriéndose a los Oficiales nuevo estilo: "El patriotismo solo, no es suficiente para conducir los navíos... ¿Qué tienen que ver con el arte del marino los calafates, carpinteros, grumetes, artilleros y aun los Maestres de Marinería, que la mayor parte escasamente saben leer y otros nada en absoluto?... Puntualizando: ignorancia, intrigas, pretensiones, apatía por el servicio, envidia, bajas pasiones, ambición de categorías, no para tener ocasión de distinguirse en ellas, sino porque en las más altas se cobra más; he aquí el cuadro fiel de cómo son 19 Oficiales de cada 20." Estas manifestaciones hicieron sensación, pero su contenido se iba abriendo camino.

Cuando la revolución de Thermidor vino a destruir los últimos vestigios de la idolatría de los principios, la reacción se aceleró con la rapidez del rayo; los jacobinos de Tolón, que se habían sublevado al recibir la noticia de la caída de Robespierre, fueron castigados tan duramente como lo habían sido dos años antes los monárquicos de aquel Departamento Marítimo.

Tres años después de haber estallado la Revolución, apagadas un poco las pasiones, cuando los gobernantes parecía que empezaban a no ser tan sectarios, se hizo un llamamiento a la antigua Oficialidad de la Marina. Al pasar revista en Brest a las fuerzas que concurrieron, se vió que no habían acudido al llamamiento ni la tercera parte de los Oficiales, y de las dos terceras partes que faltaban se podía asegurar que casi en su totalidad se encontraban en el ex-

tranjero. Con fundamento se decía por todas partes, que la Revolución había hecho emigrar a todos los Cuerpos de la Marina. La mayor parte de esos Oficiales estaban sirviendo en Ejércitos y Marinas extranjeros, más por comer que por defender desde allí la causa monárquica.

Los ingleses se negaron a tomar Oficiales franceses en sus buques. Posteriormente, por dos veces se hizo un llamamiento a los Oficiales ausentes, la segunda vez quince años después de la Revolución; pero casi ningún Oficial de Marina volvió. "La emigración fué la tumba de una gran parte del antiguo Cuerpo de Marina". Tal fué el resultado del *reino del terror*.

Aquellos Oficiales que por el deber patriótico, o por simple interés, habían permanecido en sus puestos, estaban tan amargados, que su corazón no tenía cariño a nada; sólo sentían una profunda antipatía para aquel régimen, origen de lo que estaba sucediendo. Todo ello fué la causa de que los Oficiales de Marina no hubiesen acudido a los llamamientos que les hizo su patria en los momentos en que más los necesitaba.

Frente a este estado de descomposición del Poder Naval francés, era necesario poner un remedio; así lo fueron comprendiendo los que mandaban; pero el procedimiento más sencillo para obtenerlo lo rechazaban los dirigentes, dado su carácter democrático. No podían admitir que la Marina de guerra fuese un Cuerpo distinguido. Así es que deseaban un Cuerpo inteligente y eficaz; esto es, selecto, y al mismo tiempo que esa selección no hiciese renacer el espíritu de Cuerpo que los gobernantes deseaban abolir. La fórmula *encontrada* fué no deshacer el Cuerpo único, formado a base de marinos de guerra, que bien había probado que era útil...; pero dar entrada en él a todo marino mercante que lo solicitase, y que ir. distintamente navegasen en barcos mercantes o de guerra. Así creyeron lograr el fin que se proponían; pero como to-

das las fórmulas que lo han de resolver todo... no resolvieron nada.

Al poco tiempo de funcionar así, comprendieron en París que aquello no era posible; los Oficiales de Marina de Guerra necesitaban una preparación especial para los cometidos que se les encomendaban. Se pensó el cambiar lo de reclutar Oficiales entre los marinos mercantes sólo porque supiesen navegar.

Las promociones democráticas de Oficiales que se hacían todos los años se aumentaban en un 10 por 100 con Oficiales del antiguo régimen, pues predominando los del nuevo quitarían a los otros el "espíritu de Cuerpo" que aún les quedase, y predominaría entre todos el espíritu moderno y deseado que aportaban los nuevos, quienes, a su vez, deberían asimilarse las enseñanzas buenas que trajesen los antiguos.

No se quitaba de la cabeza de los revolucionarios que gobernaban el que pudiese predominar en la Marina lo que ellos llamaban el "antiguo régimen" o "aristocracia"; en cuanto uno de estos Oficiales antiguos, que hemos dicho antes que llamaban para enseñar a los nuevos, llegaba a Capitán de navío, en seguida hacían otro, por lo menos, de la clase de tropa, y así se dió el caso de que en la batalla de Pairel de los 26 Capitanes de navío, Comandantes de los buques que en ella tomaron parte, 12 habían sido, tres años antes, Oficiales mercantes, Contramaestres o simples marineros; tres, Tenientes, y 11, Alféreces. Si algún valor tenía la Marina militar era debido a los antiguos Oficiales que en ella quedaban. Pero el ambiente era malo y las denuncias estaban a la orden del día.

Cualquier hecho denunciado por los rojos era reprendido severamente. Algunos marinos fueron guillotinado. La indisciplina llegó a ser cosa corriente, y tan mal iba todo que los ingleses amenazaron con intervenir en la Marina, como lo hicieron en Tolón.

Pero la razón se fué imponiendo. El Código penal de la Marina, que al principio se suprimió por completo, se restableció de nuevo, y aunque en él se introdujeron reformas democráticas, como la de que para juzgar a todo el mundo eran necesarios "jurados", no se quitó del antiguo Código los castigos duros que en él había; pues reconocía el Comité de Salud Pública que era necesario una mano muy dura para meter en cintura a la gente de mar.

Los que se pusieron al frente en el Comité de la Marina no era gente de altura, como los que rigieron otros Departamentos; en su mayoría políticos, iban a lo suyo más que a reorganizar el Cuerpo. Se dió el caso de que durante algún tiempo no había en París, en el Departamento de la Marina, ni una lista de los buques de guerra que tenía Francia. Aquello no podía continuar.

El Comité de Salud Pública envió Comisionados a los arsenales y Provincias marítimas para inspeccionar sobre el terreno el estado de la Marina, pues la Convención llegó a sospechar que a muchos expedientes les daban "carpetazo" los Comités de los puertos y no llegaban hasta ella. Los "rapports" que éstos enviaron al Comité de la Marina de París no podían ser más desastrosos.

No faltó quien propuso que debían nombrarse Comisiones que hiciesen una encuesta entre los Marineros de guerra preguntándoles—*a ellos mismos*—su opinión para resolver el grave conflicto de la Marina. Esta idea demuestra la buena fe de los que tal aconsejaban. En la Revolución francesa los patriotas abundaron, cosa no muy corriente en esta clase de movimientos populares, como acabamos de ver, por ejemplo, en la revolución rusa. Más o menos oficialmente, se nombraron estas Comisiones—que trabajaron mucho y bien—y redactaron su informe concluyente, terminante, resultado de una depurada investigación entre los diferentes Cuerpos de la Marina.

No sólo en Marina sucedía esto. Otras Instituciones de

“selección” (que los revolucionarios llamaban “aristocracia”, y con las que había que acabar), como el Clero, la Nobleza, el Ejército y gran parte de la Magistratura, etc., etcétera, fueron investigadas por Comisiones análogas de patriotas; y todas informaban, poco más o menos, en términos parecidos. Creo firmemente que ello dió origen a la célebre caricatura de que nos habla Castelar en su magnífico prólogo a la “HISTORIA DE LA REVOLUCION FRANCESA”, de Thiers.

Era un magnífico hombre del pueblo que nunca había despuntado en nada. Con motivo de las numerosas comilonas políticas, entonces en boga, se le ocurrió dedicarse a la cocina, y *tuvo un lleno*. Se fijó en los guisos de pavo y los llegó a sazonar a las mil maravillas; sin duda alguna tenía condiciones para ello. Sus dotes para tales menesteres, aumentados por la especialización que—en poco tiempo—había adquirido, le dieron mucha fama, gran popularidad y no poca fortuna. El hábil cocinero había conseguido un bienestar que nunca pudo ni soñar. Tomó gran afición a su oficio, del que tanto provecho sacaba, y, hombre agradecido y de corazón, hasta cogió cariño a los pobres animalitos que sacrificaba; ¡le hacían tanto bien!

En cuatro palabras, era un gran artista y, como tal, se recreaba—con gran deleite—ejerciendo su profesión culinaria.

Marchaba todos los días por el centro de las calles de París dirigiendo su manada de pavos y empujando un carrito donde llevaba los guisotes; iba mirando para arriba, a diestra y siniestra, pues constantemente le llamaban por doquier, adonde acudía presuroso todo hecho exquisiteces. Realmente, lo hacía muy bien, era admirable.

La caricatura lo representa vestido de cocinero, con su gran gorro blanco y una vara en la mano, conduciendo aquel tropel de pavos. Hombre muy dado a cavilaciones, verdaderamente encantado de la vida, por el negocio que le cupo

en suerte, se encariñó—como decimos—de tal modo con los autores de su fortuna, que queriendo no hacerles daño y pensando... *que hasta les daba por el gusto*, se decidió a preguntarles, con vehemente afecto paternal (esto reza debajo de la lámina): “Hijos míos, ¿en qué salsa queréis ser comidos?” A lo que todos, irguiéndose y volviendo la cabeza, contestaban con energía y unanimidad: “¡¡En ninguna!!”

El dibujo a que aludimos pinta a nuestro interlocutor con cara de gran asombro (la expresión de los pavos, aunque difícil de expresar e interpretar, también decía lo suyo).

¡¡... ..!!

Sorprendió al pavelo, sin duda alguna, la unanimidad en la respuesta de su numeroso auditorio, en aquella época en que no había Club ni reunión de más de tres personas que estuviesen completamente de acuerdo en nada.

Las filosofías a que el cuento se presta las dejamos a vuestra discreción.

No había modo de ponerse de acuerdo en aquel desconcierto reinante, pues—a juzgar por las historias de la época—lo que más unía a los plebeyos era cuando se peroraba sobre cortar la cabeza a los nobles; pero el acuerdo tomado era, naturalmente, sin oír a éstos, porque suponemos que, cual los pavos del cuento, no estarían conformes con la opinión ni método de sus verdugos.

El Compañero Jean Bon Saint André.
El Directorio.—Inspiraciones «viejo régimen».—Nueva promulgación de las Ordenanzas de Choiseul, Ministerio del Almirante Truguet.—La reorganización de la Marina.

El Comité de Salud Pública nombró para ocuparse de los asuntos de Marina al compañero Jean Bon Saint André, con amplios poderes; así es que aunque sin nombramiento de Ministro, fué durante muchos meses el amo dictatorial de la Marina. Era hombre revolucionario, patriota y entusiasta. Antes de la Revolución había sido Pastor protestante, y antes aún, marino mercante, razón por la que se fijaron en él para regir los destinos de la Marina. Si el haber navegado le sirvió para no desconocer en absoluto la misión de la Marina, hacía, sin embargo, que sintiese odio a los marinos de guerra; y ni que decir tiene que fué el principal inspirador de las medidas que se tomaron contra ellos.

Hizo una visita a Brest, y fué tal la impresión que le produjo lo que vió allí, que decidió terminar con aquel estado deplorable de cosas. Comprendió que la causa de lo que allí pasaba, más que la "aristocracia" de los Oficiales, era la indisciplina de las dotaciones y la desorganización general. Y patriota antes que todo—aun a costa de perder su popularidad—, empezó a seleccionar gente y a castigar con mano dura, mandando a la guillotina no sólo a varios aristócratas del antiguo régimen, sino también a algunos Capitanes mercantes que servían en los navíos de guerra, por su ineptitud e indisciplina. Se le tachó entre la gente como el

primer "reaccionario", pero no le faltó el apoyo en el Gobierno de París, pues llevaban tres años de revoluciones y comprendían que así la patria iba a una ruina segura.

De Brest pasó a Tolón "el feroz e implacable justiciero", y fué tal el pánico que allí cundió—lo mismo en la villa que en la Flota—al saberse que iba a llegar el compañero Bon Saint André, que se marcharon de la ciudad los oradores de mítines, cabecillas de motines y otros héroes populares que sabían el rigor con que trataba a todos, lo mismo fuese Capitán de Navío que simple marinero.

Salió a la mar con la Flota, y no obstante estar rodeado de gente que le odiaba, se hizo respetar; pero vió que la inactividad en que estuvo la Marina desde hacía tres años había reducido a ésta a la mayor impotencia; en su inmensa mayoría las dotaciones se marearon. Nadie sabía lo que hacía. Castigó con energía las equivocaciones en las maniobras y ejercicios, aunque mientras él estuvo en el Arsenal la Escuadra salía cuando él mandaba; en cuanto se marchó a París, volvió a reinar la indisciplina; lo que le convenció de que, a pesar de su *heroísmo* y de sus medidas, la Flota estaba muy lejos de poder batirse eficazmente con ningún enemigo.

Se reunió la opinión de St. André diciendo que el patriotismo sólo no sacaba, de la nada y de repente, una Marina; y el Comité de la Marina se propuso organizar de nuevo los trabajos en los Arsenales y la disciplina, en la Flota.

De todos los Comisionados por la Convención para inspeccionar la Marina, el Ejército y otras Instituciones importantes, fué el más eficaz y patriota el que a la Marina le tocó en suerte. Siempre actuó en primera fila.

Estos Comisionados llevaban unas misiones muy difíciles de cumplir bien, pues hombres revolucionarios, salidos del Pueblo, con amplios poderes de la "dictadura indiscutible" que gobernaba en Francia; rodeados de la aureola de grandeza que—en medio de las barbaridades que hizo—tenía la Convención, iban *ellos* (los Comisionados, "la esencia del Pue-

blo”) a poner remedio a aquellos males que ellos mismos (o sus secuaces), con sus predicaciones, habían creado. Bien es verdad que los poderes locales, los Comités populares, en cuanto llegaron estos Inspectores, se pusieron humildemente a sus órdenes y fueron sus aliados e instrumentos de trabajo; pero esto, aunque les daba facilidades, no eliminaba por completo las dificultades.

Creemos tan interesante y de tantas enseñanzas la figura y actuaciones del “compañero Bon Saint-André”, que brindamos, desde aquí, a quienes—en nuestro Cuerpo o fuera de él, pero amando a la Marina—tengan afición a esta clase de estudios, que le dedique y publique un trabajo sobre él, en la seguridad de que haría un bien a la Marina; tan importante lo considero, que si yo tuviese tiempo, a pesar de mi falta de condiciones, desde luego se lo dedicaría. En nuestro modesto modo de ver creemos que Bon Saint-André, si no brilló como una estrella de primera magnitud en la Revolución francesa, sí fué de las figuras más dignas de estudio y meditación.

Se quitó a los obreros que eligiesen ellos los maestros del taller (como antes se les había quitado ese *privilegio* a los marineros), y que no interviniesen ellos en la distribución de armas, ni de víveres, en los Arsenales, lo que les permitía comer sin trabajar. A los marineros se les prohibieron las reuniones políticas a bordo y en tierra; también se les quitó el derecho de elegir sus Jefes, ni denunciarlos, ni dar su opinión sobre la conducción del buque. Los Oficiales del viejo régimen jamás tuvieron ni usaron privilegios parecidos.

Se decretó estar de nuevo en vigor las ordenanzas de 1765 (de Choiseul). Los Oficiales fueron volviendo poco a poco a los Arsenales, y a los cinco años de la Revolución, se dictaron 12 leyes reorganizando la Marina. Se separaron los Oficiales de guerra de los Oficiales mercantes. Se creó la Marina militar de la República, exclusivamente guerrera; cuando el personal no estaba a flote, recibía medio sueldo.

No podían estar más de tres años desembarcados. Se formó un cuadro de Oficiales auxiliares para echar mano de ellos cuando las necesidades del Servicio lo requiriesen. Para ascender de Alférez a Teniente de Navío había que sufrir un examen de navegación, de táctica y de teoría del buque.

No se atrevieron a abrir escuelas Navales por lo mucho y malo que el Comité había hablado contra ellas, tachándolas de forjadoras de espíritu de Cuerpo y de clases aristocráticas. Se admitían los candidatos con el grado de Alféreces, después de sufrir un examen público, en el que se exigía una educación y cultura propia para el Oficial de Marina.

La Inscripción Marítima volvió a tomar forma definitiva; se apuntaban solamente los de profesión marítima e hijos de los pueblos del litoral. Continuaron funcionando las cuatro listas célebres.

Como se decretó el servicio militar obligatorio en el Ejército, se facilitó la recluta para la Inscripción Marítima, pues no por librarse de ir a la Marina estaban exentos de servir militarmente a la Patria.

En los Arsenales predominó el Mando civil; además había un Ordenador y un Comandante militar sin puesto en el Consejo de Administración.

Se tuvo gran cuidado de que en la "cámara" de los navíos hubiese siempre gran mayoría de Oficiales de nuevo régimen, pero aunque la proporción nunca rebasó el 10 por 100 (en los navíos donde había 20 Oficiales sólo 2 eran de los antiguos), no se consiguió el resultado apetecido. No convencieron los 18 a los 2 restantes, sino que sucedía todo lo contrario. Aquella mayoría—verdaderamente abrumadora—, al cabo de poco tiempo eran más "viejo régimen" que los auténticos. ¡Mucho más!; y se dió el caso que los que tuvieron que hacer—más de una vez—de poder moderador, de "hombre bueno", entre los avances indisciplinados de las dotaciones y la ferocidad de algún nuevo Oficial, fueron precisamente aque-

llos Oficiales tildados por "antiguos" de "falta de comprensión" y de abusar de bárbaros privilegios.

Es natural que los que por su audacia, o lo que fuese, llegasen a ponerse las insignias de Oficiales y alojaban en las cámaras de los navíos, quisiesen ser como los Oficiales, que, viviendo allí mismo, hicieron grande la Historia de la Marina y de Francia, y éstos eran—no había otros—los Oficiales de Luis XIV y aun los de Luis XVI. Los que ellos querían imitar, y les halagaba copiar, eran de la época de más prestigio, la tradicional y gloriosa de la Marina francesa. Por tanto, el espíritu de Cuerpo, que tanto combatía la Revolución, estaba presto a renacer.

En 1795 fué nombrado Ministro de Marina el Almirante Truguet. Era hombre de convicciones republicanas tan arraigadas, que fué casi el único que protestó cuando Napoleón proclamó el Imperio. Pero no obstante sus ideas republicanas, era gran admirador del Marqués de Castries, y deseó implantar sus Reglamentos; todo su ideal era restaurar la Marina de aquel tiempo.

En cuanto se encargó del Ministerio proclamó que era muy poco lo que se había hecho por la Convención y el Directorio para poner la Marina en estado de eficiencia. Quiso devolver a los Marinos la Dirección de los Arsenales, pero se opuso a ello la Asamblea de los 500, y entonces substituyó a los civiles por Ingenieros, nombrando de entre éstos los cuatro Ordenadores de los cuatro puertos; de este modo quitaba poder a los Oficiales de pluma, para quien tenía todos los rencores antiguos de los Oficiales de espada.

La misma idea presidió la reorganización de los Estados Mayores. Echó a todos los Oficiales ineptos o indeseables que habían escalado las alturas debido al favor de las sociedades populares; arremetió contra los "oradores de clubs" y "los acaparadores de patriotismo", y admitió muchos Oficiales del antiguo régimen, de los que habían servido con el Rey. Su lema fué coger la gente buena donde la hubiese, sin inquina

por su procedencia, y la buscó "aun entre los de la vieja Marina, aquellos que la desgracia de los tiempos corrientes les había hecho abandonar el Servicio". Después de Thermidor, realmente, los rigores contra los "viejo régimen" habían cedido bastante.

De todos modos quedó muy reducido el cuadro de Oficiales de Marina; había gran escasez de Oficialidad. Para hacer Almirantes, había que buscarlos, naturalmente, entre Jefes experimentados, y, por tanto, era forzoso acudir a la antigua Marina. Pocos Oficiales de los nuevos llegaron a altos empleos.

De 20 Almirantes que tuvieron Mando a flote desde 1790 a 1815 (la Revolución hasta el Imperio), 18 habían sido Oficiales de la Marina del Rey. El espíritu era el mismo. Sólo dos Almirantes llegaron, empujados por la Revolución, jóvenes, antes de los cuarenta años, a los altos grados; uno de ellos fué Villeneuve, que a los treinta y cuatro años era Almirante, cosa rara en la Marina francesa. En cambio, en esta época en Inglaterra, Nelson, por ejemplo, llegaba a Oficial General, por su turno de antigüedad, a los treinta y ocho años.

No hizo, por lo tanto, la Revolución, en la Marina lo que sucedió en el Ejército. Pasada la Revolución, la mayor parte de los muchachos que ingresaban en Marina eran hijos, o parientes de viejos marinos, y, por tanto, con su origen aristocrático, y aquellos Jefes u Oficiales que no lo eran, procuraban imitarles en todo.

Y no es extraño que tal hicieran, pues ya tomaba cuerpo y aún se proclamaba el concepto verdadero sobre la "Aristocracia"; poco después, hombre tan poco sospechoso como el sabio y erudito historiador, autor de "ETUDES SUR LES ORIGINES DU CHRISTIANISME", Ernest Renán, decía (no obstante sus ideas) sobre el régimen aristocrático:

"La civilización en sus orígenes ha sido una obra aristocrática, obra de un pequeñísimo número (nobles y sacerdotes), que la han impuesto, empleando lo que los demócra-

tas llaman fuerza e impostura; la conservación de la civilización es también una obra aristocrática. Patria, honor, deber, son cosas creadas y mantenidas por un reducidísimo número en el seno de una masa que, abandonada a sí misma, las deja perder."

Toda la reconstitución de la Marina de Truguet, podemos decir que la Marina del Directorio, fué a base de copiar lo antiguo, lo mismo a flote que en tierra, los barcos, las construcciones, los puertos, tuvieron por fundamento las Organizaciones y Reglamentos de los Ministros de la Monarquía.

La Inscripción Marítima adoleció de iguales dificultades que en otras épocas; tenía el mismo motivo, la falta de gente que se dedicase al mar. Los Jefes eran gente de buena fe y bien educados, muy superiores en cultura, como ha sucedido siempre y pasa en casi todas las naciones, a los Oficiales del Ejército; tiene una razón de ser, aparte de la clase de estudios, y es, lo que enseña el viajar y lo que ilustra el trato de gentes de todos los países. No pueden en Marina improvisarse Oficiales como en el Ejército; y en éste, cada vez menos.

La función militar en los Arsenales, aunque no de derecho, llegó a tener autoridad de hecho, y algunos Mayores Generales, cuando eran gente de prestigio, llegaron a ejercer más autoridad que los Ordenadores, que eran oficialmente sus jefes.

No seguiremos dando más noticias sobre la Revolución, porque con lo dicho es suficiente, desde el punto de vista orgánico, y deseamos llegar entre hoy y mañana a las Organizaciones modernas del Ministerio de Marina, posteriores a la guerra Franco-Prusiana. Desearíamos llegar hoy hasta el Imperio, para mañana estudiar la reconstrucción de la Marina después de la Restauración de 1815; ese período de resurgimiento de Francia hasta su funesta guerra de 1870 contra los Alemanes.

Gran perturbación introdujo en la Marina, como en todo, la Revolución; pero no fué esta Institución la que tardó más

tiempo en reponerse. Tiene su explicación; cuando un Organismo, como le sucedía a la Marina, tiene sólidos y sanos principios fundados en el honor y en la disciplina, aun cuando elementos extraños perturban ésta y hagan olvidar aquél, al pasar la fiebre que alteró todo, las cosas vuelven a su ser, con más o menos modificaciones, pero en lo fundamental subsisten.

Y forzosamente esos períodos álgidos son pasajeros; no hay nación que los aguante mucho tiempo, pues el colapso o la locura acabaría con ellas.

El período de gran perturbación en la Marina francesa fué media docena de años; claro es que su influencia duró más (destruir es fácil, edificar cuesta mucho); pero el apogeo de las desorganizaciones se puede concretar al mandato de la Constituyente y de la Convención, pues el Directorio ya empezó a encauzar ideas y a practicar el restablecimiento de la disciplina.

La prueba de lo que decimos es que cuando en 1796 Inglaterra se lanzó a la guerra contra los franceses, la energía de Truguet hizo que no se venciese a los éstos tan fácilmente como los enemigos creyeron. El patriotismo francés, hay que reconocerlo, hizo maravillas, y los Jefes y las dotaciones, sobreponiéndose a las circunstancias, se organizaron como pudieron y lucharon bien. Si hubo timidez en la lucha—dicen los mismos franceses—fué el resultado de la táctica antigua, de la prudencia por “conservar el material”, y los Estados Mayores de la Flota estaban aún influenciados por las reglas ya viejas, que debían de haberse desterrado hacía años. Pero ya conocemos el despegue de los franceses por las cosas del mar. En ello hay que buscar las causas de la caída de la Marina, más bien que en la Revolución.

Todos sabemos que el golpe de Estado de 18 brumaire (9 noviembre 1799) hizo a Napoleón el amo de Francia.

Napoleón tuvo como Ministro de Marina a Decrés: éste fué Oficial del antiguo Régimen; uno de los nobles que emi-

graron y acudieron al llamamiento del Almirante Truguet. El *Primer Cónsul* lo conoció en la campaña de Egipto. Le llamó a gobernar en 1801, y le tuvo en "candelero" hasta su caída en Waterlóo. Después de los *Cien días* sólo pensó en él para confiarle los asuntos de su confianza.

Napoleón reorganizó la Marina. En los Departamentos Marítimos puso al frente un Prefecto Marítimo, que se entendía directamente con el Ministro. Volvió, por tanto, en parte, a la centralización anterior a la Revolución.

El Prefecto no era solamente el representante de la Administración, ni tampoco únicamente la autoridad militar máxima. Representaba la política del gobierno, y su papel principal era suavizar asperezas entre los elementos civiles y militares del Departamento. Debía, además, levantar el espíritu militar, imponer con mano dura la disciplina y hacer simpática a la Marina. Asimismo llevaban instrucciones de incrementar las construcciones todo lo que pudiesen, y hacer que en los talleres reinase la fraternidad que tanto se había predicado. Se comenzaron 30 navíos a un tiempo. En plena actividad fabril les sorprendió la guerra con Inglaterra (que en Trafalgar puso fin a la Marina), y pasó lo de siempre: la Inscripción Marítima no era lo suficiente; para tripular los navíos hubo que echar mano de hombres de tierra adentro, que fueron poco útiles, y, principalmente, sirvieron para aumentar el número de bajas a flote.

En material se hizo bastante; las nuevas construcciones con los restos de la Marina de Luis XVI formaron una Escuadra aceptable. Las Planas Mayores estaban faltas de gente, sobre todo, buena. No obstante los impulsos del compañero Bon Saint-André, y del Almirante Truguet, que limpió de inútiles la Corporación, aun quedaba mucho por hacer. Todo el mundo trabajó cuanto pudo para salir lo más airoso de la lucha en que estaban empeñados, pero faltó el hombre.

Napoleón no tropezó con *su hombre* en la Marina, no tu-

vo esa *suerte*; y con frecuencia decía: “¿Cuándo encontré un Almirante que consienta perder cuatro o cinco barcos para ganar una batalla?...”, o “¿dónde habrán aprendido los Almirantes franceses que se pueda hacer la guerra sin correr riesgos?”

¡Suerte de los ingleses, que siempre tuvieron como enemigos principales a Francia y España, que se consumían en luchas intestinas y guerras continuas, y no pudieron nunca dedicarse a la reconstrucción de su Poder Naval!

Faltó el hombre “providencial”, que si no surge en esos casos, no hay quien evite el desastre.

¡Y así llegamos todos a Trafalgar!

Pero ya que hablamos de la “suerte” y de “el hombre” del período turbulento de la post-revolución (cuando el pueblo es tan sensible a las impresiones y a las exaltaciones), en que surgió como “un lucero” Napoleón, permitirme una pequeña digresión, que no será tan fuera de lugar como, al pronto, puedan creer algunos.

Lo más interesante de este período a que hemos llegado se puede concretar en cuatro palabras: surge un Napoleón que con sus afanes imperialistas, al aspirar a la hegemonía del Mundo, comprende lo que es el dominio del mar, y al intentarlo, como consecuencia natural y lógica, viene el choque con Inglaterra.

Napoleón ve clara la cuestión, y se decide a darle solución atacando al enemigo en su propio corazón. Igual lo vió Felipe II. Comprende que el problema es de barcos y de dotaciones, y encomienda la organización de la Escuadra que ha de dar fin a la lucha, al Almirante Latouche-Treville, de gran prestigio en la Armada francesa.

Al encargarle la tarea de que ahora hablamos le expone su programa con gran claridad, y le dice poco más o menos: “Si usted me hace dueño del Paso de Calais, solamente du-

rante el corto período de tres días (1), terminaré de una vez con Inglaterra y seremos los dueños del Mundo”.

Y se organiza el Ejército invasor: 163.000 hombres y más de 9.000 caballos estaban listos, y en Calais, en Dunquerque en Ostende, todo estaba preparado para aprovechar esos tres días célebres que Napoleón pedía. Los Mariscales más afamados de Francia mandaban ese Ejército. Pero los dichos tres días no llegaron nunca. El epílogo glorioso de Trafalgar todos lo conocemos.

Latouche-Treville había organizado la Flota como pudo, pero le sorprendió la muerte poco antes de poner en juego su admirable obra. Y aquí dijo la gente: “triste destino” el del pueblo francés, que le falló *su hombre* en vísperas del día en que lo necesitaba; como “triste destino”, dijo el pueblo español..., que se le fué Bazán cuando más falta le hacía.

Hagamos un breve comentario, que me interesa subrayar, como respuesta a las lamentaciones de estos *pueblos de los tristes destinos*.

Muy aficionados somos los pueblos latinos a buscar un *ídolo* que nos lo haga todo. Es muy cómoda esta solución... cuando aparece el ídolo.

La victoria de la Inglaterra del tiempo de Felipe II, como la victoria de Nelson contra Napoleón no fueron debidas *exclusivamente* a la *suerte* y al genio de un *caudillo*. Pero aunque lo hubiese sido, les tocó la suerte porque todos pusieron los medios para que les favoreciese. El que no juega a la lotería, no le toca. Es muy probable, casi seguro, que aunque juguéis no os toque tampoco; pero si no compráis el billete, es imposible que saquéis el premio; para llevárselo hay que exponerse a ello, aunque cueste dinero.

No creo en el *fatalismo* de que haya pueblos de los tristes destinos, como no creo en la suerte de esos pueblos

(1) En algunas Historias hemos leído hasta seis horas; para lo que nos interesa poner de manifiesto, es igual; lo importante es que se trataba de muy poco tiempo.

que siempre encuentran el hombre que necesitan. No creo en las suertes *a secas*, en la suerte *abstracta*. Hay suerte, sí, ¡qué duda cabe!; pero es de quien se pone en condiciones de obtenerla, de quien la merece.

No se os ocurre preguntaros: ¿Existirán esos pueblos *dichosos*, en que siempre sale el hombre que necesitan?, o ¿será que las fuerzas vivas de esos pueblos, lo que podemos llamar sus partidos políticos haciéndose concesiones mutuas, y dejaciones de amor propio mal entendido, se unen, y a fuerza de sacrificios se forjan el hombre que necesitan, hechura admirable de lo que les hace falta?

La *suerte* de encontrarlo o la *virtud* de forjarlo... No sé qué es más envidiable.

La política del Imperio fué de fomento de la Marina, a pesar de estar entretenidos en otras guerras terrestres. Decrés hizo mucho, porque levantó la moral y construyó buques. Luego, Napoleón, viendo lo que le valía, le hizo Duque, del Imperio, y le dió más independencia que a ningún otro Ministro. Sacó de la Marina el máximo partido que se podía sacar en aquellas circunstancias en que todo se movía.

Reorganizó los arsenales; para aumentar la inscripción creó 50 batallones de la Marina Imperial, con gran boato, y con ellos tripuló los nuevos navíos; luego los aumentó, los organizó como el Ejército, a base de rígida disciplina militar. Formar parte de los "Marinos de la Guardia" era un gran honor. Todos los navíos debían llevar en la proa el Aguila Imperial, y hasta se procuró embarcar en cada buque grande un príncipe o alto personaje del Imperio. La Marina levantó su moral, y estaba organizada militarmente como nunca lo había estado. Pero el resultado más inmediato de todo esto fué la vivificación del tan combatido "espíritu de clase".

Se movieron mucho los buques; hacían constantes maniobras; llegaron a adquirir práctica, pero su rendimiento en

la mar, en temporales o en combate, era dudoso, a juzgar por las averías que sufrían los barcos en sus salidas.

Por escasez de Comandantes y Oficiales se crearon "Escuelas de segundo orden" (sin duda se llamaron así para no alarmar al populacho), donde se entraba por *concurso*. Decrés quiso imbuir en ellas el espíritu de la antigua Marina (se sentía orgulloso de haber pertenecido a ella), pero el Emperador no lo quiso así, y en esas Escuelas instaladas en navíos viejos anclados en Brest y en Tolón se daba una enseñanza práctica marinera y militar.

Aunque Napoleón elevó rápidamente a quien creyó que lo merecía y se hicieron buenas carreras, no se llegó a tener el número de Oficiales que se necesitaban.

La Marina se iba captando las simpatías del pueblo. A éste, cuando no le están envenenando constantemente con discursos tendenciosos, le gusta lo distinguido, y hasta el orgullo y la bambolla; ¡pronto se aficiona a ello, y se siente orgulloso de tener, y de lucir, cosas tan bonitas!

Después de la guerra con Inglaterra, y Waterlloo, se anuló casi por completo el Poder Naval de Francia.

La radical variación que introdujo en el material el siglo XIX, con la transformación de la vela por el vapor, y el cambio en las construcciones, de la madera por el hierro, hizo que Francia volviese, relativamente pronto, a ocupar un puesto distinguido entre las Potencias Navales Europeas.

CAPITULO IX

LA MARINA DE LOS IMPERIOS Y DE LAS RESTAURACIONES. LA TERCERA REPUBLICA

Trafalgar.—Napoleón.—La Restauración.—La Marina moderna de vapor.—Napoleón III.—La expansión Comercial y Colonial.—La guerra Franco-Prusiana.—Final del segundo Imperio.—La tercera República.—Los Institutos Armados.—Ministerios de Marina.—Los primeros Estados Mayores.—Incremento de los Servicios.—El Almirante Aube.—El ataque a las comunicaciones.

REVUE

LE MARCHE DE LA BIÈRE EN FRANCE
PAR M. J. B. DE LA BIÈRE

Le marché de la bière en France a subi de profondes transformations depuis la fin de la guerre. Les importations étrangères ont diminué, tandis que la production nationale a augmenté. Les consommateurs ont tendance à préférer les bières locales, ce qui a entraîné une restructuration de l'industrie. Les grandes brasseries ont consolidé leur position, tandis que de nouvelles entreprises ont émergé. Le marché est devenu plus concurrentiel et plus dynamique.

Trafalgar.— Napoleón.— La Restauración.— La Marina moderna de vapor.— Napoleón III.— La expansión Comercial y Colonial.— La guerra Franco-Prusiana.

Por una conversación interesante que he tenido con uno de ustedes momentos antes de entrar en clase, comenzaremos hoy insistiendo algo sobre Trafalgar.

Ayer hablábamos de la suerte que tuvo Inglaterra, que, sin quitar mérito a sus famosos Almirantes, siempre pelearon con un enemigo débil, por no estar organizado.

La Escuadras con que luchó Nelson en Trafalgar todos subemos la moral que llevaban. Los franceses, con sus ideas revolucionarias en plena efervescencia, después de varios años de inactividad la Marina, y con el pensamiento fijo en... las libertades que les prometía la Revolución (tan contrario todo al principio de disciplina y subordinación que hacía falta en aquellos momentos); y los buques aliados, pertrechados malamente en unos Arsenales en que nos faltaba todo; para el completo de las jarcias y de la cabullería hubo que echar mano de otros navíos arrumbados hacía años, viejos y pasados, y como si ello fuese poco, la moral deprimida por el recuerdo del combate de Cabo San Vicente, y, además, reflejándose en nuestras dotaciones las ideas francesas de la libertad y el libertinaje, que nos venían de los buques más poderosos, a cuyos lados teníamos que combatir. Como si no fuese bastante, los Estados Mayores de ambas Escuadras estaban muy distanciados, en desacuerdo, por sus ideas y mutuo echarse la culpa de lo que iba a pasar.

Con ese espíritu se encontró Nelson, y sus aguerridos

Capitanes, que estaban, por contraste, bien entrenados después de una campaña larga y dura que llevaban en la mar. Y, a pesar de todo, no salieron tan bien parados los ingleses como se las prometían.

Algunos comentarios he oído sobre cómo nos tratan ciertos historiadores franceses al referir el combate de Trafalgar. Cierto, pero no son todos, ni los más reputados como veraces; de los que son injustos con nosotros considero a Thiers, por su nombre, como de los que más daño nos han hecho; pero, aparte de que Marliani, en su *VINDICACION DE LA ARMADA ESPAÑOLA*, y tantos otros, le han contestado debidamente; no es éste el lugar ni, sobre todo, el momento de tratar aquí de la cuestión.

Únicamente diremos, refiriéndonos a los Mandos de la Flota combinada, que sus relaciones no eran de lo más cordiales ni diplomáticas. Hay una porción de razones para creerlo así, además de las relaciones que nos legaron aquellos Marinos.

El acta del Consejo de guerra celebrado en el "Bucentauro" ha sido escamoteada del archivo en donde debía conservarse, y sólo encontramos allí el oficio de remisión; y según leemos en historias casi oficiales, hace ya más de medio siglo que fué escamoteada, y desapareció.

En las Memorias que dejó escritas don Antonio Alcalá Galiano, hijo del Comandante del "Bahama" (que murió como bueno en el combate), nos cuenta cosas muy interesantes sobre lo que estamos tratando.

Dos palabras sobre esto: En la Plana Mayor de la Escuadra francesa había muchos arrivistas de la Revolución, que despreciaban los correctos modales y la sabiduría de los Marinos españoles; precisamente en aquella época y en aquella Escuadra había un personal de lo más lucido, por todos estilos. ¿Si odiaban los franceses a sus "marinos viejo régimen", qué no sentirían hacia los "viejo régimen" vecinos?

Es indudable que el Consejo de Guerra del "Bucentauro"

ro" fué muy accidentado; sabido es que casi llegan a las manos Galiano con el Contralmirante francés Magon; (muy mal educado). Por lo visto este General se produjo en términos poco diplomáticos, y Villeneuve parece ser que asentía a lo que decía su inmediato subordinado, pues sino a qué se debe la viva réplica de Gravina: "Sr. Almirante: en ocasiones en que los españoles han concurrido en Escuadras combinadas, han sido los primeros en entrar en fuego, y no ha mucho que lo han practicado sobre Cabo Finisterre".

Churruca asimismo, como todos nuestros Marinos, era opuesto a salir, alegando que los tiempos obrarían con su impulso al desgaste de la Escuadra inglesa, y también parece ser que en pleno consejo, o en privado (para nuestros fines es igual) se produjo en la forma siguiente: "que las Escuadras francesas acostumbraban a asistir a los combates con parsimonia, mientras que los españoles se batían."

En la votación que hubo se acordó que la Escuadra combinada no saliese, y así lo aprobó el Almirante Villeneuve...; pero todos sabemos que al conocer la cólera de su Emperador, que no se recataba de llamarle hasta cobarde, por no haber seguido Villeneuve sus planes; al enterarse que su relevo estaba ya en camino se apresuró a salir, no obstante la firme resolución que habían tomado en contra no hacía mucho; y en alguna Historia leemos que Villeneuve mandó izar la señal de "hacerse a la mar", en la convicción de que no se cumplimentaría por los españoles (vista su actitud en el consejo de guerra y el acuerdo tomado), pero "quedó asombrado de la presteza con que Gravina, sin replicar lo más mínimo, cumplimentó la orden".

Trató de descargar su responsabilidad echando la culpa a los españoles, pero no le valió; todos tenían ya su valor acreditado (Gravina fué el primero que desembarcó en la isla del Diamante, cuando la expedición a las Antillas), y el Emperador hubo de decir: "los españoles se han batido como leones."

Napoleón, al final, era enemigo personal de Villeneuve. Este, como dijimos ayer, empujado por la Revolución, había llegado pronto a los altos puestos. Lo que hizo él en Aboukir (2 de agosto 1798) a Brueys, se lo hizo a él Dumanoir en Trafalgar (21 de octubre 1805).

Villeneuve fué tomado prisionero de sus enemigos y llevado a Inglaterra; se le consintió ir a su país a defenderse de los cargos tremendos que se le hacían, pero conociendo la opinión de Napoleón y dolido de que Decrés no le defendía como se lo había pedido que lo hiciese, al llegar a Rennes se suicidó con un cuchillo el 23 de abril de 1806.

Es interesante para seguir las Organizaciones, aunque sea tan a la ligera como lo estamos haciendo, recordar los grandes cambios políticos y su ambiente, porque la Marina—al decir de los revolucionarios—simbolizó las esencias de la Monarquía y de la Aristocracia.

Las inquietudes propias de toda Restauración, complicadas, aquí, con los *Cien días* de Napoleón a su regreso de la Isla de Elba, se reflejaron como no podía menos en las Organizaciones de la Marina.

Después de Waterlloo, 1815, cuando las intrigas de los realistas tan hábilmente manejadas por Talleyrand, y con el apoyo de los Soberanos aliados, determinaron al Senado Imperial a llamar de nuevo a los Borbones, al Trono de su Majestad Cristianísima, Francia se puede decir que no era potencia naval.

Dos hermanos de Luis XVI vivían todavía, el Conde de Provenza y el de Artois, los dos reinaron sucesivamente, el primero cuatro años, el segundo, seis, bajo los nombres de Luis XVIII y de Carlos X, respectivamente. Ambos habían abandonado Francia con los emigrados, de que hemos hablado, hacía más de veinticinco años, y vivieron en Alemania, Rusia e Inglaterra, debido a lo cual el pueblo no les conocía, pero por lo que sus nombres evocaban se dispuso, gustoso, a admitir su reinado si gobernaban respetando los

principios que había predicado la Revolución y que el Imperio había ido olvidando.

Luis XVIII gobernó liberalmente, y Carlos X aún mucho más; pero los ánimos no se serenaban.

Durante los veinte últimos años se puede decir que no había casi comercio marítimo francés. El último impulso que dió Napoleón a las construcciones de navíos y algunos que se compraron, hizo que el año 1815, aun después del desastre, tuviesen teóricamente setenta barcos a flote; pero estaban en tan mal estado y tan mal acondicionados, que cuatro años después sólo les quedaban, teóricamente, también, treinta y uno. El personal corría parejas con el material. Estaba desorganizado, y consecuencia de ello, desmoralizado, que era lo peor.

La Monarquía restaurada en la persona de Luis XVIII tuvo algunas lamentables equivocaciones: el cambio de la bandera tricolor por la antigua blanca (el pueblo había tomado aquélla como símbolo de sus libertades); poner a medio sueldo la mayor parte de los Oficiales, altos y bajos, de Napoleón (en todo el país se elevó a unos ¡¡22.000!!); aparte otras medidas contra los partidos políticos y contra la prensa; el usar en los decretos la antigua fórmula "Car tel est notre bon plaisir", hizo que el nuevo Rey no durase más de cuatro años. Carlos X duró seis. Luis Felipe fué más afortunado; reinó dieciocho años.

Por razones de economías y buscando otras *disculpas*, de un solo golpe se habían dejado a medio sueldo 400 conspicuos Marineros, diciendo que era por ser sospechosos, y muchas veces esto provenía del celo e interés de aquéllos. Al mismo tiempo se recurría al consabido llamamiento; pero ahora sería admitido con el grado superior todo Oficial emigrado, del antiguo régimen, que desease reingresar en la Armada francesa, fuese quien fuese, y se daba el caso de que algunos hacía veinticinco años que no navegaban, y aun otros que habían servido incluso en naciones enemigas de Francia.

Era un contraste; se echaba a unos por sospechosos y se llamaba dándoles ventajas a "los del antiguo régimen". Les honraba mucho, pues ello era señal de que se confiaba en su honor.

Poco a poco se había ido copiando todo lo antiguo, y a los pocos años de funcionar el Imperio se había vuelto casi en absoluto a la Marina de Castries.

Surgieron de nuevo las rivalidades entre los Comandantes y los Intendentes. La historia se repite. Se estableció un Colegio Real de Marina en Angulema, cuyos alumnos los elegía el Rey entre los hijos de Magistrados y de Oficiales que hubiesen servido bien. La Marina, por tanto, se convirtió en un Cuerpo muy monárquico, y con el "gran espíritu" que fué caballo de batalla de los revolucionarios, y que tanto se había combatido. Se deshizo toda la obra de la Revolución; como siempre, el presupuesto resultaba escaso. En 1821 se hizo una nueva reorganización de servicio, en Marina, de acuerdo con el dinero que había para ello. Se creó un Consejo del Almirantazgo, compuesto por unos cuantos Almirantes y altos funcionarios. Querían de este modo sustraer la dirección técnica de la Marina de los vaivenes de la política. Se restablecieron los Prefectos Marítimos.

El Colegio Naval de Angulema se cerró y se creó una Escuela Naval foltante en 1830, en Brest; se democratizó la entrada en ella; salieron un gran número de Oficiales, muy competentes, con lo que se llegó a lo que tanto se deseaba.

El presupuesto de Marina se había fijado en 65 millones. Como no era grande no se pudo resolver favorablemente el problema de las Clases y de la Marinería. Los inscriptos no eran suficientes, y como se pagaba poco nadie quería estar.

Las maniobras de la Flota, que habían empezado con mucho brío, tuvieron que suspenderse por falta de dinero. Pero se reglamentó muy bien la época de maniobras, y se llegó a un grado de eficiencia grande para los recursos con que se contaba.

En el reinado de Luis Felipe, "el Napoleón de la paz", no hubo grandes ambiciones. Se instituyó la dignidad de Almirante de Francia, como máxima jerarquía en la Marina. Tampoco en este reinado hubo tranquilidad en los espíritus. De 1824 a 1842 se reorganizaron los Cuerpos Auxiliares de Comisarios e Ingenieros, se les dió más carácter militar y esto dulcificó sus luchas con los Cuerpos puramente militares.

Todo se reglamentó en las Ordenanzas de 1844, y como se puntualizaban bien los papeles de cada uno, terminaron las luchas entre Prefectos Marítimos, Jefes de Servicios, Ordenadores, etc., etc. Tan claro y bien enfocado estaba todo ello, que casi son las reglas que hoy rigen (con las modificaciones naturales), pero a pesar de cuanto se hizo y se organizó, como se pudo, el Poder Naval, le faltaba estabilidad y Francia, como potencia marítima pesaba poco. Se hicieron viajes de exploración, lo que benefició la navegación; los Marineros, en contacto con sus colegas ingleses, cuya alianza se buscaba, no tardaron en imitarles en sus uniformes, sus ideas, su amor a la navegación y a la maniobra, que aquéllos tomaban como cosa deportiva.

El Almirante Rosamel, en esta época del hijo de Felipe "Igualdad", decretó los viajes de circunnavegación, donde obligaban a los oficiales a hacer estudios de astronomía, hidrografía, idiomas y hasta ciencias naturales; como aquellos tan fecundos que hacían nuestros Marineros, entre los que descolló el de las corbetas "Descubierta" y "Atrevida" hacia 1793. Todo ello demostraba pujanza.

Se hicieron con gran provecho expediciones por el Pacífico, estudiando algunos archipiélagos poco conocidos y los pasos para el polo. Estos viajes científicos estimularon mucho a la Oficialidad francesa para el estudio e ilustración; además de esto se sacó gran provecho para Francia, pues se enviaban mercancías y se daban a conocer, aumentando su riqueza; se buscaban nuevos mercados a los productos fran-

ceses. Así es que los Marineros hacían de embajadores, viajeros de comercio y hasta de misioneros con los indígenas.

Es curioso leer en Historias francesas (y por su lógica no dudamos de su veracidad) que aun los gobiernos más laicos respetaron—a su modo—a los Misioneros; y prohombres de aquellos partidos decían que no podían menos de reconocer, que los frailes que iban a evangelizar los países salvajes, lo hacían por un ideal (cosa que también reconocían, porque lo veían, los mismos salvajes), y como buenos patriotas les hablaban de Francia, lo que acrecentaba el prestigio de esta nación entre aquellas gentes, que una vez catequizadas, era terreno abonado para las expansiones comerciales, que hábilmente explotado por los políticos, tanto ha redundado en beneficio del país vecino. Todo ello hizo que se llegase a la conclusión de que es imposible encontrar “propagandistas” más baratos.

Mucho se levantó el espíritu y la afición a las cosas de mar entre la gente joven y novelera. Tanto se hace la gente al ambiente en que vive, que durante el pacífico reinado de Luis Felipe, el pueblo llegó a decir “la France s'ennuyait”, sin duda echaban de menos las emociones de las guerras del pasado y las efervescencias de la Revolución. Pero las Instituciones todas, y entre ellas la Marina (militar y mercante), iban para arriba.

Se hicieron buenos Oficiales de Marina. En 1840 se creó la Escuadra de evoluciones, permanente, con magníficos resultados.

Se intensificaron las relaciones con Madagascar y otras Colonias. El trato con los antiguos súbditos hizo en éstos preferir a Francia para el envío de sus productos, y aún esperaban muchos bienes de la Restauración. Se abolió la esclavitud y se les explotó comercialmente; la Marina mercante tomó gran incremento. De este modo se les hacía ver a las Colonias la grandeza de Francia. Se dependía más de la mar y se fomentaban sus industrias.

El programa de "la Monarquía de Julio" daba sus resultados. En todos los mares del mundo se veía el pabellón francés y se comerciaba muy particularmente con el extremo Oriente; se hicieron varios tratados de comercio, y en algunos se exigió, como a China, la protección de los Misioneros, erigiéndose así Francia como la protectora de los católicos en el lejano Oriente; cosa parecida sucedía en algunos territorios de Turquía; medida muy política y de gran trascendencia. Otro tanto ocurría en Oceanía y en América; pero donde Francia trabajó más y con más eficacia fué en África, sobre todo en la costa N., en Argel y en Orán, sacando muchos millones de sus cultivos allí. De paso diremos que casi una mitad de los europeos que en este suelo trabajan son españoles (1).

La Marina se hacía popular, y los parlamentarios, algunos con discursos grandilocuentes y frases felices, llegaron a obtener votaciones para asuntos de Marina, como nunca se vieron en aquellos Parlamentos. La verdadera transformación de la Marina, que lo fué reformando casi todo y levantó el espíritu, se verificó con el cambio de material. La adopción del vapor en la Marina, que aunque hacía tiempo se habían hecho ensayos (como uno propuesto por Blasco de Garay a Carlos V, con un bote de vapor), hasta 1812 no tomó estado práctico. En este año se estableció el primer vapor para el servicio comercial. Se comenzó por lagos y ríos, y cuando se perfeccionó se pasó a la mar. El año 1812, los americanos fabricaron la primera fragata de 46 mts. de eslora y 2,500 tns., con una rueda accionada por el vapor; tenía fuerza de 120 caballos. Resultó una máquina formidable. Se perfeccionaron esos barcos y se inventó la hélice, etc., aplicándose todo ello a los buques de guerra. Se usaron mucho los navíos mixtos. El ingeniero Dupuy de Lome perfec-

(1) Da mucho que pensar que no se dejen establecer allí escuelas de español.

cionó los buques a vapor, que dieron 10 nudos de andar. Los grandes adelantos en las industrias hicieron posibles las construcciones de barcos con hierro, con las innumerables ventajas que tiene; así su desarrollo en poco tiempo. Los franceses no se quedaron atrás en estos adelantos.

Surgieron los blindados y, más tarde, los acorazados.

Francia concedió desde el principio gran atención a estas evoluciones en el material; adoptó estas armas nuevas; sus ingenieros inventaban y mejoraban las que había. Con ello se dió gran preponderancia a la Marina, y el país se afionó más a ella. Además se facilitó mucho la Inscrición Marítima, pues veía la juventud trabajadora, que sirviendo en la Marina adquiría grandes conocimientos y que una vez cumplido su servicio podía aprovecharlo en beneficio propio, particularmente, como fogoneros y mecánicos.

Los dieciocho años de reinado de Luis Felipe fueron sumamente fecundos para la Nación y para la Marina. Los progresos de la metalurgia y su aplicación a las construcciones de los barcos de guerra fueron causa de riqueza general. El Estado apoyó a las Grandes Compañías para su desenvolvimiento, y la Marina creó grandes intereses entre banqueros e industriales, que la defendían eficazmente cuando hacía falta. Cuestiones interiores de la Nación y la política internacional hábilmente manejadas por unos y por otros—que no son de este lugar—fueron causa del advenimiento de la segunda República (1848), que, como sabemos, sólo duró cuatro años.

Durante éstos no prestaron los gobiernos mucha atención a la Marina, que ya tenía grandes raíces en el país, porque les absorbía su atención las cuestiones de política interior, como la implantación del sufragio universal, y las mil revueltas de la Asamblea Constituyente; ésta nombró Presidente a Luis Napoleón Bonaparte, el hombre salido del pueblo. Luego la Asamblea Legislativa, que también presidió Bonaparte, sorteó innumerables vicisitudes que atravesaba

la Nación, en aquella época, hasta que el 1852 Napoleón, el hombre salido del pueblo, como él se decía, el representante del pueblo, en cuanto pudo se hizo Emperador. No tardó más que el tiempo preciso para tener fuerza propia, emanada de aquel pueblo, naturalmente.

No desaprovechó Luis Napoleón, tercero de su nombre en la dinastía Imperial, las lecciones de su tío, el fundador de la misma. Napoleón I, hombre salido del pueblo (todos salimos del pueblo), que tras sus conciliábulos con Robespierre y otros conspicuos encarnaba las esencias de la Revolución, en cuyo ambiente se "hizo hombre", no obstante sus convicciones y predicaciones de otros tiempos, en cuanto estuvo en condiciones se hizo Emperador, y después de repartir Tronos a toda su Familia, hasta creó una nueva nobleza entre sus más allegados y deudos. Amordazó a la prensa y se abrogó poderes dictatoriales. Sin querer ofender a nadie, *era un demócrata*; si es verdad lo que él decía, lo había mamado, sentía la democracia. Sin duda recordaba el sobrino, cuando dió el golpe de Estado, los gritos de Napoleón I al desembarcar de su destierro en la Isla de Elba, cuando decía a sus soldados que él era uno de tantos...; pero a éste, al menos, le sobraron méritos personales—y dió días de gloria a Francia—para alzarse a donde se elevó.

El período floreciente que se inició en Francia al comenzar el siglo, la pujanza de sus inmensos recursos... no la detuvieron los acontecimientos políticos que hemos enumerado, y en cuanto la política le dió un régimen de alguna duración (y de treguas en sus luchas), cuando sus energías no se consumían en luchas intestinas—como sucedió durante el segundo Imperio, que duró dieciocho años—todo el país y con él la Marina militar y mercante—que son su más genuina representación—fué rápidamente para arriba. La prosperidad de la nación le hizo olvidar al pueblo las tan cacareadas libertades de la Revolución.

Napoleón III buscó en la amistad inglesa un gran aliado.

Las cuestiones del lejano Oriente y de Italia se arreglaron entre París y Londres con viajes de la Reina Victoria y de Napoleón III. De estas buenas relaciones y la relativa tranquilidad que reinaba en Francia salieron grandes beneficios para la nación, desarrollándose enormemente su industria y su comercio. Inglaterra no veía con demasiados buenos ojos estos aumentos de riqueza en un país tan cercano.

Durante la segunda República y el segundo Imperio se había cuadruplicado la producción; con más de 3.000.000 de obreros, de los cuales 1.300.000 eran mecánicos y metalúrgicos.

El florecimiento material y espiritual del país y los resultados obtenidos con la guerra de Crimea, donde se probó el nuevo material, hicieron que la Marina tuviese gran prestigio, y que el país la tomase cariño y afición.

Marsella, con su comercio del N. de Africa, aumentó el tráfico Mediterráneo, que derivó hacia Oriente. La apertura del Canal de Suez, facilitando el comercio con la India y la China, centuplicó el negocio e hizo crecer la industria, como es de suponer, y todas estas ventajas para el comercio, llamaban gente a los barcos, donde se ganaban muy buenos sueldos. De este modo Francia aumentó su Marina mercante con las naturales buenas consecuencias para la de guerra.

El gran inconveniente con que siempre chocaron los impulsores de la Marina de guerra fué la falta de gente que se dedicase al mar, y ahora se aumentaba su número en progresión geométrica al ver tanto adelanto en las riquezas que proporcionaba el nuevo material. Se crearon varias compañías comerciales, las "Mensajerías Imperiales" y la "Compañía General Marítima", perfectamente organizadas y muy potentes; eran escuelas inmejorables de gente de máquina. En 1845 se creó en Francia el Cuerpo de Obreros Maquinistas, y poco después el "taller central de la flota", donde se reparaban todas las averías de los buques, sin necesidad de recurrir a la industria particular. Mucha gente del interior

se llevó a la costa, no para embarcarlos, sino para emplearlos en tierra en los Arsenales (que se convirtieron en hermosas factorías), en la conservación de maquinarias. Esta gente, en contacto con los hombres de mar, se aficionó y se estableció en la costa, y ya sus hijos no eran extraños a la gente de mar.

Mucho aumentó esto el contingente de la Inscripción. En las dotaciones de los navíos hubo un gran cambio, y rompía la monotonía del marinero ver tanto mecánico y maquinista a bordo, sobre todo últimamente, desde 1844, en que por haber desembarcado las fuerzas de Infantería de Marina y de Artillería sólo se veían marineros sobre las cubiertas de los buques. Se crearon Escuelas de Maquinistas y se estudió el modo de que tuviese esta gente tanto porvenir como podía encontrar en la industria privada.

Se creó un puesto de Maquinista Jefe y se embarcaron Maquinistas con categoría de Oficiales, y su papel subió mucho, pues a nadie se le ocultaba la importancia de su misión. No tardaron en surgir diferencias entre estos Oficiales y los demás del barco, pues ellos, los maquinistas, se consideraban autónomos, con mando independiente sobre la gente de máquina, y halagados por los Comandantes de los buques (poco versados en cuestiones de maquinaria), para que los barcos no se parasen, creó celos entre los Oficiales de Marina y los Maquinistas, llegándose a decir que la "máquina" era una "república independiente".

Ya ven ustedes si hay puntos de contacto entre las marinas francesas y española, y si es conveniente para conocer bien la nuestra hacer este estudio histórico de aquélla, pues lo mismo que ocurría en esto del material fuimos asimilándonos las Organizaciones de las Marinas europeas, a través del tamiz de la francesa.

Se dió gran impulso a la Marina. Durante el segundo Imperio se crearon Escuelas de artilleros timoneles, torpedistas; depósitos en los Arsenales, de Marinería, y especialis-

tas, Escuelas de Aprendices, Marineros. En 1861 se establecieron enganches a largo plazo, para retener en la Marina la gente instruída, y que tanto costaba enseñar. Se creó la Maestranza permanente, formada de Clases más técnicas que las anteriores. La Marina de guerra funcionaba separada en todo de la mercante. La eficacia que adquirió con estas últimas Escuelas y medidas fué grande; la nueva organización le dió vida e hizo que aumentase la expansión colonial.

Cuando todo parecía sonreír a la Marina, y cuando la eficacia era manifiesta en todos los órdenes y hacía concebir grandes esperanzas, vino la guerra del 70 con Alemania; de sobra es conocida. Todo se paralizó; no hablemos de la expansión en la Indochina, ni de la conquista del Tonkin. Francia se reconcentró a esperar la hora de la revancha. Durante esa guerra los Arsenales quedaron esquilados, pues en ellos aumentó la capacidad de trabajo hasta la exahaustación. No sólo se trabajó para la Marina, sino también para el Ejército. Con la pérdida de la guerra cayó el segundo Imperio y empezó con la tercera República la Francia de hoy, que todos conocemos.

No fué Inglaterra seguramente ajena a la guerra aludida, que terminó entonces con el poder de Francia; nunca vieron los centros marítimos ingleses con agrado el aumento del comercio francés, ni la pujanza de su floreciente Marina. La habilidad diplomática que siempre caracterizó a los ingleses hizo que estos dos poderes continentales—franceses y prusianos—se encontrasen y se peleasen, y de este modo cortó Inglaterra las alas al águila francesa, que por su proximidad y su empuje le daba que pensar, pues Inglaterra, aunque siempre tuvo gran espíritu de asimilación y contaba con buen material moderno para la guerra, sus Marineros, como todo el país, era gente aferrada a sus tradiciones, y no se habían batido con el nuevo material, que según ellos decían traería grandes innovaciones en la estrategia y en la táctica. Debido a su ingenio diplomático supo hacer que Alemania le sacase las castañas del

fuego, como vulgarmente se dice, y de este modo sacudirse de encima la pesadilla francesa, que le empezaba a quitar el sueño; bien es verdad que resurgió Alemania, pero no en balde pasaron más de cuarenta años, que ciertamente no desperdició Inglaterra, aumentando su poderío colonial; ni tampoco dejó la diplomacia inglesa prepararle a su nuevo rival el círculo de hierro en que la envolvió, e hizo lanzarse contra ella la mayor parte de las naciones europeas, algunas de otros continentes, particularmente una americana, que le dió el golpe de gracia.

Es indudable que Inglaterra, maestra en Organizaciones, siempre supo luchar con quien no estaba organizado, y esto, unido a su gran constancia y preparación, le dió los éxitos tan rotundos y el poderío mundial.

Final del segundo Imperio.—La tercera República.—Los Institutos Armados.—Ministerios de Marina.—Los primeros Estados Mayores.—Incremento de los Servicios.—El Almirante Aube.—El ataque a las comunicaciones.

El desastre de Sedan, donde cayeron prisioneros—como todos recordamos—más de 100.000 soldados con su Emperador (Napoleón III) a la cabeza, puso fin a la guerra que tan cara costó a Francia, pues a más de la Alsacia (menos Belfort) y la mitad de la Lorena, tuvo que pagar en tres años cinco mil millones de francos, cantidad fabulosa para aquellos tiempos. Además, se le impuso la humillación de que—como es bien sabido—la unidad del Imperio Alemán, se consagró coronándose el Rey de Prusia, Emperador de Alemania, Guillermo I, con la máxima solemnidad posible, en Versalles y en el salón de Cristales del palacio mismo, de Luis XIV.

Consecuencia de todo ello, cayó el Imperio; y Thiers con otros patriotas, logró poner fin a los excesos de “La Commune” y se decidió por el régimen republicano que, dadas las circunstancias, era el que menos dividía; no hay que olvidar que en la Asamblea, los monárquicos estaban divididos en legitimistas, orleanistas y bonapartistas.

Hubo pléyade de grandes hombres, Gambetta, Jules Ferry y tantos más, políticos y colonizadores.

Los primeros años fueron de gran decaimiento, sobre todo para los Institutos armados. La política sectaria y laica del Gobierno prendía la atención de los franceses; el Ejército y la Marina, “no contaban”.

Es un caso, típico de riqueza y patriotismo, el de Francia; en los pocos años que reaccionó, ¡cómo pagó su indemnización de guerra y lo rápidamente que se levantó el país!

En este período de sesenta años, que vamos a considerar en la Marina francesa, nos ceñiremos más al estudio del Ministerio y del Estado Mayor, porque el ambiente político que rodeó estas Organizaciones, nos es más conocido, ya que sus últimos años, por ser contemporáneos, los hemos vivido.

La Historia del Ministerio va muy unida a la de su E. M. G. y así veremos que según la personalidad (prestigio, carácter, valer, condiciones de Mando) de quienes regían cada uno de estos Altos Centros, así derivaba su influencia sobre la Corporación que regían—la Marina—hacia el Ministro o hacia su Jefe de E. M. General.

Caso típico de esto que decimos lo vemos palpablemente en la Marina alemana. Cuando el Almirante Tirpitz era Ministro, en el Ministerio estaba la cabeza que mandaba, y por tanto administraba la Marina; pero cuando Tirpitz dejaba el Ministerio, y era Jefe del E. M. G., entonces era en el Estado Mayor General donde había que acudir cuando se deseaba encontrar el Centro de donde emanaba cualquier disposición eficaz de la Marina.

Para hacer el estudio que nos proponemos seguimos el orden que indica en su libro "Questions d'Etat-Major", el ilustre Almirante Castex, de donde tomamos algunos datos. Otros están sacados de Historias francesas y no pocos de nuestra Sección de Informaciones.

Al finalizar el segundo Imperio, el año 1868, firmó el Emperador un decreto en que se hablaba de "Jefe del Estado Mayor" y ordenaba que: "El Oficial General a quien esta sección sea encomendada, provisto de un título de Jefe de E. M. intervendrá en calidad de tal en nombre del Ministro, para la pronta solución de los muchos asuntos que le incumben."

No podía decir más claro que la misión principal del

Jefe de E. M. es ayudar al Mando en sus múltiples ocupaciones.

Ya se comprende que estos Estados Mayores a que nos referimos y los de hoy en día, sólo tienen de común la finalidad y el nombre. Hasta 1880, en el Ejército, y en su Marina años después, no se puede decir que tuvieron los franceses Estados Mayores. Pero ya iremos viendo en el desarrollo de las distintas Organizaciones que hemos de considerar, cómo se involucraban las cosas, no sólo en estos primeros Estados Mayores rudimentarios, sino aun en otros de muchos años después.

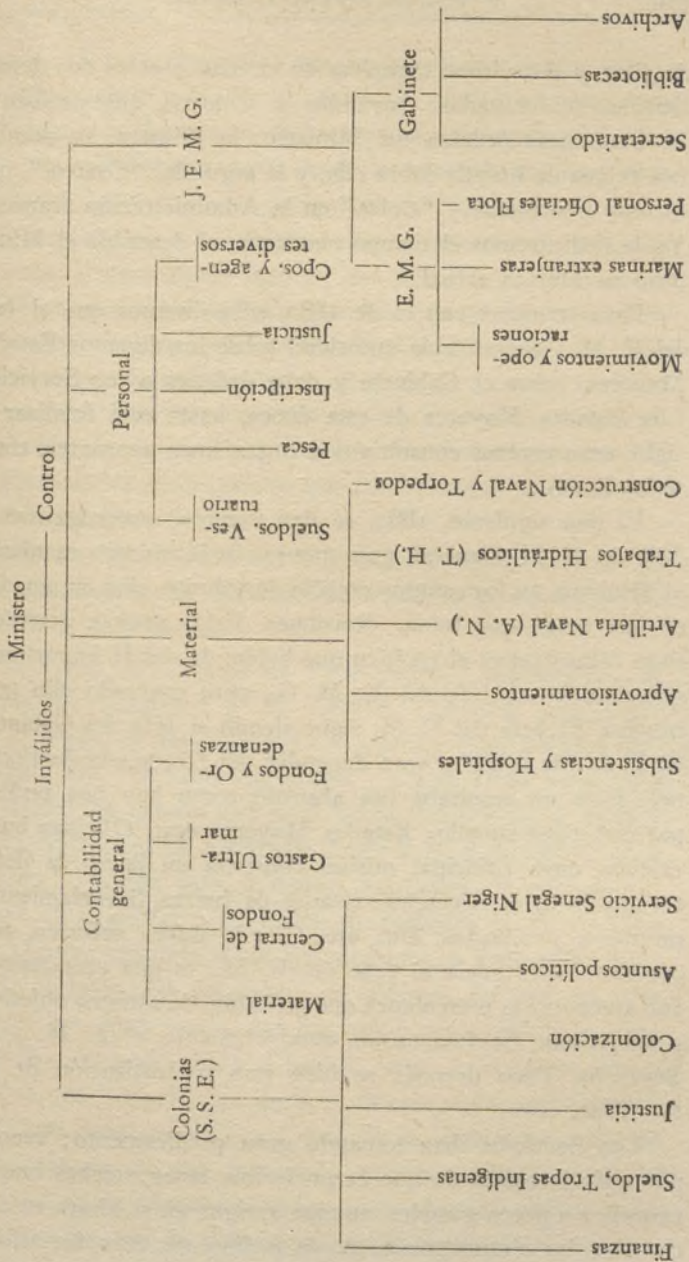
El Negociado de E. M.—a que antes aludimos—, con su personal de la Flota, dependía de un E. M. General, “con objeto de que el Ministro tuviese en su mano los principales resortes del Mando”; de este modo, dependiendo del Ministro toda la parte activa de la Flota, los partes e informes de los Comandantes—referentes a personal—pasarán por su mano y “así podrá apreciar el valor de sus Oficiales”.

Esta idea ha sido muy discutida durante muchos años; el Ministro no tiene que descender al detalle de lo que vale cada uno de sus Oficiales. Con el concepto que hoy tenemos de éstas cosas, diremos que no se debe mezclar el E. M. G. con los Servicios (personal de la Flota). El Jefe del E. M. G. era a la vez el Jefe del Gabinete.

Nada tiene de extraño que en estos “conatos de E. M.” se mezclasen las cosas objetivas y subjetivas. El fenómeno observado al estudiar nuestras Organizaciones del último medio siglo, se ha producido análogamente, con más o menos intensidad, en las Organizaciones de las principales Marinas del mundo.

El año 1882 (ver gráfico) estaba dividido el Ministerio en las tres grandes y clásicas agrupaciones: Personal, Material y Contabilidad. Además había otras dos pequeñas agrupaciones que se denominaban: Colonias y Jefatura del E. M. General, cuyos nombres indican los cometidos de cada una

FRANCIA. MINISTERIO DE MARINA 1882)



de ellas, y por último completaban el cuadro otras dos dependencias denominadas: Inválidos y Control, que estaban a las inmediatas órdenes del Ministro; la primera, su nombre nos releva de insistir sobre ella, y la segunda, "Control", que es muy interesante y "típica" en la Administración francesa. Ya le dedicaremos el tiempo necesario, al describir el Ministerio de Marina actual.

Para terminar con el de 1882, sólo diremos que el Jefe del E. M. General tenía autoridad sobre los diversos Estados Mayores, sobre el Gabinete y daba órdenes a los Servicios. Los Estados Mayores de esta época, hasta casi finalizar el siglo, eran centros consultivos u organismos pensantes, como se les llamó.

El año siguiente, 1883, se dan mayores prerrogativas al Jefe del E. M. General, para que pueda intervenir, ayudando al Ministro, en los asuntos no sólo de trámite, sino en aquellos en que tenga que tomar decisiones. Estas nuevas prerrogativas demostraban el espíritu que había, de dar la importancia que se debe al Jefe del E. M. G., pero era todo ello poco preciso. El Jefe del E. M. sigue siendo el Jefe del Gabinete. El E. M. de la Flota va a depender del Negociado de Personal. Esto no resultaba tan absurdo como hoy nos pudiera parecer, pues aquellos Estados Mayores eran Oficinas burocráticas cuya principal misión consistía en llevar la documentación de la Escuadra: estados de fuerza, licenciamientos, permisos, pasaportes, etc., etc. Con la nueva reforma, más que dar importancia al Jefe del E. M., lo que se consiguió fué aumentar la mezcolanza que ya había, de asuntos objetivos y subjetivos. Se fusionaron, completamente, el E. M. y los Servicios. Poco después se hizo una reconstitución de los Servicios.

Los Servicios iban tomando gran predicamento; veamos por qué: la teoría de que es preferible tener muchos buques pequeños a pocos grandes, aunque antigua en sí, ahora en esos tiempos, las circunstancias no le podían ser más favorables.

Lanzada así, escuetamente, a los cuatro vientos por la Prensa profesional y profana, se puso de moda, hizo muchos prosélitos, y el Almirante Aube, que la patrocinó y la predicaba con vehemencia, tuvo desde el principio innumerables partidarios.

El torpedo automóvil había hecho, relativamente, grandes progresos y otro tanto ocurría con el buque destinado a usarlo; el torpedero se había perfeccionado. Su mando lo desempeñan siempre jóvenes Oficiales. Dado el carácter latino, tan propenso a la independencia, y el modo como se empleaban entonces esos buques, el verse sus Comandantes con el primer Mando de un buque militar de relativa importancia, se comprende la de prosélitos que hizo el arma nueva, sobre todo entre la gente joven.

La *Jeune Ecole* hizo furor y llegó a impresionar a los Altos Mandos de la Marina. En Francia se construyeron muchísimos torpederos.

Publicistas de la fama de Pene-Siefert, Montéchant, el Comandante Gougéard y M. Gabriel Charmes, que dijo: "por el precio de un acorazado se pueden tener sesenta torpederos", era "el arma del pobre", y esta frase feliz tuvo gran éxito, sin pensar que si el pobre compra cinco, el rico compra cincuenta. El Almirante Aube llegó a escribir: "Una Escuadra; reunión más o menos numerosa de acorazados, no será en lo sucesivo expresión de potencia naval..." Pero M. Charmes concretaba su pensamiento y aseguraba que: "desde la invención del vapor, el *dominio del mar* no será más que una frase huera, una expresión sin sentido", y otros publicistas, tratando sobre el mismo tema de la *Jeune Ecole*, sentaban que "el principio de la estrategia naval será de aquí en adelante éste: no ocuparse más de la Flota rival, sino de las fuentes de riqueza (economía, comunicaciones) y de la seguridad de la Nación enemiga..., el objetivo principal de la guerra debe ser la destrucción de la riqueza del enemigo,

esto es, *la guerra de corso y el bombardeo de los puertos abiertos*".

También se escribió por entonces: "Las guerras nuevas serán ofensivas y defensivas... las armas, cruceros ligeros, torpederos, cañoneros... barcos rápidos, marineros, elementos múltiples y diversos de una Flota, de una Armada nueva fundada en el principio único del mayor rendimiento del arma, teniendo en cuenta que la fuerza descansa sobre estos tres factores: *velocidad, número e invisibilidad*."

Escrito esto y otras cosas por el estilo, en Francia, asombra que tres o cuatro lustros después, al empezar los submarinos alemanes su guerra contra el comercio, se les llamase piratas y se les quisiese "descalificar"; estas nuevas armas que de modo tan eficiente se revelaron (cuando el torpedeamiento por Otto Wediggen con el "U-9" de los tres cruceros ingleses tipo "Cressy", a la altura de las costas de Flandes), pues los submarinos, los "elementos de la nueva Armada" que tan aptos eran para "la guerra de corso" y el "bombardeo de los puertos abiertos", este arma nueva (cuyo principal artefacto ofensivo era el *torpedo*, sobre todo en los primeros tiempos de su actuación), el arma ideal para el ataque al comercio, a las comunicaciones, sólo fundaba su fuerza en dos (no en tres) de los factores tan cacareados: número e invisibilidad; y si nos referimos al comienzo de la guerra (cuando el arma demostró ser insustituible para el uso a que luego se la dedicó), sólo contaba con uno de los factores citados, el último, la "invisibilidad", pues como sabemos y hemos dicho en Conferencias anteriores, Alemania, al principiar la guerra, era la potencia naval—de las metidas en el conflicto—que contaba con menos de esos buques, pues su número sobrepasaba muy poco de las dos docenas.

Las teorías y doctrinas de la *Jeune Ecole* adquirieron en Francia, sobre todo—y en su amiga Rusia—, gran predicamento; y el entusiasmo por dichas doctrinas duró varios años y hasta fué peligroso, pues cuando estaban en todo su auge,

ocurrió el conflicto con Inglaterra (1898) por la cuestión de Fachoda, y en Francia mucha gente quería “tenérselas tiesas...” ¡Qué importaba que su enemigo tuviese más acorazados que ellos, si ellos contaban con muchísimos más torpederos y fuerzas sutiles!; el “polvo de la mar”, los “mosquitos” ¿No han llegado éstos hasta matar una mula?...

Como sabemos, desde que Inglaterra conquistó Egipto, en 1882, no tuvo otras miras que ejercer dominio sobre el canal de Suez, para mantener expeditas sus comunicaciones con la India y con el lejano Oriente. Los ingleses, una vez establecidos en Egipto, pensaron en lo conveniente que sería para su imperio africano abrirse paso por el valle del Nilo y los Grandes Lagos, a través de las regiones más ricas del Africa Oriental y llegar, de poder ser, hasta sus lejanas posesiones del Cabo.

Al tratar de poner en práctica estos planes—donde tanto se distinguió Kitchener—chocaron, como es natural, con otras naciones, especialmente con Francia, por cuestiones de límites y últimamente por la evacuación de Fachoda. No es de este lugar, ni nos interesa de momento, los detalles de estos sucesos.

Sólo apuntaremos aquí que ante la inminencia de un conflicto armado, Inglaterra y Francia contaron y recontaron sus fuerzas, y de la actitud que adoptaron las dos potencias, se deduce la eficacia de sus Flotas de combate. ¡Inglaterra persistió en sus demandas y Francia cedió en lo que se le pedía!

El alma del Poder Naval, era, es y será, el acorazado. A menos que aparezca algo nuevo distinto de lo que hoy conocemos.

Y los directores del pueblo francés hicieron bien en no dejarse impresionar por las teorías alegres de la *Jeune Ecole*; que ya no revivieron hasta la aparición del submarino en la gran guerra, y como la otra vez—hacia veinte años—, al llegar la hora de la verdad, no respondieron a las esperanzas que en

un principio hicieron concebir. Ya hablamos de ello a su tiempo, y ahora al estudiar el Ministerio durante la guerra, veremos cómo repercutió en él, desde el punto de vista orgánico.

Pero por estos años de 1880, por el efecto que hacían las teorías que nos han ocupado de la *Jeune Ecole*, que todo lo resolvían por poco dinero, hizo que en la Marina, y como consecuencia lógica en el Ministerio, adquiriese gran predicamento el E. M. y los Servicios.

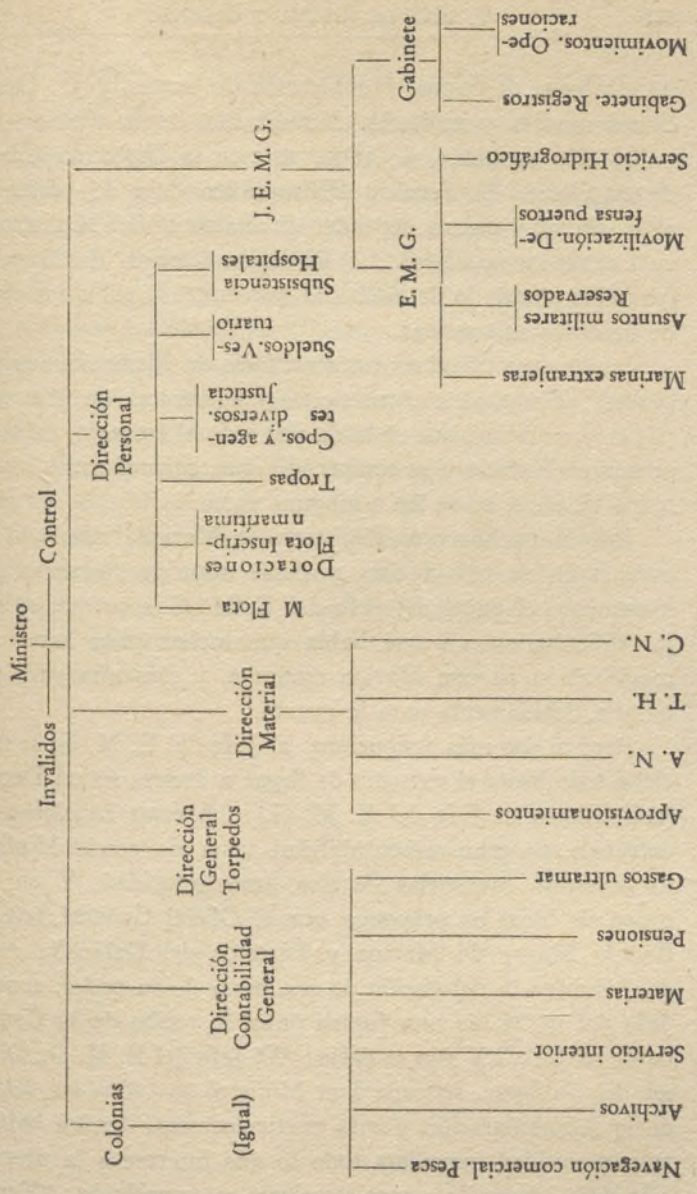
El año 1886 es Ministro el Almirante Aube y crea la Dirección General del Servicio de Torpedos. Se suprime la Dirección General de los Servicios Hidrográficos (que se había creado el año anterior) y se une este Servicio al E. M. General.

El año 1888, para que los Estados Mayores no cambiasen con el Ministro, como de hecho solía ocurrir, se reorganiza el E. M. G. y se crean dos partes, una variable con la política del Ministro y la otra permanente, en donde estaban enclavadas las Secciones de Operaciones e Informaciones, y la Defensa de puertos, con la Movilización.

Bien orientada estaba esta reforma, que trataba de independizar la parte técnica, vamos al decir, de las orientaciones políticas del Gobierno y del Ministro. Pero a través del Gabinete seguía habiendo una confusión grande entre el E. M. y la política. Debemos advertir para que no choque a quien estudie el detalle de esta Organización, que alguno de los Ayudantes de "campo" y de "órdenes" que figuraban en la parte fija, por ser "personales del Ministro" no debían estar en las Secciones (permanentes); todo se hubiese arreglado si esos Ayudantes no lo fuesen de la persona, sino del E. M. Esta concepción de los Ayudantes, a nuestro modo de ver, errónea, todavía la padecemos nosotros.

El año 1889 hay otra reorganización en la que el E. M. G. se estructura en tres Secciones: 1.ª, Marinas extranjeras.

FRANCIA. MINISTERIO DE MARINA (1886)



2.^a, Defensa de costas. Movilización de tropas, y 3.^a, Operaciones navales y militares. Movilización de la Flota.

El año siguiente, de 1890, se crea la Dirección Central de Artillería. El Servicio Hidrográfico deja de pertenecer al E. M. G. y pasa a depender directamente del Ministro; lo cual tenía sus ventajas. La Dirección General de Torpedos (ya había pasado lo de Fachoda) se reemplaza por un Servicio de defensas submarinas.

Las nuevas orientaciones marítimas de Alemania, sus programas de nuevas construcciones y sobre todo la gran propaganda marítima que se hacía por todo el Imperio, daba que pensar en Francia y se comprendía que, con reformas nuevas todos los años, no se iba a ninguna parte.

Influía mucho en el Ministerio de Marina francés lo que sucedía en su país vecino, y desde 1892 va tomando gran incremento el papel del Jefe del E. M. G., por que se veía las dificultades con que había que luchar para hacer una movilización en una Marina moderna, y más aún para prepararla debidamente para la guerra.

Pero al dar más atribuciones al Jefe del E. M. G. se mezclaba todo hasta el extremo de llegar a decirse en un Decreto (refiriéndose al Jefe del E. M. G.): "A estas funciones que entrañan una gran responsabilidad, vis a vis, con el Ministro, es necesario investirlas de una gran autoridad. Y en este orden de ideas os propongo que el Oficial General Jefe del Estado Mayor de Marina y Director del Gabinete, reciba del Ministro la delegación de una parte de su poder, como el Jefe del E. M. de una fuerza naval lo recibe de su Comandante en Jefe." Y aún se decía: "El Jefe del E. M. G., Director del Gabinete, secundará al Ministro en todos los detalles de la Administración y más particularmente tendrá bajo su responsabilidad inmediata todo lo que interese a la preparación de la guerra"; y para terminar, se especificaba: "Tendrá autoridad, por delegación del Ministro, sobre las Direcciones Generales o Servicios."

No cabe más involucrar las misiones. Algunas de las atribuciones antes mencionadas, tal vez tuviesen razón o disculpa de delegarse (y en líneas generales solamente) en tiempos de guerra, pero para lo que no se la encontrará nunca es para referirse a "todos los detalles de la Administración".

El Jefe del E. M. G. visaba los Mandos, y todo lo referente a ascensos y cambios de Oficiales de todos los Cuerpos de la Marina. Esto le absorbía todo el tiempo de que pudiese disponer y no le quedaba ninguno para ocuparse de lo verdaderamente objetivo, de un Jefe de Estado Mayor.

Con razón apunta Castex que en esta época de la Marina que estamos considerando, y aún más del 1892 al 1898, se llegó a esfumar por completo la misión principal del Jefe de E. M.; hubo luego una reacción, pues se volvió sobre lo hecho, completándose en 1899; a este lapso de tiempo es a lo que el ilustre Almirante antes citado llama la hipertrofia del E. M. de la Marina.



CAPITULO X

ORGANIZACIONES MODERNAS

Desde 1892, hasta la Gran Guerra.—Los Servicios.—Reformas en el Ministerio durante la Gran Guerra.—Aberraciones en la Organización de 1917.—El Ministerio del año 1920.

TABLE OF CONTENTS

CHAPTER I. THE HISTORY OF THE UNITED STATES

1. The Discovery of America
2. The First Settlements
3. The Struggle for Independence
4. The Constitution
5. The Civil War
6. Reconstruction
7. The Gilded Age
8. The Progressive Era
9. World War I
10. The Roaring Twenties
11. The Great Depression
12. World War II
13. The Cold War
14. The Vietnam War
15. The 1960s
16. The 1970s
17. The 1980s
18. The 1990s
19. The 2000s
20. The 2010s
21. The 2020s

Desde 1892, hasta la Gran Guerra

En 1892 y 1894 en los preámbulos de las reorganizaciones, correspondientes del Ministerio de Marina, se hace ver el fracaso por la mixtificación de atribuciones y deberes del Jefe del Estado Mayor General y se especifica que éste debe de ocuparse principalmente de la movilización de la Flota y de su preparación para la guerra, pues todo lo demás le distrae y quita tiempo a su misión principal.

La característica principal de estas nuevas organizaciones, es que el Jefe de E. M. "no secundará al Ministro más que para el desenvolvimiento del programa de construcción, conservación, entrenamiento y movilización de la Flota". Pero en esta Organización aún sigue dando órdenes a los Servicios y ocupándose de otras cosas.

El año 1894 las "Colonias" que habían estado yendo de Marina a Comercio, y viceversa, se convierten en un Ministerio autónomo.

En 1895 se crea en el Ministerio de Marina la Sección Técnica de Construcciones Navales (en la Dirección de Material).

En 1896 se hicieron estudios por una Comisión extraparlamentaria, y consecuentes con su informe, se estructuró el Ministerio en "flota construída", "flota en construcción" y "contabilidad", en sustitución de la división que había: "personal", "material" y "contabilidad". La nueva Organización parecía más lógica que la anterior, al menos parecía más de acuerdo con el objetivo principal, y en los Decretos

de reorganización se dibujaban mejor los cometidos del E. M. General.

El 1896 (Lockroy); "el E. M. G. no podía ser un instrumento intermedio entre el Ministro y los Servicios..., debía ser autónomo, independiente con objetivo definido, sin ingerencias extrañas".

En la práctica no se hizo esto, se pusieron a las órdenes directas del Jefe del E. M. G. la subdirección del personal, los servicios auxiliares y las defensas submarinas. Del Jefe del E. M. G., además de la "flota construída", dependían de él las defensas submarinas y nada tenía que ver con la "flota en construcción". Actuaba, además, como un Jefe de Servicios.

Las inspiraciones alemanas se dejaban ver; este mismo año y bajo el Ministerio Lockroy se creó en Francia: "una Escuela Superior de Marina, que como su hermana la Escuela Superior de Guerra debía trabajar para constituir una *doctrina*, levantar energías, armar espíritus y disciplinar voluntades".

Al finalizar el 1896, el Almirante Bernard volvió a implantar la antigua Organización de "Personal, Material y Contabilidad". El E. M. General vuelve a ser como en 1894. Se hacen reformas de importancia, pues se separa del Jefe del E. M. G., el Gabinete.

El año 1898 vuelve el Jefe del E. M. General a ser Director del Gabinete Militar.

Todo era hacer y deshacer. ¡Cuánto recuerda esta falta de fijeza en el rumbo a seguir las vacilaciones de nuestras Organizaciones de esta época!

Así termina el siglo.

Las ideas modernas de aquella época se abrían camino, aunque la rutina de las Organizaciones impedían hacer un cambio radical y separar de una vez lo objetivo de lo subjetivo, cada vez se hablaba más de ello, había que deslindar el E. M. de los Servicios; pues lo que el E. M. G. solía hacer

FRANCIA. E. M. G. MINISTERIO DE MARINA (1898)

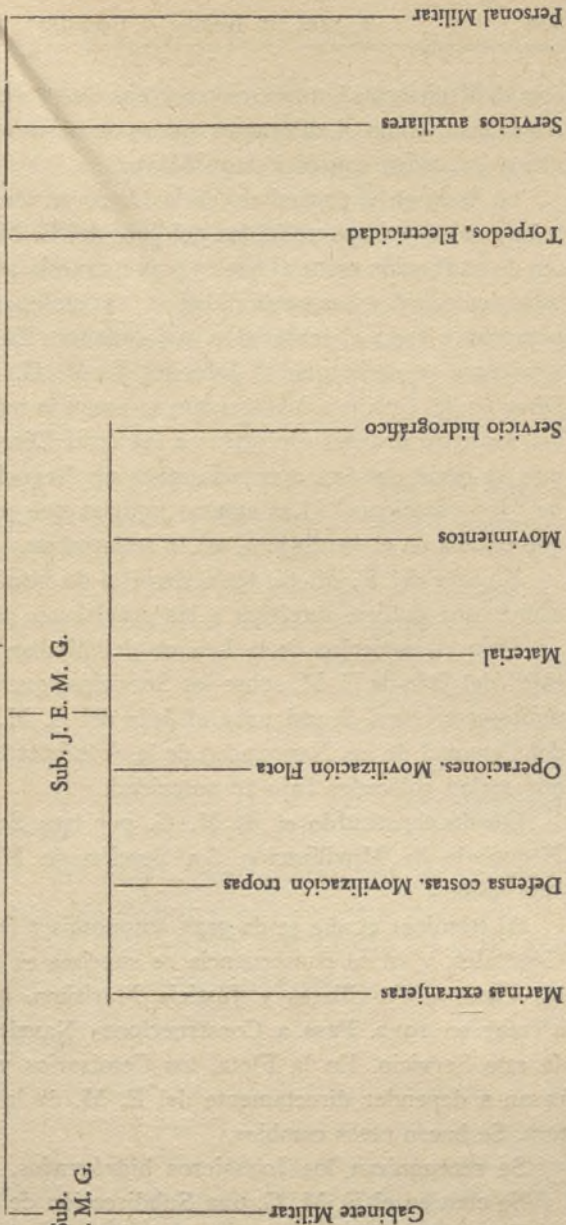
Ministro

Gabinete civil

J. E. M. G.

Sub,
J. E. M. G.

Sub. J. E. M. G.



con el Ministerio, inmiscuirse en cosas que no eran de su incumbencia, como si dijéramos tratar de absorberlo; los Servicios lo hacían con el Estado Mayor.

Se decía en el preámbulo de la Organización de 1899 que la autoridad y responsabilidad del Jefe del E. M. G. se deducen de su función esencial que es la preparación para la guerra; esta autoridad y responsabilidad se extienden sobre todo el personal y todo el material a sus órdenes. En los artículos siguientes se decía que el Jefe del E. M. G. no sería más Director del Gabinete Militar, que no enviaría más, en nombre del Ministro órdenes ejecutivas a las otras Direcciones. Además se decía que era necesario tener un Negociado moderno de "Informaciones". Las escasas noticias que se tenían de lo que pasaba en el extranjero, así lo reclamaban.

El Jefe del E. M. G. tenía derecho de visado sobre todo asunto que pudiese interesar a las previsiones del Mando.

Pero los artículos de la Ley no delimitaban bien la autoridad del Jefe de E. M. sobre los Servicios; quedaban muchos puntos confusos. Se asignaba al Jefe del E. M. la Dirección del Personal de los Negociados de la Administración Central, que serían colocados bajo su autoridad.

Quedó constituido el E. M. G. por tres Secciones y un Negociado de Movilización. La Sección de Material quedó suprimida.

Al terminar el año se da gran autonomía a las Direcciones Generales, y en su consecuencia se suprime el Negociado de los Cuerpos Auxiliares y Justicia Marítima, que se vuelve a crear en 1912. Pasa a Construcciones Navales el personal de este Servicio. En la Flota, los Comisarios y los Médicos pasan a depender directamente del E. M. de la misma, etcétera. Se hacen otros cambios.

Se reorganizan los Ingenieros hidrógrafos.

Se crea en el E. M. G. una Subdirección de Tropas.

En pocas palabras, para no insistir más sobre lo pasado: se removió todo pero continuó el desorden producido por la

mezcla de cosas. Creo haber dicho al estudiar la Marina Española, que debe de tenerse siempre presente al mirar las Organizaciones de estas épocas, que entonces no estaba tan claro y definido como hoy en día, la misión y utilización de las armas, a la sazón novísimas, ni la del personal encargado de dirigir todo esto.

Con llamar a una cosa Servicio o Dirección General no se conseguía nada eficiente, militar; en cambio era un acto político, pues se aumentaba un cargo de categoría que servía muy bien para contentar a una persona del partido H o B que lo reclamase.

En 1901 se crea el Servicio Central de Trabajos Hidráulicos (T. H.). En Francia se acostumbra mucho llamar a las diversas dependencias por sus iniciales.

El personal de artillería colonial pasa a depender de la Marina; las tropas coloniales pasaron a Guerra.

Hubo otros cambios sin gran trascendencia; las modificaciones que se llevaban a cabo no respondían a una doctrina, faltaba ésta en las cuestiones fundamentales de Organización. Casi todos los decretos que salían eran soluciones momentáneas a problemas que se presentaban circunstancialmente, pero no tenían una mira más allá.

En 1902 tuvo lugar otra reforma con el consiguiente anuncio de que era radical y todo lo solucionaría. Es indudable que poco a poco se iban deslindando las cosas y que siempre se decía que la misión principal del Jefe del E. M. G. era la preparación para la guerra. El asunto se veía claro y se expresaba bien.

“Órgano esencialmente militar, dice el Ministro, la Marina da necesariamente puesto de honor a los Servicios que tienen por objeto la preparación para la guerra naval. Parece que en el pasado no hubo quien los colocase en situación de que rindiesen todo lo que el país esperaba de ellos... La mayor parte de su tiempo (refiriéndose al Jefe del E. M. G.) era

absorbida por ocupaciones que generalmente no tenían nada que ver con la preparación de la guerra naval.

"El trabajo de las Secciones del E. M. G. es cada vez más intenso. Problemas que antes apenas se tocaban, ahora, si no han sido ya resueltos, les daremos solución inmediata. Otros que el Jefe del E. M. G., por falta de tiempo había diferido, han sido activamente estudiados por él y están en vías de solución."

La "flota construída" que antes dependía de uno de los jefes del E. M. G., dejó de pertenecer a él para formar una Dirección llamada "servicios de la Flota", comprendiendo el personal y los servicios administrativos.

"El Jefe del E. M., desligado de todos los servicios administrativos, puede dedicarse íntegramente a trabajos militares, al mismo tiempo que a la dirección de los Negociados del E. M. G., en donde son tratados y resueltos los asuntos concernientes a la preparación de la guerra naval."

Las ligazones de los Servicios y el E. M. G. se aseguran por el visado que el E. M. da a todos los asuntos que tienen un carácter militar y por las "informaciones" que puede adquirir de los Negociados. Estos son los primeros que piden las directivas necesarias y razonables.

El Jefe del E. M. intervenía *demasiado* sobre mandos y destinos, pero el defecto grande de esta Organización era que el Jefe del E. M. tenía muy poca intervención en la elaboración de proyectos de nuevas construcciones, que constituye una parte esencial de sus atribuciones y estaba desposeído de ellas por órganos consultivos irresponsables, como el Consejo Superior y el Comité Técnico.

En 1905 se suprime el Servicio Central de Torpedos y Electricidad. Siguen otras modificaciones de relativa importancia, como pase al Ministerio de Comercio de Escuelas de hidrografía, pilotaje, primas a la Marina mercante, etc., etc.

En 1907 se dan nuevas atribuciones al E. M. G. Dice el Decreto: "Si la preparación para la guerra exige largos y

continuos estudios, debe tener una participación efectiva y constante en la organización y medios de todas clases; es decir, una parte real e indispensable de *iniciativas* y de *impulsión*".

Con ello se da al E. M. G. la influencia que debe tener en todos sus escalones. El, debe ser quien dirige. Se crea una "conferencia de servicios de acción", que reúne periódicamente el Jefe del E. M. y los Jefes de los distintos servicios. Todos recordamos cómo pedía M. Fayol estas "Conferencias" en las Empresas civiles. De este modo el Jefe de E. M. no pierde con los Servicios el contacto necesario y así reciben constantemente del Mando las directivas generales.

El Decreto instituía la delegación temporal que permitía al Jefe del E. M. dar a los servicios en nombre del Ministro órdenes ejecutivas cuando las circunstancias especiales lo aconsejasen.

Adolece esta reorganización de que el Jefe del E. M. G. tiene todavía que ver con el personal.

En 1909, reorganización de la Dirección Central de Construcciones Navales.

En 1910 se crea un servicio de Intendencia Marítima y un Servicio de Sanidad (análogos a los del Ministerio de la Guerra). Hay otras pequeñas modificaciones.

En 1911 se crea una (5.ª Sección), nueva Sección de Movimientos, ampliando lo que antes había. Poco después se suprime.

En 1912 se crea un "Negociado de Cuerpos y Agentes diversos y de Justicia Marítima", pero separado del E. M. G. de la Flota; ya dijimos que fué suprimido en 1900.

Por primera vez, se crean Directores militares. Un Director de los Servicios de la Flota, que comprende: Personal, Intendencia y Sanidad, y otro, Director militar de Servicios de Trabajo, que comprende: Construcciones navales, Artillería y Trabajos hidráulicos.

Al crear estos dos importantes puestos, dice el Decreto,

es menester asegurar la coordinación y armonía entre la marcha de los servicios; y se logra poniendo los Jefes de esos servicios dependiendo del E. M. General. En vista de ello se suprime la "conferencia de servicios de acción", creada en 1907 bajo el pretexto de la coordinación de servicios y su ligazón con el E. M. General. Se crean "conferencias" que preside el Ministro, donde asiste el Jefe de E. M. G. y los Directores militares. Hay otras reformas que no atañen al Estado Mayor General directamente.

En 1914 se crea un Servicio Central Aeronáutico y se coloca a las órdenes directas del Jefe del E. M. General.

De nuevo se mixtifica todo; ya dijimos que la aparición de un arma nueva no debe hacer variar la parte orgánica del E. M. por muy importante que el arma sea. Continúa con lo hecho la mezcla entre la parte objetiva y la subjetiva.

El año 1914, al declararse la Gran Guerra, el E. M. G. tenía cuatro Secciones:

Primera Sección: Marinas extranjeras.

Segunda ídem: Defensa de costas.

Tercera ídem: Movimientos.

Cuarta ídem: Operaciones, entrenamiento, material y Servicio de Aeronáutica.

Esta estructuración no respondía a lo que hemos estudiado, pero afrontó la situación. A poco de empezar la guerra se crea una "1.ª Sección A" a las órdenes de un Oficial General (diferente de la 1.ª Sección), que se ocupaba de bloqueo, visitas y presas. Poco después, en agosto del 1914, se modifica el E. M. G. en la siguiente forma, con cinco Secciones:

Primera Sección: Operaciones.

Segunda ídem: Franco-inglesa.

Tercera ídem: Puertos.

Cuarta ídem: T. S. H.

Quinta ídem: Lo que no supieron donde meter de las antiguas primera, tercera y cuarta Secciones. ,

Se cambiaron muchos Oficiales de sus puestos, ya entre-

nados; otros embarcaron; gran lío. Esta innovación inexplicable sólo duró cuatro meses.

A primeros de septiembre, ante el avance alemán, se trasladó el Gobierno y con él la Marina y su E. M. G. a Burdeos. Por lo imprevisto del viaje se arma un gran desconcierto y con las prisas muchos documentos de los archivos se mandan quemar, perdiéndose documentos que tenían valor.

En tiempo de guerra el Ministerio constituye con su E. M. G. y los Servicios el Gran Cuartel General que dirige las operaciones navales; por ello tuvo que seguir al Gobierno. Fué una imprevisión no haber tenido pensado en tiempo de paz la posibilidad del traslado fuera de París. Esto desmoralizó mucho a la gente. No recordaban que en la guerra del 1870 funcionó el Ministerio de Marina en Tours y en Burdeos. El 7 de diciembre regresó a París.

Como antes decíamos, todo el mundo quiso embarcar o alistarse en Cuerpos activos, fusileros, artilleros del Seine, etc., y el E. M. G. quedó en cuadro. Algunos Oficiales se reemplazaron por otros, pero era gente nueva sin experiencia y así dieron mal resultado. Todo ello indica el concepto que se tenía del E. M., y por tanto no se podía esperar mucho de él. Nunca debió cambiarse a nadie; al contrario, debieron reforzarse los Negociados con más personal.

Hubo gran desconcierto en todo.

Tal era la incertidumbre, que nadie sabía qué hacer, y en diciembre se ordenó que volviese todo como cuando empezó la guerra, las cuatro Secciones aumentadas con la "franco-inglesa".

En 1915 se crea el Servicio Criptográfico y se une a la 1.^a Sección. Este servicio es el complemento de todo Negociado de "informaciones" y funcionó con éxito grande. Se creó también un "Servicio de patrullas y defensas contra submarinos" (D. C. S. M.), independiente del E. M. G. Esto fué muy criticado. Cierta que manejaban patrullas, convoyes, barcos auxiliares de todas clases, armamentos de bar-

cos mercantes, movilización, etc., etc., pero crear otro E. M. para todo ello, junto con el E. M. G., era hacer que funcionasen dos E. M. a un tiempo sobre lo mismo, lo que se opone a todo principio fundamental de que sólo haya un E. M. único en cada escalón. Ello dió lugar a un dualismo, con los jaleos consiguientes, y a los seis meses se refundió con el Estado Mayor General.

En 1916 también se suprime el Servicio Central de Aeronáutica Marítima y se incorpora al E. M. G. bajo el nombre de "4.^a Sección A".

La confusión entre E. M. y Servicios, continúa.

Hay más cambios de unas Secciones a otras.

En 1917 se crea una "Sección de Comunicaciones" y, otra vez, una "Sección de defensa contra submarinos" (D. C. S. M.)

Algún tiempo después se amplía esta Sección y se llama la nueva, que absorbe también a la Aeronáutica "Dirección General de la Guerra Submarina" (D. G. S. M.) Esta disposición, la nueva creación, es contraria a todo principio de E. M. Ya hablaremos de ella.

Se crea una 5.^a Sección, en el Estado Mayor, y se la denomina "Defensa de costas".

Se crea el "Servicio automovilista" y se agrega a la 2.^a Sección del Estado Mayor. Continúa la involucración de cosas.

En 1918 se crea un "Servicio de centralización de compras en el Extranjero", que dentro de la 2.^a Sección forma la "2.^a Sección A". Se crea una "Sección de estudios de direcciones de tiro" y se une a la 4.^a Sección, pero poco después fué a su lugar natural en la "Dirección de artillería naval".

Asimismo se creó en los puertos y en París el "Servicio de tráfico" (2.^a Sección del E. M. General).

Para más detalles, ver la obra de Castex, ya citada. Con lo dicho creo haber puesto de manifiesto que casi todas las disposiciones tomadas eran, como ya hemos dicho, para solucionar problemas de momento; todo se subordinaba a las circunstancias, que eran las que mandaban.

Los Servicios.—Reformas en el Ministerio durante la Gran Guerra.—Aberraciones en la organización de 1917.—El Ministerio del año 1920.

Dijimos que durante la Gran Guerra, no obstante la buena voluntad de todo el personal que había en el E. M. General, éste no funcionó bien, y la Sección de Operaciones no dirigía todas las que se efectuaban por los diversos buques.

Vamos a ocuparnos algo de los Servicios, que tuvieron por su importancia una influencia decisiva. En 1914 se crea dentro de las construcciones navales una Sección para la fabricación de proyectiles y cureñas para el Ejército. Luego se fué ampliando para otros pertrechos de guerra.

Todos recordamos la importancia que desde los primeros meses de la Gran Guerra se concedió a la construcción de artefactos bélicos. En algunos países se formaron hasta Ministerios especiales y los políticos más conspicuos se pusieron al frente de ellos. Lloyd George llegó a decir que la clave de la victoria estaba en la producción durante la contienda.

Los dos bandos, Imperios centrales y Aliados, cuando se preparaban, se equivocaron de medio a medio al calcular lo que la guerra duraría. Nada más empezada, hubo quien lo fijó en cuatro o cinco años, y no hay duda que acertó. La predicción pareció razonable, y en su vista, las naciones en lucha se dispusieron a producir, por todos los medios, material de guerra.

Sin excepción, todas las naciones hicieron maravillas, pues con la parte más vigorosa de sus ciudadanos en el frente, llegaron en sus fábricas a una producción inverosímil, por

lo fecunda. Tal nos han revelado las publicaciones de la post-guerra. Por los datos que he podido reunir, Alemania se llevó la palma de la fabricación en plena contienda. Las cifras impresionan al más templado. De submarinos, conocido es de todos, los que construyó; de torpedos, se decía que la Marina consumía cada mes unos 500, y que la producción llegó a sobrepasar los 750, en igual período de tiempo. Durante la guerra era "vox pópuli" que las grandes factorías de Krupp despachaban un cañón para el frente cada cuarto de hora (una centena diarios). Referente a cañones de campaña, artillería pesada, fusiles y proyectiles, no hace mucho llegó a mis manos un trabajo del Teniente Coronel francés M. Reboul, que me impresionó sobremanera.

Al empezar la guerra, la artillería francesa tenía en sus Parques municiones cuyo número era vez y media mayor que las que tenían asignadas las baterías alemanas. La producción de las fábricas francesas, a partir del primer mes de la movilización—según sus cálculos—comparada con la producción alemana, estaba en relación de dos a uno, a favor de los galos.

Los alemanes, al darse cuenta de que por la detención de sus Ejércitos en su primer empuje hacia París, haría que la guerra no tendría el rápido desarrollo que ellos habían calculado, pidieron a sus fábricas que buscasen el modo de tener una mayor intensificación en la producción del material de guerra, y lo consiguieron merced a la introducción de ciertas modificaciones en sus máquinas y en los artefactos a producir; hicieron algunas reformas en sus proyectiles, para acelerar su fabricación, y ello dió un resultado en extremo satisfactorio.

Con los datos sacados del trabajo de M. Reboul y de otros libros que tuvimos a la vista, hemos formado el cuadro siguiente, sobre la producción francesa y alemana.

P R O D U C C I O N M E N S U A L										OBSERVACIONES	
	Año de 1914		Año de 1915		Año de 1916		Año de 1917		Año de 1918		
	Obre.	Dbre.	Agosto	Dbre.	Mayo	Dbre.	Mayo	Dbre.	Mayo		Sbre.
Proyectiles { Alemanes. Franceses.	285	592								2,000	Dos meses y medio de producción a este ritmo, bastarían para cubrir las necesidades de todas las Divisiones Alemanas. No necesitaron hacer más, pues pudieron llevar al frente todas las piezas de sus plazas fuertes (que no se vieron nunca amenazadas); además, tomaron el año 1915 del frente ruso más de 1.600 piezas, y muchas, en las fortalezas belgas y francesas.
	97	150								1,750	
ALEMANIA											
Piezas de artillería de campaña.	15	100	270	480	900		2,000		2,400		
Artillería pesada. (Al comenzar la guerra disponían de 2,000 piezas).		20		60				450			

ARTILLERIA.—La artillería francesa contaba con depósitos de municiones, cuya cantidad era vez y media la de las asignadas a las baterías alemanas. La producción de las fábricas francesas, a partir del primer mes de movilización, estaba calculada en el doble de las señaladas a las fábricas alemanas.

FUSILES.—Los alemanes calcularon hacer al día, unos 1.200 fusiles; pero se intensificó la producción de tal modo,—dadas las apremiantes necesidades sentidas (se recurrió a la industria privada, y cada fábrica hacía una pieza solamente)— que en agosto de 1916, se llegó a la producción mensual de 256.000 armas, entre fusiles y ametralladoras. Aseguraban los alemanes que dada la intensidad y capacidad de producción a que habían llegado a principios de 1918, que en seis meses, podrían proveer, a satisfacción, la juventud movilizable, de todo el material, armamento y municiones de Infantería y Artillería de campaña, necesario para acudir a una guerra; y en otros seis meses podrían producir de nuevo la dotación correspondiente de artillería pesada.

En submarinos se llegaron a producir, a mediados del 1917, ocho al mes!

Estas cifras de producción tienen forzosamente que impresionarnos cuando las leamos, y nos pone de manifiesto de qué modo más decisivo toma parte en las guerras modernas el grado de adelanto y perfeccionamiento de la industria de la nación.

En cuestiones de producción también Inglaterra demostró gran pujanza; sin desatender a lo demás, se dedicó principalmente a construcciones de grandes buques de guerra y mercantes.

Con lo dicho creo que tenemos suficiente para llamar la atención—a grados inconcebibles—de lo que serían los Servicios en los Estados Mayores Generales de las grandes potencias en guerra.

Volviendo a nuestro Ministerio francés, en el año 1917; todos los Servicios de construcciones navales se ponen bajo las órdenes de un Inspector General de Ingenieros Navales, durante la guerra. Se crea un Secretario General, que tiene a sus directas órdenes, Contabilidad general, Contencioso, Servicio interior y Archivos. Este Secretario General es realmente un Director de Servicios; tuvo atribuciones financieras (mal definidas) y nunca se le deslindaron bien los asuntos técnicos de los administrativos, ni tuvo, se puede decir, autoridad sobre los Servicios.

Se reorganizó la Dirección General de Artillería. Se suprimieron los Directores Militares creados el año 1912. La creación de estos Directores Militares no fué vista con gusto por los Cuerpos técnicos auxiliares, pues no les agradaba a sus Oficiales depender de un Oficial del Cuerpo General. Se restableció en el E. M. G. la "Conferencia de Servicios de acción", que se creó el año 1907 y se había suprimido el 1912.

Al hacer este estudio sobre las Organizaciones francesas, recientes, por muy a la ligera que lo llevemos—faltan pocas Conferencias, relativamente, para acabar el curso—, no podemos por menos de citar a la Marina mercante; por la índole de la guerra pasada tuvo una importancia militar como nunca

había tenido, pero para ver el desconcierto que en todo caracterizó al Ministerio de Marina francés, durante la guerra, bastará decir que asunto de tanta monta como la Marina mercante (era una Subsecretaría), se separó del Ministerio de Marina el año 1916, para incorporarse al de Trabajos Públicos y Transportes. En 1918 va al Ministerio de Comercio, y en 1919 vuelve a Trabajos Públicos, y aun anduvo vacilante hasta que hoy en día constituye un Ministerio, aparte, la Marina mercante.

Hablemos, como anunciamos en la Conferencia de ayer, de la D. G. S. M. En la primavera del año 1917 tuvieron los aliados las más serias preocupaciones. La guerra submarina, donde se concentraba entonces toda la actividad naval, tomó graves proporciones. El tonelaje hundido a fines del 916, ya era algo serio, pero en la primavera que nos ocupa, llegó a presentar síntomas aterradores, al decretar los alemanes la guerra submarina, sin restricciones. En septiembre del 916 se perdieron unas 200.000 toneladas, y en abril del 917, casi se llegó ¡¡¡a las 900.000!!!

La opinión pública se alarmó, con razón, en todos los países aliados y en Inglaterra—sin duda por ser la más interesada en conservar sus comunicaciones—causó tal sensación, (ya hemos dicho en las primeras Conferencias la opinión que expresó el Almirante Jellicoe al ver al Almirante Sims) que los hombres de negocios se reunieron y pidieron al Gobierno una acción naval más enérgica, para proteger el comercio inglés y aliado, porque era necesario para la prosecución de la guerra. En Francia, en el Parlamento, también se protestó mucho de todo ello y se propuso formar un bloque compacto, en el Ministerio de Marina, que comprendiese todo lo que tuviese que ver con submarinos, torpederos, minas, aviones, etc., y este bloque debía estudiar el modo de combatir la guerra submarina por todos los medios posibles y ver el medio de terminar con ella, sin regatear recurso alguno. Decía el "rapport": "Al lado del E. M. G., ejerciendo las altas

funciones de organización de la guerra, creemos nos es necesario poseer un Servicio especial que concentre en las mismas manos todo lo que sea necesario para llevar a cabo, por cuantos medios sean precisos, la guerra sin cuartel, que debemos emprender contra los submarinos. Debe ser un organismo activo, de una gran preparación, y que por todos los medios imaginables sostenga lucha intensiva, sin piedad, contra los submarinos. Debe tener para este fin toda la libertad e independencia necesarias." La Cámara lo aprobó por unanimidad y se invitó al Gobierno "a crear con urgencia una Dirección General encargada de organizar e intensificar la guerra submarina ofensiva y defensiva".

En Alemania, a principios de 1918, se constituyó otro organismo análogo, llamado "U boat Amt", encargado como el francés de lo concerniente a la guerra submarina.

La gente pedía un Servicio, pero en realidad no podía discernir sobre si debía ser "Servicio", "Dirección General", o lo que fuese; ellos querían algo que respondiese al fin pretendido: acabar con los submarinos alemanes y utilizar los franceses; el nombre o forma de funcionar el Negociado les era indiferente, ni se podían parar a pensar en él. Pero si el E. M. G. hubiese estado bien constituido, hubiese podido hacer lo que se pedía sin necesidad de ningún organismo de fuera. Esa libertad e independencia que se pedía, hizo que el nuevo organismo fuese como un nuevo E. M. suplementario que funcionaba al lado del otro, del que pudiéramos llamar verdadero; y en la distribución de sus fuerzas y hasta en operaciones, algunas veces se encontraron. Y es que en la máquina guerrera cualquier arma es un engranaje del total, que debe ser manejado por un mismo cerebro, Estado Mayor General, para evitar dualismos tan perjudiciales. Es como si en la guerra terrestre se crease un E. M. suplementario para combatir un arma especial, por ejemplo, los carros de asalto, la artillería o la caballería, traería fatales consecuencias. No debe de ser.

Es curioso que un diputado decía, hablando del nuevo organismo contra submarinos: "Es preciso que, al lado del E. M. G., que debe dar las directivas, y del Ministro, que debe tener la responsabilidad, haya un organismo que las fabrique."

Y esto se pedía cuando se decía a voz en grito que Francia tenía un buen E. M. G. Además, se decía en el Parlamento: "Si esta Dirección o Negociado de la guerra submarina existe, servirá de estímulo entre el E. M. de la guerra naval, Comandantes de las Escuadras y el Jefe responsable de la organización de la guerra submarina."

No tenían idea los que así hablaban de lo que debe ser un E. M. G. Por fin se propuso la creación de una Dirección General, en que se metía parte de la Marina mercante, que cooperó con la de guerra, para atacar a los submarinos.

Algo análogo a lo que pasaba referente a submarinos, ocurría sobre aviación. Se pidió la creación de un órgano que centralizase todo lo referente a concepción, construcción, ensayos y perfeccionamiento relativo a la aviación. Se necesitaba buscar un remedio, algo útil, cualquier cosa que fuese eficaz. Se creó un Subsecretario de Aeronáutica; ya sabemos que en 1914 existía un "Servicio central de Aeronáutica en Marina", pero allí se mezclaban lastimosamente la parte constructora con la parte del uso del arma y con su utilización. El nuevo organismo funcionó sin la dependencia que debía tener con el E. M. General.

Al terminar la guerra se pensó en crear el Ministerio del Aire, para unificar todo, Militar, Naval, Civil, Postal, Colonial, etc., pero no se llevó a cabo. El personal de observadores navales debe ser gente de Marina, exclusivamente. Durante la guerra, algunas operaciones del frente de mar en donde apoyaba el Ejército, lo vigiló y defendió la Aeronáutica militar, pero aun siendo muy valientes, no dió grandes resultados.

Los ingleses no están muy contentos con el Ministerio

del Aire. La Marina debe tener, aunque sea pequeña, algo de aviación propia, y la tiene. Sin duda tienen sus fundamentos los que tal dicen; recordemos los errores de reconocimiento de los aviones ingleses frente a Lowestolf, el 24 de abril de 1915, que atacaron y obligaron a sumergirse—neutralizándolos así—a los submarinos ingleses, a los que tomaron por alemanes.

También los teutones tuvieron sus equivocaciones. El avión número 83, alemán, que acudió a la acción naval del Dogger Bank, bombardeó por error los restos del "Blücher", que se hundía con sus náufragos.

En 1917, como sabemos, se crea la Dirección General Submarina, comprendiendo los Servicios siguientes: Información, patrullas marítimas, navegación comercial y rutas; inventos y servicios exteriores. Como vemos comprendía la antigua D. C. S. M. y la Aeronáutica. El Oficial general que dirigía la D. G. S. M. estaba a las órdenes del Jefe del E. M. General. No obstante, como el nuevo organismo se ocupaba de la utilización de los aparatos y barcos a sus órdenes, fué como un E. M. Pero este E. M. suplementario no era en sí más que una agrupación de Servicios. El Negociado de "informaciones" que se formó en este E. M. pequeño, era completo, con sus boletines de información y demás. ¿Por qué no había de formar parte del Negociado general? Algún tiempo después se formó otro "Negociado de informaciones del litoral". No tenía denominaciones este E. M. de "organización", ni "operaciones", pero él las distribuía y con ellas operaba. Lo mismo hacía con la flota mercante que había armado y combatía a los submarinos, y lo que llamó "Navegación comercial".

En aeronáutica sucedía algo parecido. Adolecían estos EE. MM. supletorios de la falta del negociado más eficaz o contundente, del de "operaciones", pues aunque existía sin nombre funcionaba como resultado de lo tratado en los otros negociados, y en el "servicio"; pero no tenía la acometividad

que debe caracterizar al negociado que se ocupe solamente de *hacer la guerra*. Y no hablamos del negociado "inventos" que aunque muy necesario no debe estar metido en la parte "viva" de un Estado Mayor.

En resumen, estos EE. MM. pequeños padecían el mismo mal que el E. M. G.; por infringir sus principios se mezclaban y confundían unas misiones con otras y así aunque el personal era bueno y trabajaba de buena fe, no dió—debido a las organizaciones existentes—el resultado que debía esperarse.

En 1917 la Sección técnica de Aeronáutica se separa de Construcciones navales y se une a la Dirección General Submarina. También hay variaciones en Aeronáutica.

La D. G. S. M. se hace independiente en todo del E. M. G. y solo depende directamente del Ministro. De este modo funcionaron junto al Ministro dos Estados Mayores, uno encargado de la guerra de superficie y otro de la submarina. Se vulneraron todos los principios admitidos universalmente de un E. M. único. No es posible separar la guerra de superficie y la submarina; tienen su conexión, la guerra es única.

Las operaciones de Jutlandia, las acciones sobre Palestina, Ostende y Zeebruge, tuvieron gran repercusión en la guerra submarina. Todo está unido íntimamente; deben trabajar juntos quienes la dirijan. A los alemanes les ocurrió algo de esto, trataron de separar las dos guerras y eso evitó una verdadera catástrofe sobre los Aliados. Bien es verdad que los alemanes estaban casi impedidos por completo de hacer la guerra de superficie, por la inferioridad de sus Escuadras, en el Mar del Norte.

Se separaron tanto en Francia las dos guerras que se dividió el Ministerio en:

	PRIMERA MARINA	SEGUNDA MARINA
Clase de guerra	Guerra de superficie	Guerra submarina
Comandante en Jefe (Gran Cuartel General)	Ministro E. M. G.	Subsecretario D. G. S. M.
Fuerzas Navales	Buques de línea (Divisiones, Escuadra, Flota)	Servicio de patrullas (Mortas, Cañoneros, Guardacostas, Torpederos, Destruyores, Aeronáutica y Submarinos.)

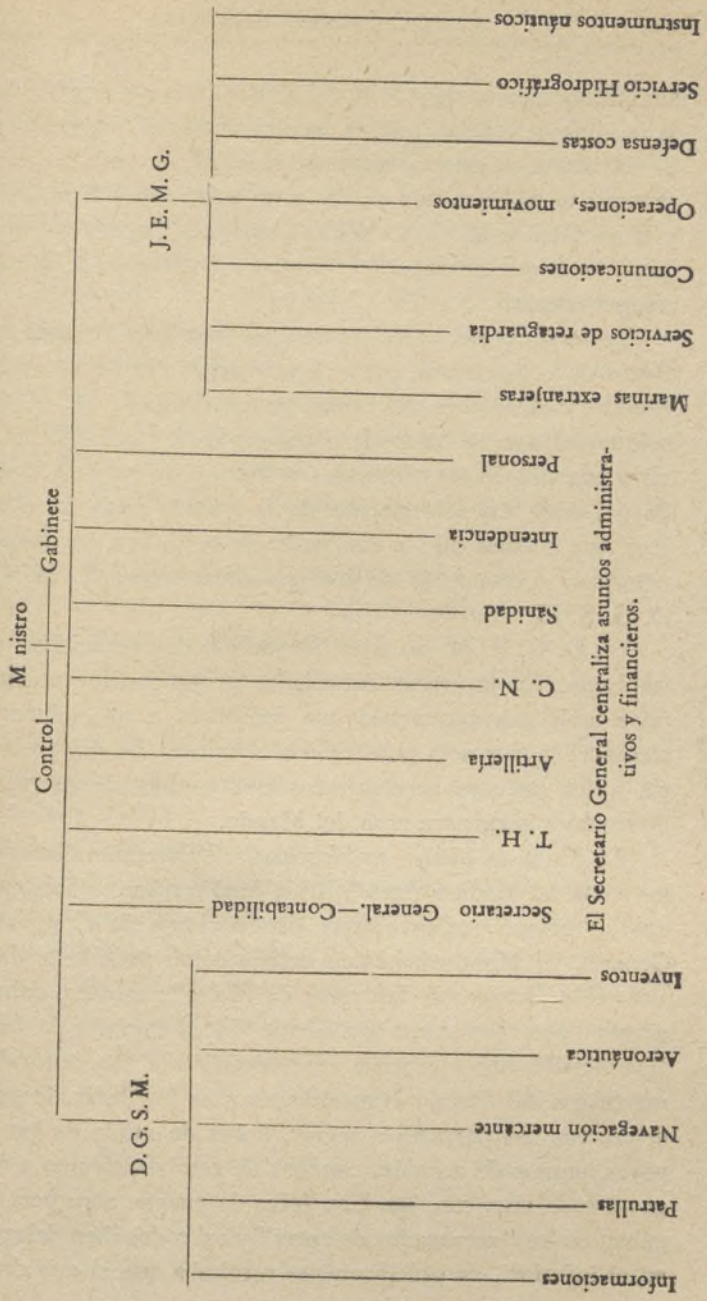
Esto lo califica Castex de monstruosidad y no sin falta de razón. Y lo proclama para vergüenza de lo que ocurría en las organizaciones francesas al fin de la guerra y para glorificar al personal que aún trabajando en esas organizaciones que no tenían pies ni cabeza supo con su talento y laboriosidad evitar una verdadera catástrofe que hubiera sido la natural consecuencia de tanto disparate.

Y así hubiese ocurrido si las riendas del tinglado náutico no hubiesen sido llevadas por Inglaterra que suplía con su experiencia y con su material las faltas de los demás aliados, que solo le sirvieron como ayuda, todo lo poderosa que se quiera, pero de cuyo material disponía el Almirantazgo como y donde se le antojaba sin meterse en consultar con aquellas organizaciones que tan mal estaban.

Citaremos como consecuencias del dualismo imperante:

Las flotillas de la zona del Mar del Norte, y aquellas destacadas en Brindisi a las órdenes de la Marina Italiana, que se componían al principio sobre todo de gran número de submarinos, si combatían en superficie o con un buque ordinario, habían de dar cuenta a un negociado, si combatían sumergidos o con un submarino tenían que participarlo a la Dirección General Submarina. La destrucción por un corsario ordinario de un buque de comercio, era guerra de superficie,

FRANCIA. MINISTERIO DE MARINA (1917-18)
(DUALISMO DE MANDO)



aunque también anotaba la D. G. S. M.—para sus estadísticas— la pérdida de tonelaje; de un modo análogo el torpedeamiento de un buque de guerra competía al E. M. G. pero la pérdida (aunque no hubiese sido debida a un submarino) le interesaba y la anotaba la D. G. S. M. Se llegaron a discutir los duelos entre un buque de superficie y otro submarino. ¿A qué guerra pertenecía?

Los ataques del litoral por submarinos eran siempre cuestiones de competencia, pues el submarino era de la segunda Marina y la defensa del litoral pertenecía al E. M. G. de la primera. Hasta se habló de poner en la D. G. S. M. un servicio especial de construcciones navales y un servicio especial de personal. La terminación de la guerra puso fin a todo esto, que hubiese sido la disolución de la Marina por las competencias y discordias de los dos organismos, E. M. G. y D. G. S. M.

La D. G. S. M. no tenía Negociado de operaciones, pero las hacía. En las rutas patrulladas se pronunció en contra, pues eran guardacantones que indicaban a los submarinos alemanes la carretera por que iría el convoy. Se dió preferencia a los convoys acompañados con buques de guerra. La dirección a seguir era cosa del Mando.

En Malta se formó un Negociado: "Dirección General de las rutas del Mediterráneo". En el Mediterráneo, oficialmente, era un francés quien ejercía las funciones de Comandante General. El Mando británico *influyó* como presidente de "la Dirección General de las rutas de Malta"; esto es, daba las normas generales como presidente del Negociado de Malta. Los detalles de ejecución correspondían a las autoridades marítimas del litoral; éstas delegaban en los Jefes de puerto el precisar las derrotas a seguir, horas de salida de los convoyes, puntos de reunión, cambios de rumbos, tiempo a navegar a cada uno, etc., etc. Los Jefes de puerto, a su vez, delegaban en los "encargados de rutas" y así todos iban delegando en el inferior... y prácticamente resultaba que el que decidía

cómo se hacía el convoy, era un subalterno, a quien luego se exigía toda la responsabilidad si le torpedeaban.

Al terminar la guerra se suprimió la Dirección General de Submarinos y se unió al E. M. G. Se creó una Sección de desmovilización y esto fué también un atentado al E. M. G. en su parte orgánica, pues si aquél estuviese bien organizado, con el Negociado de "organización" debía ser suficiente para todo, para movilizar antes de la guerra y para desmovilizar después. A mediados de 1919 se suprimió la Sección de desmovilización. Se amplió el servicio histórico, metiendo en él lo que había de la Sección histórica, los archivos y bibliotecas y todos los estudios relativos a estas cuestiones. A fines del 919 el E. M. G. se componía de seis Secciones y dos servicios:

Primera Sección: Marinas extranjeras.

Segunda ídem: Servicios en tierra, transportes.

Tercera ídem: Comunicaciones.

Cuarta ídem: Operaciones, movimientos, personal y material.

Quinta ídem: Defensa de costas.

Sexta ídem: Aeronáutica.

Servicio histórico.

Servicio hidrográfico.

Muchos de estos órganos no eran más que servicios y no había razón para que figurasen en un E. M. como subdivisiones constitutivas. Por ejemplo, la 3.^a Sección, Comunicaciones; la 6.^a, Aeronáutica; una parte de la 2.^a Sección y los dos servicios. Comunicaciones, transportes, Servicio histórico e hidrográfico, deben considerarse—según Castex—entre los "pequeños servicios", y la Aeronáutica, entre los "grandes servicios".

En la 2.^a Sección "Servicios de tierra" y toda la 5.^a "Defensa de costas" tienen parte común que hace se dificulte la misión principal. Todo podía estar en un "Servicio".

En la 4.^a Sección "Operaciones y movimientos" es lógi-

co que estén juntas; referente a personal y material ya hemos hablado repetidas veces sobre este punto fundamental.

El E. M. G. se ocupó también de liquidar los grandes "stocks" que quedaron después de la guerra.

Se ve, pues, cuán diferente era el E. M. G. después de la guerra a lo que debe ser un E. M. G. bien organizado.

El año 1920 se reorganiza el E. M. G. y quedan los cuatro negociados como siguen:

Primer negociado. (Organización.)

Sección I A (personal). Reclutamiento, formación, utilización y movimiento del personal; escuelas.

Sección I B (material). Movilización del material, programas navales, características, anteproyectos, ligazones con los servicios técnicos, defensas de costas. II Material de artillería, de dirección de tiro, de telemetría, etc. III Barrajes, obstrucciones, redes, dragados, puestos fotoeléctricos, vigías. IV Submarinos, torpedos, minas, granadas. V. Aeronáutica, material, características, utilización, operaciones.

Sección I C. Inventos.

Sección I D. Servicio corriente.

Segundo Negociado (Informaciones).

Sección 2 A.—Servicios corrientes y cifra (claves).

Sección 2 B.—Indagación de informaciones.

Sección 2 C.—Utilización de informaciones; marinas extranjeras.

Sección 2 D.—Derecho internacional.

Tercer Negociado (Operaciones).

Sección 3 A.—Operaciones; entrenamiento de fuerzas navales; táctica de combate (debe haber dos Oficiales aviadores en este Negociado para todo lo concerniente al Servicio).

Sección 3 B. (movimientos).—Conservación y reparacio-

nes; relación con los servicios técnicos; movimientos; plan de armamentos; servicio postal; relaciones con el servicio hidrográfico.

Cuarto Negociado (Puertos y Bases, Transportes y Comunicaciones).

Sección 4 A. (Puertos, Aprovisionamientos).—Prefecturas Marítimas, Comandancias de Marina, puntos de apoyo, bases, arsenales, aprovisionamientos, transportes, carboneros, petroleros y frigoríficas.

Sección IV B. Transportes.

Sección IV C. Comunicaciones.

Los tres servicios comprendían:

1.º Servicio histórico.

2.º Servicio hidrográfico.

3.º Servicio aeronáutico con cuatro secciones.

Sección aerostación: Material, organización, organización de centros, palomas mensajeras, operaciones, personal, reclutamiento, formación, movilización.

Sección Aviación. Análogas atribuciones que aerostación.

Sección Motores.

Sección administrativa.

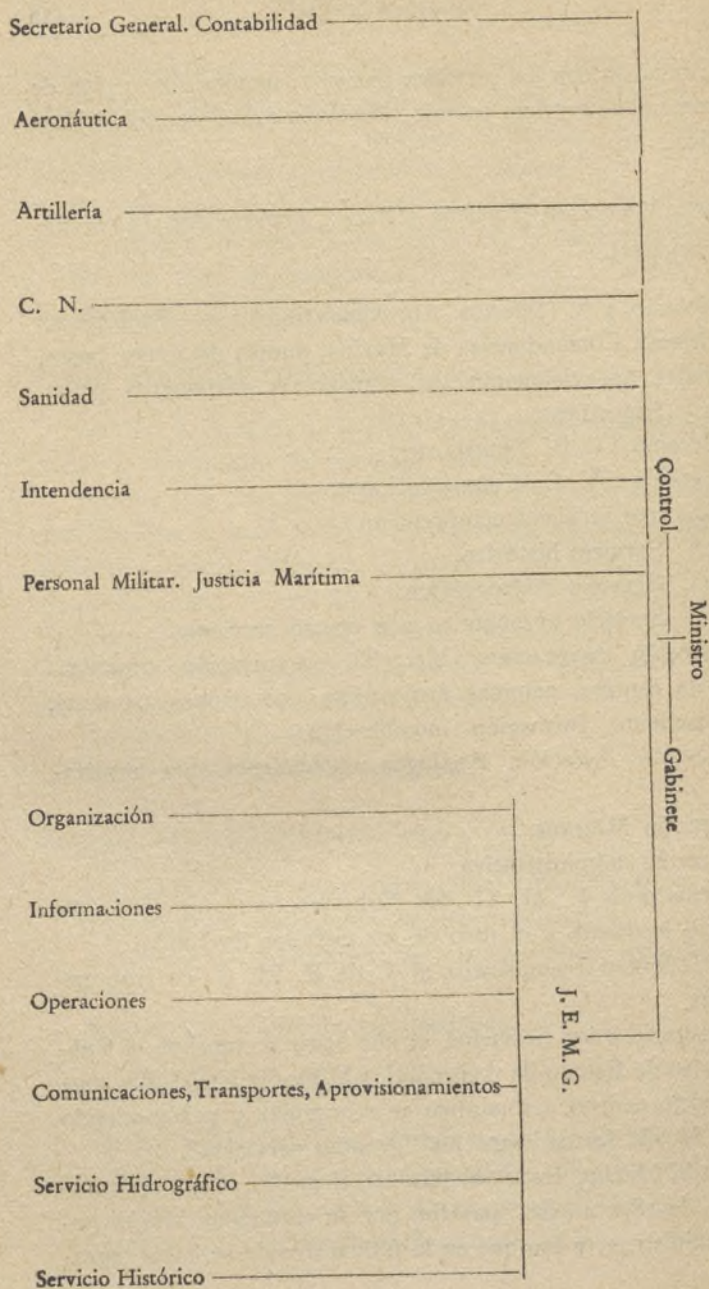
Tenía este E. M. G. dos Subjefes, uno encargado del servicio corriente y el otro de los estudios de fondo.

El primero reemplazaba al J. de E. M. G. en caso necesario.

Respecto a los Servicios, el año 1919 se suprime el Subsecretario de Estado de Aeronáutica Militar y Naval. En 1921 el servicio central aeronáutico se reorganiza y perteneciendo al E. M. G. forma entre los "grandes servicios".

En la Marina francesa, durante el medio siglo que transcurrió, de 1871 a 1921, pasaron por su cartera de Marina sesenta ministros; y eso que en la última década se había logra-

FRANCIA. MINISTERIO DE MARINA (1924)



do, relativamente, estabilizar el puesto. Contrasta lo que decimos con lo que sucedió en la Marina inglesa en el período 1829 a 1859, por ejemplo; en esos treinta años solamente tuvieron 17 Primeros Lores (Ministros).

Y no nos cansaremos de repetir hasta la saciedad, que las soluciones de continuidad en las Organizaciones tienen funestos resultados. La principal eficacia de los EE. MM. GG. modernos, que funcionan bien, radica precisamente en esto, en que al variar el Ministro no cambian las orientaciones fundamentales del Organismo militar.

Los cambios constantes en las carteras de Marina, que en los países latinos particularmente, suelen llevar consigo el cambio de organización, tiene como consecuencia fatal que no hay ninguna Institución—por sólida que sea—que se resista a su acción demoledora.

Las Organizaciones, por buenas que sean, tardan algún tiempo en dar sus frutos. En Marina y en Hacienda es donde creemos que tienen peores consecuencias esos cambios rápidos de los dirigentes. Ni la fortuna de una persona, ni mucho menos la Hacienda de una nación, se forman o se sanean en corto plazo, por buenos que sean los propósitos del que los concibe.

Y lo que pudiese encontrar disculpa tratándose de una persona que arreglase sus cosas para tener un buen pasar mientras viviese, no tendrá excusa en un Ministro al hacer una Organización. Esta debe tener miras mucho más lejos que la vida natural o política de un Ministro. El "ir a pasar" *no tiene perdón* en un hombre que lleve sobre sí las responsabilidades del Ministerio; eso está bien para la favorita del Monarca francés, cuando al arreglar sus asuntos, llena de júbilo exclamaba: "Por mí... esto ya durará tanto como yo." En los legisladores no cabe el "por mí"...; hay que pedirles algo para "más allá", y ellos, noblemente, tienen la obligación de darlo.

CAPITULO XI

ORGANIZACION ACTUAL

El Ministerio.—El Ministro y el Subsecretario.—El Jefe del Estado Mayor General.—Consideraciones varias.—Personal.—Ascensos.—Cuerpos de la Marina.—Reclutamiento.—Particularidades.—Aeronáutica Marítima.—Servicio de Justicia.—Inspecciones Generales.—Consejo Superior de la Marina.—Comité Técnico.—Organización general de la costa y la defensa litoral.—Regiones Marítimas.—Atribuciones del Prefecto Marítimo.—Conclusión de la Marina Francesa.

THE HISTORY OF THE

STATE OF NEW YORK

FROM THE FIRST SETTLEMENTS TO THE PRESENT TIME
BY JOHN BRANT, ESQ. OF ALBANY

El Ministerio actual.—El Ministro.—El Subsecretario.—Cuerpos de la Marina.—Particularidades, datos y otros extremos sobre Personal, Administración y Defensa litoral.

Hay otras variaciones, múltiples, que no afectan al plan de conjunto que nosotros deseamos mostrar. No pretendemos seguir al detalle las modificaciones del Ministerio. Al hablar del Ministerio actual y de las "Consideraciones varias" nos referimos a las variaciones principales.

El ministro, últimamente, es hombre civil; hace tiempo que el que desempeña esa Cartera lo es. Tuvieron la suerte de tener un Lygués que llegó a sentir la Marina, como un verdadero profesional. Si me permitís que lo diga, mejor aún que un profesional, pues la amplia visión del político, no se empequeñecía al mirar la Marina a través del agujero de la especialidad. Durante la guerra, desde fines del 1915 a fines de 1916, desempeñó la Sartera un profesional, el Contralmirante Lacaze, pero podemos decir que fué algo circunstancial; antes y después la ocuparon hombres civiles de gran categoría política.

El Ministerio actual (ver gráfico).

El Jefe Superior de la Marina, como tantas veces hemos dicho—y en buena doctrina corresponde—, es el Ministro. Tiene como auxiliar inmediato un Subsecretario, también hombre civil y político.

En las ausencias del Ministro, lo reemplaza su compañero el Ministro de la Guerra, y si éste no estuviese o no pudiese encargarse del despacho, entonces es el Presidente del Consejo de Ministros quien decide el que ha de tener la firma de Marina. Se procura que nunca sea un Almirante con destino quien se encargue de los asuntos del Ministerio.

Las atribuciones del Subsecretario, por delegación del Ministro, son las siguientes:

Ordenación de gastos, centralización y rendición de cuentas del Ministerio.

Ciertas cuestiones relativas a la dirección de la contabilidad general e industrial de los Arsenales.

Constitución, organización y vigilancia de los aprovisionamientos de material.

Preparación, tramitación y ejecución administrativa de compra y contratos que ordene el Ministro.

Cuestiones que conciernen a las pensiones de retiro del personal militar y civil.

Cuestiones relativas a la higiene y epidemiología. Estudio y aplicación de las medidas de profilaxis y desinfección.

Control de aguas potables e industriales.

Inspección médica del trabajo en Arsenales y establecimientos de la Marina.

Concesión de medallas de honor por epidemias.

Control del funcionamiento sanitario y administrativo de hospitales y ambulancias en tierra.

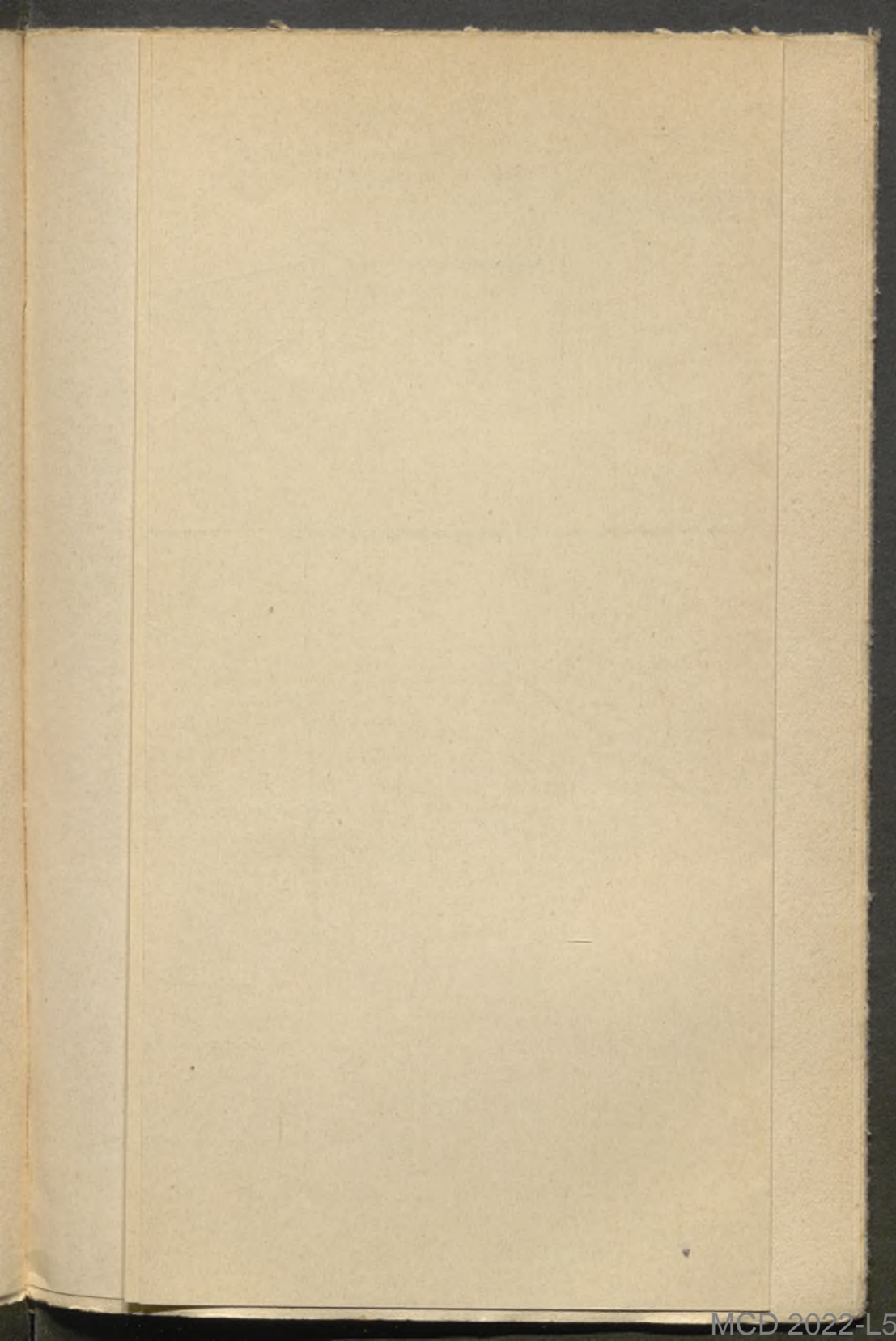
Reclutamiento para las Escuelas del Servicio de Sanidad; control de la instrucción, funcionamiento administrativo y administración de créditos. En general todos los asuntos administrativos que le confíe el Ministro, permanente o temporalmente.

Creación y funcionamiento de Círculos y Casinos de Oficiales, Clases y Marinería.

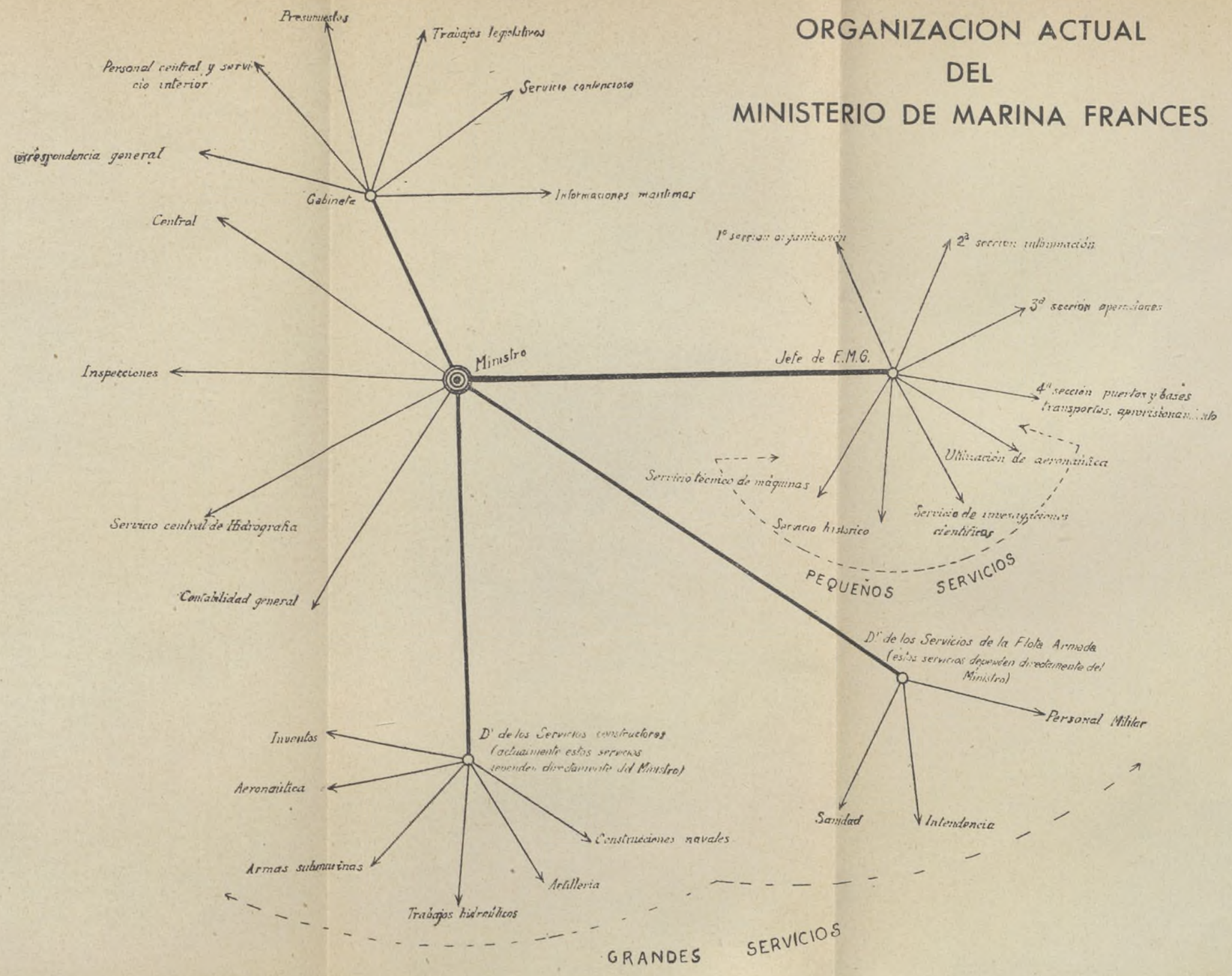
Firma por delegación permanente del Ministro; todos estos asuntos y los que el Ministro le confíe.

Tiene derecho de Inspección sobre todos los Servicios, para los asuntos de su competencia y para los que le encargue el Ministro.

En resumen, puede decirse que es un *auxiliar adminis-*



ORGANIZACION ACTUAL DEL MINISTERIO DE MARINA FRANCESA



trativo del Ministro, teniendo a sus órdenes en cierto modo, los Servicios de Intendencia y Sanidad.

Los principios en que se basa la organización de la Marina francesa son los que tantas veces hemos defendido desde aquí.

El Mando lo ejerce siempre un Oficial del Cuerpo General. El servicio de Control—típico, como dijimos, en la Administración francesa—no participa en la dirección ni en la ejecución; es independiente del Mando y depende directamente del Ministro.

El Cuerpo de Control tiene por objeto “defender los intereses del Tesoro y los derechos de las personas, así como comprobar, en todos los Servicios, la observación de leyes, ordenanzas, decretos, reglamentos y decisiones ministeriales que regulan el funcionamiento administrativo, financiero, contable y económico”.

Tiene para ello representaciones en París, en los Departamentos Marítimos, en Arsenales y demás dependencias de la Marina.

Los “controleurs” o inspectores siempre van como representantes del Ministro; en todos los talleres y oficinas, etcétera, tendrán entrada libre. No podrán detener el trabajo en ninguna dependencia, ni alterar lo que allí se está haciendo.

La Autoridad de Marina de quien dependa lo que ellos deseen inspeccionar, debe darles toda clase de facilidades para hacer su inspección. Los Inspectores se limitarán a informar al Ministro de lo que hayan visto y observado; podrán en sus Memorias proponer las mejoras que juzguen oportunas y cuanta modificación se les ocurra en bien del servicio.

Su misión tiene dos aspectos: uno, de saneamiento, y otro, preventivo. Para lo primero sirven las visitas de inspección sin previo aviso; para lo segundo, examinarán documentos,

comprobarán las operaciones administrativas y asistirán a las Comisiones.

El Consejo Superior de estos Inspectores reside en París y luego se ramifica por todas partes.

Como hemos dicho, no sólo a la Marina se le somete a estas inspecciones, sino que—por los suyos respectivos—existen en los demás Ministerios y organismos del Estado, tanto en la Metrópoli como en las Colonias.

El Ministro ejerce su acción por medio de la Administración central, que comprende:

a) ORGANISMOS DE ACCION.

1.º Un órgano militar de estudio, previsión y Mando, que es el Estado Mayor General.

2.º Los órganos de Dirección de los diferentes Servicios.

b) ORGANISMOS DE CONSULTA.

3.º Organos consultivos, consejos, comisiones, comités.

4.º Inspecciones.

c) ORGANISMOS DE CONTROL.

5.º La Dirección del Control de la Administración de la Marina.

El Ministro dispone además como auxiliar suyo de un organismo llamado Gabinete y que comprende:

1.º El Gabinete Militar.

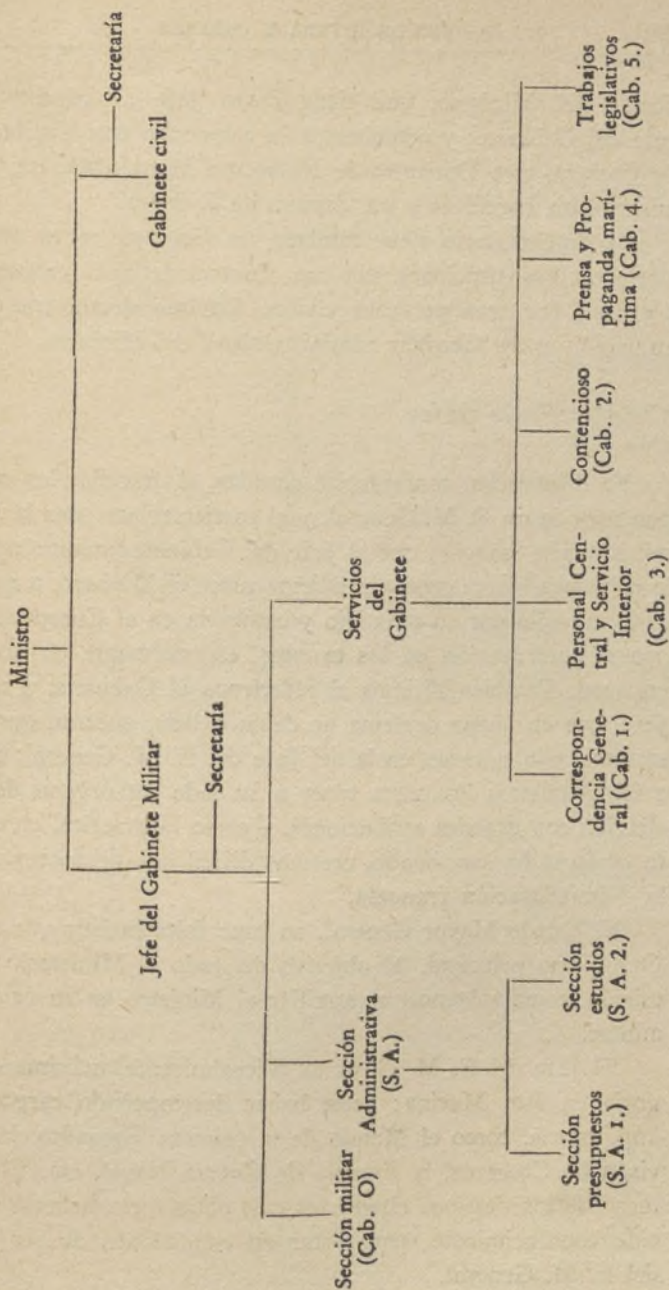
2.º El Gabinete Civil.

3.º Los Servicios del Gabinete (a las órdenes del Jefe del Gabinete Militar). Al frente del Gabinete está un Oficial del Cuerpo General, de elección del Ministro y que generalmente es de categoría de Contralmirante. Tiene un Jefe adjunto, generalmente Capitán de Fragata, que es el Jefe del Gabinete Militar.

El Jefe del Gabinete Militar puede firmar por delegación del Ministro, salvo los casos que prohíben los Reglamentos.

La sección Militar del Gabinete Militar, es lo que generalmente se conoce con el nombre de Estado Mayor par-

GABINETE DEL MINISTRO



ticular del Ministro, que tiene como Jefe al adjunto al Jefe del Gabinete; y actualmente la componen tres Capitanes de Corbeta, tres Tenientes de Navío, un Maquinista, un Comisario, un Ingeniero y un Capitán de Ejército.

El Subsecretario tiene también un Gabinete, para auxiliarle en sus funciones, con un Controleur a la cabeza y formado por tres personas civiles. Lo que demuestra que su misión es de "auxiliar administrativo" del Ministro.

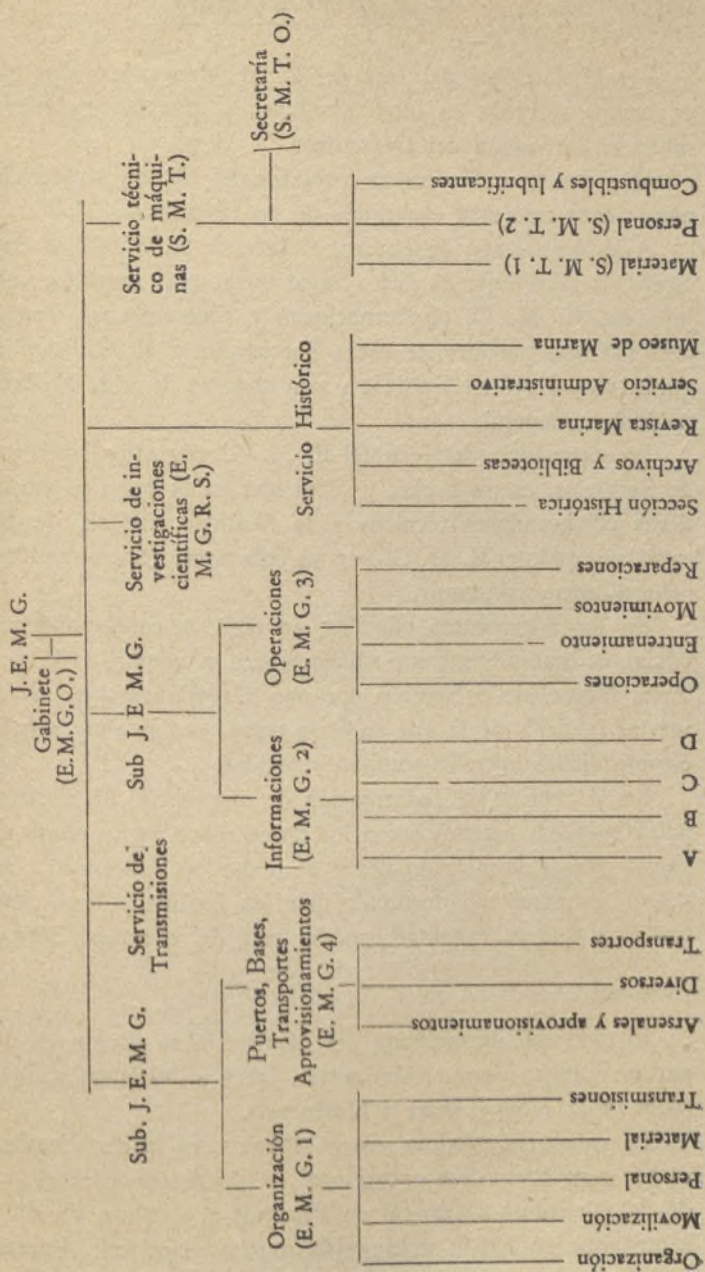
Consideraciones varias

Ya dijimos, en conferencias pasadas, al describir los componentes de un E. M. General, y al particularizar para la Administración francesa que el Jefe del Gabinete, aunque no se lo proponga ejerce gran ascendiente sobre el Ministro, a quien sirve, no sólo por su prestigio y categoría en el Cuerpo, sino por su intervención en los asuntos, especialmente en los de personal. También dijimos al referirnos al Gabinete, y a su Jefe, que en buena doctrina no debía existir, pues su gestión se inmiscuye, a veces, en la del Jefe del E. M. General; pero a los Ministros les gusta tener a su lado un órgano de su elección con grandes atribuciones, y como la práctica, en cierto modo lo ha sancionado, creemos difícil que desaparezca de la Administración francesa.

El Estado Mayor General, no hace falta insistir que es el Organismo principal, al objetivo de todo el Ministerio; su misión, como sabemos, es auxiliar al Ministro en su función militar.

El Jefe del E. M. G. es un Vicealmirante, máxima categoría en ésta Marina; suele haber desempeñado cargos de importancia, como el Mando de la primera Escuadra, la División de Cruceros, la Escuela de Guerra Naval, etc. El primero de los destinos citados es casi obligatorio haberlo ejercido con lucimiento, para estar en condiciones de ser Jefe del E. M. General.

ORGANIZACION DEL ESTADO MAYOR GENERAL



Las atribuciones del Jefe del E. M. General son las que ya hemos referido en otras ocasiones y otro tanto decimos sobre la formación del Organismo.

Hay dos Contralmirantes Subjefes del Estado Mayor General; cada uno está encargado de dos Secciones.

A la declaración de guerra, el Jefe de E. M. G. se convierte en Almirante en Jefe. Suele llevarse al segundo Subjefe del E. M. G. (Informaciones y Operaciones), con el personal que necesite de estas Secciones; y el Ministro se queda con el primer Subjefe y con el resto de todo el Estado Mayor General.

La supremacía del Jefe del E. M. G. sobre los Directores de Servicios, es un hecho, y éstos son en la práctica verdaderos colaboradores técnicos a la finalidad militar, de eficacia, que todo el E. M. G. —y su Jefe como representante— debe desear y conseguir.

En los documentos oficiales, en toda la correspondencia oficial, es costumbre, como sabemos, que se nombre cada Servicio, Negociado o Sección por una abreviatura, que suelen ser las iniciales de lo que en él se trata, o algo muy simple, cuando dichas iniciales resultan repetidas.

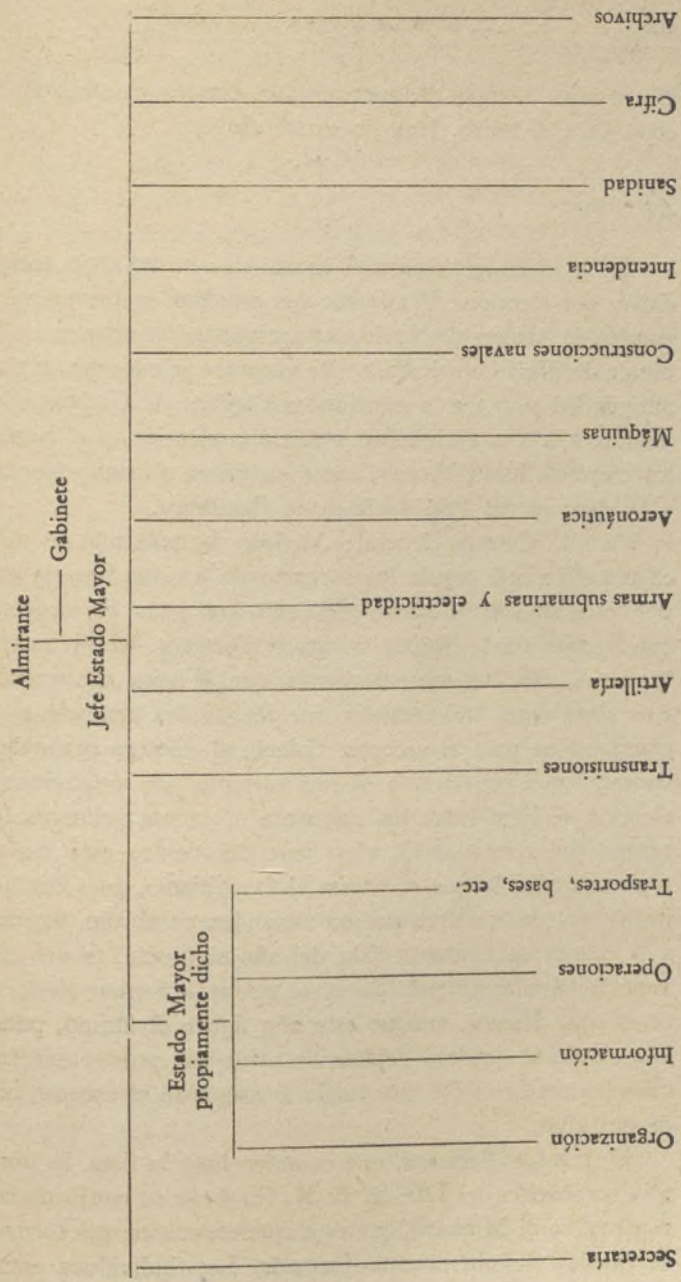
En la Sección de Información de nuestro E. M. Central, puede adquirir detalles quien los desee sobre algún punto especial. Me es muy grato desde aquí dar las gracias al competente personal allí destinado, por las facilidades que siempre da y que yo encontré cuando traté de investigar algo.

Personal.

El personal dependiente del Ministerio se divide en dos partes: Estado Mayor (Almirantes, Jefes y Oficiales) y Equipajes de la Flota (Clases y Marinería).

La categoría máxima, como sabemos, es la de Vicealmirante; pero como caso excepcional, se puede conceder el grado de Almirante (Mariscal de Francia) a aquellos Vicealmirantes que se hayan distinguido mucho mandando Fuerzas

ORGANIZACION DEL E. M. DE UNA FUERZA NAVAL



Navales en tiempo de guerra. Este empleo es vitalicio, sin edad para el retiro. Hoy no existe ninguno.

Ascensos.

El procedimiento para el ascenso es mixto, por antigüedad y por elección. Al aprobar sus estudios, se promueven al empleo de Alférez de Navío, por antigüedad de examen; a Teniente de Navío o asimilado (las vacantes se cubren), $2/3$ a la antigüedad y $1/3$ a la elección; a Capitán de Corbeta o asimilado, $1/2$ a la antigüedad y $1/2$ a la elección, y el resto de los empleos, hasta Vicealmirante inclusive, o asimilados, todo a la elección del Presidente de la República.

Para el Cuerpo General: Al final de cada año se publica una lista que regula los ascensos de los que han de subir por elección en el curso del año entrante. El orden en que figuran en la lista lo forma el Director del Servicio de Personal, con los asesoramientos que él crea convenientes. Los elige entre los Oficiales que tengan las condiciones reglamentarias para el ascenso. Calcula el número probable de vacantes que ocurrirá, y si por ejemplo son veinticinco, la elección se hace entre los cincuenta o sesenta primeros (que tengan las condiciones), algo más del doble; esto no está reglamentado; lo que se presta al favoritismo, pues como los individuos de esa lista que no ascienden en el año, figurarán a la cabeza de la nueva lista del año siguiente, es una gran ventaja para el Oficial bueno, el entrar a formar parte con otros muy buenos, aunque este año figure el último, pues el año siguiente quedará delante de otros que pueden ser francamente mejores. De este modo le aseguran el ascenso antes de dos años.

El Jefe de Personal, que es quien hace la lista, la somete a la aprobación del Jefe del E. M. G., y con su conformidad o reparos, va al Ministro, que es el que ordena en qué forma ha de quedar definitivamente formada. Los individuos conser-

van en el cuadro su orden de antigüedad y son promovidos al empleo inmediato a medida que se van produciendo las vacantes.

Esto rige para los Capitanes de Navío inclusive. Claro es que hay muchos Oficiales que, a pesar de tener las condiciones reglamentarias para el ascenso, no figuran en la "lista de ascensos" del año; pero pueden figurar en la lista del año siguiente.

De este modo se retrasa a los Oficiales no brillantes, sin cortarles la carrera. Así ascienden hasta Capitanes de Corbeta por antigüedad, perdiendo puestos; en este empleo los retienen hasta los cincuenta años, que los ascienden a Capitanes de Fragata, y de allí no pasan. Se puede decir que en este empleo terminan la carrera los Oficiales de Marina franceses.

En los empleos en que hay un tanto por ciento a la antigüedad, no figuran en el cuadro más que los que ascenderán por elección; los que asciendan por antigüedad, lo hacen en el momento oportuno cuando la vacante corresponda a la antigüedad; pero sin figurar en el cuadro-lista.

Para ascender a Contra o Vicealmirante, no hay cuadro, el Ministro se informa de los que reúnen mejores condiciones y los propone para el ascenso, y al ocurrir la vacante, el Presidente de la República es el único capacitado para decretarlo.

Como para tener las condiciones reglamentarias hace falta haber mandado, al elegir los individuos para darles Mando, se hace de hecho una selección para el ascenso.

Cada seis meses se hace una lista para Mandos entre Capitanes de Fragata y Capitanes de Navío, donde figuran los que están en condiciones de mandar. Al vacar un Mando, el Servicio de Personal da tres nombres en el orden que cree más justo; esta terna la visa el Jefe del E. M. G. y va al Ministro, que es quien decide y elige uno cualquiera (suele ser frecuente elegir el tercero de la terna).

El Oficial que manda pronto, queda apto para figurar en

la lista de ascensos antes que otros compañeros suyos más antiguos que no hayan mandado; y esto es una ventaja, pues si figura en ella, aunque no ascienda en ese año, y entre los Oficiales que cumplen su Mando el año siguiente los hubiera más antiguos que él como la nueva lista no empieza a ascender hasta que se termine la que quedaba del año anterior, siempre el que mandó primero tendrá preferencia al otro. Vemos, pues, como dijimos antes, que con la designación para los Mandos de buques se hace ya una selección para el ascenso.

El sistema dicho gusta al personal, y no suele haber grandes injusticias; lo que piden muchos Oficiales es que en vez de una lista anual, se hiciesen dos, una cada semestre; con ello la elección sería más justa y se prestaba menos al favoritismo.

También se hacen propuestas especiales por méritos extraordinarios; éstas se efectúan cuando ocurre el hecho meritorio y el agraciado asciende (aunque no figurase en la lista de ascensos) en la primera vacante que ocurra. Estas propuestas son muy raras y no gustan al personal.

Como el Ministro es quien decide y se asesora del Jefe de su Gabinete, no hay que esforzarse mucho para comprender la influencia que dijimos tenía este señor.

En los demás Cuerpos de la Marina, el procedimiento de ascensos es análogo. En vez de asesorar al Ministro el Director del Personal, lo hace el Director del Servicio correspondiente, al formar la lista de ascensos del Cuerpo respectivo.

Cuerpos de la Marina.

La misión de los Cuerpos de Ingenieros, Artilleros Navales (en sus dos formas) y de los demás Cuerpos Auxiliares de la Marina francesa ya la conocemos, y no es aquí el lugar de describirla al detalle, además de que no disponemos materialmente de tiempo para ello. Nos limitaremos a citarlos

CUERPOS DE LA MARINA FRANCESA (Proporción de Almirantes, Jefes y Oficiales)

CATEGORIAS O ASIMILACIONES	Cuerpo Ge- neral	Maquinistas	Ingenieros	Artilleria	Ingenieros Hidrogafos	Adminis- tración	S AN I D A D		Oficiales de Equipajes de la Flota
							Medicina	Farmacía	
Almirantes.....	2,1 %	1,4 %	5,5 %	5,6 %	4,0 %	2,8 %	2,3 %	2,0 %	12,8 %
Jefes.....	34,4	28,2	44,5	45,0	52,0	38,4	34,7	36,5	87,2
Oficiales.....	67,5	74,1	50,0	49,4	44,0	38,8	63,0	61,5	

Notas diversas: No hay cuerpo de Infantería de Marina; hacen sus veces los «marineros-fusileros»; esta especialidad la forma gente escogida de Marina (Oficiales, Clases, y Marina que no dejan de pertenecer a sus Cuerpos). Tienen gran prestigio, y son sus cometidos a bordo: la guardia militar, la policía y disciplina, encuadrar las columnas de desembarco, sirvientes de artillería, etc. Los marineros-fusileros son el brazo derecho de los Segundos Comandantes; es una especialidad eminentemente militar, que aseguran les da muy buenos resultados.

No hay Cuerpo Jurídico; ya hablaremos sobre ello al tratar del Servicio de Justicia.

No hay Cuerpo Eclesiástico; las Escuelas o Establecimientos de la Marina que deseen tener algún Sacerdote, piden autorización al Ministerio y con ella, el Obispo, o la Autoridad Eclesiástica que sea, se lo envía. Los honorarios corren de cuenta de los que lo han solicitado o de la Orden Religiosa a que pertenece. En la actualidad, sabemos que hay servicios religiosos, en la Escuela Naval; en la de Marina de Brest y en la División de Instrucción.

Sobre «especialidades»: Los cursos suelen durar entre seis meses y un año; no son obligatorias y si incompatibles unas con otras, excepto la de Estado Mayor; ésta tiene la ventaja de adelantarse seis meses en su carrera a quien la posea, es decir: que al terminar un Oficial su curso, lo colocan a continuación del que ha ascendido seis meses antes que él.

Los Submarinistas no constituyen, precisamente, una especialidad; hay Escuela para ellos, pero pueden obtener también su título de aptitud para la navegación submarina, habiendo estado un año embarcado en ellos; durante su embarco tienen un aumento de sueldo muy pequeño.

En las dotaciones de los buques, está especificado el número de Oficiales que debe haber de cada especialidad, y se lleva con todo rigor.

Las especialidades en el Cuerpo General se hacen de A. de N. de 1.^a o de T. de N., excepto la de E. M., que sólo se admiten de éstos últimos con sus condiciones de embarco cumplidas.

En la Escuela de Guerra Naval y Centro de Estudios Superiores, también hay cursos especiales para Capitanes de Fragata y de Navío.

El Cuerpo de Oficiales de Equipajes de la Flota, proviene todo él de Clases, y cada uno conserva su especialidad.

y a dar una breve reseña sobre el reclutamiento de sus Oficiales, para que se vean las salidas que tiene el Oficial del Cuerpo General.

En todas las Marinas del mundo, bien organizadas, donde la criba para el ascenso (por elección, naturalmente) es muy tupida, hay que dar facilidades a los Oficiales para que se vaya el que no sirva, o tenga más disposición para otra cosa. Y es natural que la elección sea más rigurosa (y, por tanto, se le den más facilidades) en el Cuerpo General, no sólo por ser el más numeroso, sino porque él ha de formar la mayor parte de los combatientes frente al enemigo, y mayormente de dicho Cuerpo General ha de salir el Mando; con ello está dicho todo.

Reclutamiento de los distintos Cuerpos.

La formación de los Oficiales de los diferentes Cuerpos de Marina, está basado en la máxima economía para el Estado; es decir, que en las distintas Academias o Escuelas ingresan los individuos con todos los conocimientos generales que necesitan para su profesión y únicamente estudian en las Escuelas la aplicación de las Ciencias generales al Servicio que han de desempeñar; por ejemplo, en la Escuela Naval ingresan con todos los conocimientos de Matemáticas elementales y superiores generales, y durante los tres años que duran los estudios necesarios para ascender a Alférez de Navío, estudian en líneas generales, navegación, astronomía, artillería, táctica. etc. De la misma manera los Ingenieros o Artilleros ingresan procedentes de la Escuela Politécnica, es decir, Ingenieros ya, y Marina los especializa en su rama correspondiente. Ahora hablaremos de otros procedimientos de ingreso.

Los candidatos, al solicitar el ingreso en cualquiera de los Cuerpos de Marina, se comprometen a servir en ellos seis años como mínimo, contados desde la terminación de sus estudios

con lo que el Estado se considera resarcido de lo que le ha costado su enseñanza.

Cuerpo de Oficiales de Marina (Cuerpo General).

Consta de dos escalas, la del Servicio General y la de Residencia fija, con las plantillas que se exponen en el cuadro de Personal.

Los Oficiales del Cuerpo General pueden provenir de:

1.º El ingreso normal en la Escuela Naval, mediante oposición; dos años de estudio en ella como alumno (Aspirante); un año de estudio en el buque-escuela de aplicación, como Alférez de Navío de segunda clase (Alférez de Fragata), a la terminación del cual son promovidos a Alférez de Navío de primera clase (Alférez de Navío).

2.º Del ingreso en la Escuela de alumnos Oficiales de Marina, mediante examen, para Cabos y Clases; dos años en ella y salen Alférez de Navío de primera clase (Alférez de Navío).

3.º Del ingreso como Alférez de Fragata para los alumnos de la Escuela Politécnica que al terminar sus exámenes finales, están declarados aptos para destinos públicos; éstos estudian un año en el buque-escuela de aplicación, al cabo del cual salen Alférez de Navío.

Al ascender a Alférez de Navío, los individuos se ordenan según su puntuación dentro de cada rama de procedencia y éstas se escalafonan en el siguiente orden: 1.º Los procedentes de la Politécnica. 2.º Los de la Escuela Naval. 3.º Los de la Escuela de Alumnos Oficiales de Marina.

El número de Alumnos procedentes de la Politécnica no puede ser superior a $1/6$ del de los de la Escuela Naval. El número de alumnos de la Escuela de Oficiales de Marina no puede ser superior a $1/3$ del de los de la Escuela Naval, y generalmente en la práctica no pasa de un 5 por 100.

Los que dan mejor resultado, son los procedentes de la Es-

cuela Naval; los de la Politécnica son excesivamente científicos y menos militares y navegantes; los procedentes de la Escuela de Alumnos Oficiales, tienen demasiada poca base científica y autoridad social, para poder llegar a ser buenos Oficiales.

Cuando el número de los procedentes de estas tres ramas no es suficiente, pueden ser nombrados Alféreces de Navío los de este empleo de la Reserva, previo período de un año y medio de embarco y sufrir un examen.

Las especialidades en el Cuerpo General son las siguientes: Fusileros; Artilleros; Torpedista-electricista; Transmisiones; Estado Mayor; Director de Tiro. Además se conceden certificados de: Submarinos e Intérpretes, conocimientos que no llegan a tener importancia para constituir una especialidad.

Las condiciones que se exigen para el ascenso, son las siguientes:

A Teniente de Navío, dos años de embarco como Alférez de Navío.

A Capitán de Corbeta, tres años de embarco como Teniente de Navío.

A Capitán de Fragata, cuatro años de embarco desde el ascenso a Tenientes de Navío, dos de ellos de Mando.

A Capitán de Navío, dos años de embarco, uno de ellos de Mando, como Capitán de Fragata.

A Contralmirante, diez y ocho meses de Mando como Capitán de Navío.

A Vicealmirante, un año de embarco como Contralmirante.

Cuerpo de Ingenieros Mecánicos (Oficiales Maquinistas).

Se recluta el personal de este Cuerpo por ingreso en la Escuela de Oficiales Maquinistas por oposición.

Por elección entre Maquinistas Mayores y Primeros. De esta procedencia no suele haber casi ninguno.

Pueden ser nombrados también los de la Reserva, previo año y medio de embarco y un examen a su terminación.

Cuerpo de Ingenieros Navales (Ingenieurs du Génie Maritime).

Se recluta el personal:

1.º Los alumnos de la Escuela Politécnica que hayan sido declarados aptos para desempeñar destinos públicos, van a la Escuela de aplicación de Ingenieros Navales, como Ingenieros de tercera clase (Alféreces de Fragata) y después de dos años salen Ingenieros de segunda clase (Alféreces de Navío).

2.º Los Oficiales de Dirección de Trabajos y Agentes Técnicos de Construcciones Navales, previa oposición, ascienden a Ingenieros de segunda (Alféreces de Navío). El máximo de esta procedencia es 1/6 de los de la Escuela. Esto es en teoría, pues en la práctica (hoy no hay ninguno de esta procedencia) no resisten los exámenes por falta de base técnica.

Cuerpo de Ingenieros Artilleros (Ingenieurs de l'Artillerie Navale).

Se recluta el personal de este Cuerpo entre:

1.º Los alumnos de la Politécnica, en las mismas condiciones que para Ingenieros Navales; van a la Escuela de aplicación de artillería naval como Ingenieros de tercera clase (Alféreces de Fragata), donde estudian dos años, al cabo de los cuales ascienden a Ingenieros de segunda clase (Alféreces de Navío).

2.º Los Alféreces de Navío, previa oposición, ascienden a Ingenieros de segunda clase. Suelen cubrirse todas las vacantes de esta procedencia.

3.º Los Ingenieros de Dirección de Trabajos y Agentes Técnicos de Artillería Naval, previa oposición, pueden ascender a Ingenieros de segunda clase. En la práctica no suele haber ninguno en condiciones de sufrir los exámenes.

4.º Los Tenientes de Navío, previa oposición, pueden ser nombrados Ingenieros de primera clase (Tenientes de Navío). Suelen cubrirse todas las vacantes de esta procedencia.

Las vacantes del Cuerpo se reparten como sigue: $4/6$ para los alumnos de la Politécnica; $1/6$ para Alféreces y Tenientes de Navío; $1/6$ para los Ingenieros de Dirección de Trabajos y Agentes Técnicos. La falta de candidatos de la última procedencia, se cubre con los de la segunda y la falta de éstos con los de la Politécnica.

Cuerpo de Ingenieros Hidrógrafos.

El personal de este Cuerpo puede provenir:

1.º De la Escuela Politécnica en las mismas condiciones y categoría que Ingenieros y Artilleros; a los dos años de empleo ascienden a Ingenieros Hidrógrafos de segunda clase (Alférez de Navío).

2.º De los Alféreces de Navío con cuatro años de antigüedad y los Tenientes de Navío, sin condiciones, previa oposición, ingresan como Ingeniero de primera clase (Teniente de Navío).

Las proporciones de cada procedencia son: $3/4$ para la Escuela Politécnica, y $1/4$ para Oficiales de Marina. Si el número de los primeros no es suficiente, se completa con los segundos.

Cuerpo Administrativo (Commisariat).

El personal de este Cuerpo se recluta:

1.º Los alumnos de la Escuela del "Commisariat", donde ingresan, previa oposición, los licenciados de Derecho como alumnos, y el personal de los Servicios administrativos y Oficiales de Equipajes, como aspirantes; estudian en la Escuela durante un año, al cabo del cual ascienden a Comisario de tercera clase (Alférez de Fragata).

2.º Los alumnos de la Politécnica, en las mismas condiciones y categoría que para Ingenieros.

3.º Los diplomados como Ingenieros de la Escuela Central de Artes y Manufacturas, van a la Escuela en las mismas condiciones que los de la Politécnica.

Las plazas de la Escuela se reparten así: $3/4$ partes para licenciados en Derecho y Politécnica; $1/4$ para aspirantes.

Se reservan dos plazas al año para los Oficiales de los distintos Cuerpos de Marina asimilados a Alférez de Navío, que ocupan mediante oposición y con categoría de Comisario de segunda clase (Alférez de Navío).

Se reserva $1/10$ de las vacantes de Comisario principal (Capitán de Corbeta), para los Oficiales de Equipajes y Oficiales de Administración principal (Capitán de Corbeta).

Las condiciones de embarco para ascensos son:

Un año de embarco como Comisario de segunda (Alférez de Navío), para ascender a Comisario de primera (Teniente de Navío). Un año de Comisario de primera, para ascender a Comisario principal (Capitán de Corbeta).

Cuerpo de Sanidad.

El ingreso en este Cuerpo se hace por oposición para la Escuela de Medicina Naval, donde permanecen estudiando un año, al terminar el cual, ascienden a Médico o Farmacéutico de tercera clase (Alférez de Fragata); estudian después un año en la Escuela de aplicación de Medicina Naval, y al terminar salen como Médico o Farmacéutico de segunda clase (Alférez de Navío).

Las condiciones de embarco que necesitan para ascender son las siguientes:

A Médico de primera, un año de embarco como Médico de segunda.

A Médico principal (Capitán de Corbeta), un año de embarco como Médico de primera (Teniente de Navío).

A Médico Jefe de segunda (Capitán de Fragata), un año de embarco como Médico principal.

Cuerpo de Oficiales de Equipajes de la Flota.

Este Cuerpo es un intermedio entre patentado y subalterno; su personal está a las órdenes de los Oficiales de los anteriores Cuerpos, para todas las cuestiones técnicas, cualquiera que sea su graduación.

No embarcan en los buques grandes más que en casos extraordinarios. Sus destinos los tienen en Arsenales, Defensa de costas, Direcciones de puerto, Capitales de Regiones, Ministerios, etc.

El personal de este Cuerpo se recluta, previo examen, entre los Contramaestres mayores y primeros de las distintas especialidades del Cuerpo de Equipajes de la Flota (Clases y Marinería) con dos años como mínimo de antigüedad desde su ascenso a primer Contramaestre; aprobados en el examen, ascienden a Alféreces de Navío. Pueden llegar hasta Capitanes de Fragata.

Conservan en este Cuerpo la misma especialidad que tenían como Clases; estas especialidades son:

Maniobra, Artillería, Electricidad y Radio, Fusileros, Timonel, Torpedista, Furriel, Carpintero, Enfermero, Piloto, Armero y Mecánico de Aeronáutica.

Todos los "Cuerpos navegantes" de los que se ha tratado, necesitan además de las condiciones de embarco que se exigen en algunos de ellos y que se han expuesto al hablar del Cuerpo correspondiente, las siguientes condiciones de antigüedad en el empleo:

A Teniente de Navío o asimilado, tres años de antigüedad como Alférez de Navío.

A Capitán de Corbeta o asimilado, tres años de antigüedad como Teniente de Navío.

A Capitán de Fragata o asimilado, dos años de antigüedad como Capitán de Corbeta.

A Capitán de Navío o asimilado, tres años de antigüedad como Capitán de Fragata.

Ingenieros de Caminos (Ingenieurs de Ponts et Chaussées).

Este personal forma parte de un Cuerpo civil que depende del Ministerio del Trabajo y envía destacados al servicio de Marina, a petición de ésta, algunos individuos, para la ejecución de *trabajos marítimos e inmuebles*; como sabemos, construyen y conservan los edificios e instalaciones necesarias a las Fuerzas Navales.

Sus ascensos los obtienen por el Ministerio del Trabajo.

Oficiales de Administración.

Este es un Cuerpo que pudiéramos comparar con el de Oficiales de Equipajes de la Flota, es decir, intermedio entre patentados y subalternos. Su categoría máxima, igual que en el Cuerpo de Oficiales de Equipajes de la Flota, es la de Capitán de Fragata, como puede verse en el cuadro de Personal; pero en el ejercicio de sus funciones están siempre subordinados a los Oficiales de los Cuerpos navegantes, cualquiera que sea su categoría militar. Es un Cuerpo auxiliar del de Comisariado, para las funciones de gestión y guarda del material.

El personal de este cuerpo se recluta entre los empleados civiles del personal administrativo de las Direcciones de Trabajos del Servicio de Almacenes de Intendencia; van a la Escuela de Administración, donde después de hacer los estudios, salen Oficiales de Administración de segunda clase (Alférez de Navío); con tres años de antigüedad en este empleo pueden ascender, $1/2$ a la antigüedad y $1/2$ a la elección, a Oficiales de primera clase (Tenientes de Navío); para los ascensos a los empleos superiores se necesitan tres años como mínimo de antigüedad en cada empleo y el ascenso es todo él a la elección.

Este empleo consta de varias ramas, para la gestión del material de los distintos servicios.

Ingenieros de Dirección de Trabajos.

Es un Cuerpo parecido al de los Oficiales de Administración, Auxiliar de Ingenieros, Artilleros, etc. Su cometido es vigilar y efectuar los trabajos en los talleres y participar en los trabajos de trazado y dibujo en Arsenales y Establecimientos de Marina. También están subordinados técnicamente a los Oficiales de los Cuerpos navegantes, cualquiera que sea su categoría.

Se reclutan entre el personal de Agentes Técnicos (personal civil auxiliar) de los que las Direcciones correspondientes confeccionan listas de este personal apto para ser promovido al empleo de Ingeniero de Dirección de Trabajos de segunda clase (Alférez de Navío). Ascienden a los empleos superiores en condiciones parecidas a los Oficiales de Administración.

Administradores de la Inscripción Marítima.

Este Cuerpo depende del Ministerio de Marina mercante y tiene como misión: La administración militar de la Inscripción marítima (reclutamiento, movilización, etc.); la policía de la navegación, pilotaje, pesca y dominio marítimo; socorros y auxilios sobre la Caja de Inválidos de previsión y gente de mar, y en general, todo lo que constituye el servicio de la Marina militar y mercante en los Distritos de Inscripción marítima.

Se recluta el personal de este Cuerpo por oposición entre:

- 1.º Los Tenientes de Navío y asimilados de los Cuerpos del Comisariado y Profesores de Hidrografía.
- 2.º El personal civil del Ministerio de Marina con categoría de subjefe o redactor principal, con menos de treinta y cinco años.

3.º Los Capitanes mercantes con menos de cuarenta años y cuatro años como mínimo de mando de buques.

4.º Los Jefes de Sección de la Administración de la Inscripción marítima con menos de cuarenta años.

Este personal ingresa como Administrador de primera clase (Teniente de Navío). Ascende a Administrador principal (Capitán de Corbeta), $1/2$ a la antigüedad y $1/2$ a la elección, con cinco años como mínimo de antigüedad. Los ascensos a los empleos superiores son todos por elección y con las mismas condiciones de antigüedad que para los Cuerpos navegantes.

Profesores de Hidrografía.

Este Cuerpo, que también depende del Ministerio de la Marina mercante, tiene como misión la enseñanza de la ciencia de navegar en las Escuelas de Pilotos y Capitanes. Aunque su cometido es completamente civil, se conserva como Cuerpo militar del Ministerio de Marina, porque casi todo su personal procede del Cuerpo General.

Se recluta el personal de este Cuerpo por oposición entre los Tenientes y Alféreces de Navío, con dos años de embarco; los Capitanes mercantes y los Pilotos de Altura con grado de Alférez de Navío de la reserva y dos años de embarco. Ingresan como Profesor de Hidrografía de primera clase (Tenientes de Navío). Ascienden a Profesor principal, $1/2$ a la antigüedad y $1/2$ a la elección, con tres años de antigüedad como mínimo. A los empleos superiores ascienden en las mismas condiciones que los Cuerpos navegantes y los ascensos son todos por elección.

Cuerpo de Inspectores (Contrôleurs).

El personal de este Cuerpo, como ya sabemos, no depende más que del Ministro directamente. Se reclutan del siguiente modo:

Los "Contrôleurs Adjoints" (Capitanes de Corbeta) entre los Capitanes de Corbeta y asimilados de los Cuerpos de Maquinistas, Ingenieros, Artillería y Comisariado, sin condiciones de antigüedad; entre los Tenientes de Navío y asimilados de los Cuerpos antes citados, con cuatro años de empleo. Los candidatos prestan examen ante un Tribunal formado por "Contrôleurs".

Los "Contrôleurs" de segunda clase (Capitanes de Fragata), entre el personal de los Cuerpos antes citados, excepto Maquinistas, con categoría de Capitán de Fragata, sin condiciones de antigüedad y previo examen.

Los "Contrôleurs" de primera clase (Capitanes de Navío), entre los Capitanes de Navío y asimilados de los Cuerpos últimamente citados, sin condición de antigüedad y previo examen.

El reclutamiento de estas dos últimas categorías se hace en proporción de 1/5 de vacantes como máximo y 4/5 para los "Contrôleurs" de categorías inferiores. El ascenso tiene siempre lugar por elección y con tres años como mínimo de empleo.

Cuerpo de Equipajes de la Flota.

Los Cuerpos subalternos que dependen del Ministerio de Marina son los siguientes:

- 1.º El Cuerpo de Equipajes de la Flota.
 - 2.º El personal de músicos de la Flota.
 - 3.º El Cuerpo de Marineros y Maquinistas de Direcciones de Puertos.
 - 4.º El Cuerpo de Marineros indígenas.
 - 5.º Cuerpo de Gendarmería marítima.
 - 6.º Cuerpo militar de bomberos de la Marina.
 - 7.º El Cuerpo militar de vigías de semáforos.
 - 8.º El Cuerpo militar de Guardas-consignas.
- El más interesante de todos ellos es el primero, que equi-

EDADES DE RETIROS DE LOS CUERPOS DE MARINA

CATEGORIAS O ASIMILACIONES	CUERPO GENERAL		Oficiales Admi- nistración Ingenieros Direc- ción Trabajos	Oficiales de Equi- pajes de la Flota	Otros Cuerpos Navegantes. Administradores Inscripción mar- tima y Control	Ingenieros Hidró- grafos y Profesores de Hidrografía
	Servicio de mar	Residencia fija				
Vicealmirante.....	62	—	—	—	65	—
Contralmirante	60	—	—	—	62	65
Capitan de Navío.....	56	59	—	—	60	62
Capitán de Fragata	54	57	60	58	58	60
Capitán de Corbeta.....	52	55	60	58	56	58
Teniente de Navío.....	50	—	58	56	53	56
Alférez de Navío.....	50	—	56	54	52	54

vale próximamente a las diferentes especialidades de nuestras Clases y Marinería. Pueden llegar a Contramaestres (Oficiales de Mar), y alojan con las Clases. Los cuatro últimos Cuerpos están afectos exclusivamente a los Servicios de tierra.

PARTICULARIDADES

Escuelas.—Centros de Altos Estudios Navales—Escuela de Guerra Naval—(París).

Escuela Naval y la de Alumnos Oficiales de Marina, bajo el mismo Mando (Brest).

Especialistas Artillería.

Especialistas Torpedistas y T. S. H.

Ingenieros Maquinistas (Toulón).

Especialistas submarinos.

Buques...	{ Marsellaise (artilleros, armuriers, artificieros). Patrie (torpedistas electricistas)..... Rhin (División Escuelas)..... Thionville (torpedistas electricistas)..... Yser (artilleros)..... }	División Escuelas Mediterráneo.		
			{ Armorique (aprendices marineros)..... (M) (escuela naval)..... (N) (escuela de maquinistas)..... Ancre (pilotaje)..... Etaurdi (anexo curso superior)..... Jeanne d'Arc (escuela de aplicación)..... Maure, Somane, Vauquois (anexas escuela naval)..... }	División Escuelas Océano.

Escuela Artilleros, Directores de tiro (Toulón).

Marineros fusileros (Brest-Lorient).

Aprendices maquinistas (Lorient).

Escuela aplicación ingenieros navales (París).

Escuela aplicación artillería naval (París).

Escuela Comisariado (Brest).

- Escuela Administración (Rochefort-Cherbourg).
Escuela Sanidad (Bordeaux).
Escuela de aplicación Sanidad y Farmacia (Toulón).
Escuela auxiliares de Medicina (Toulón, Brest, Rochefort).
Escuela empleados de víveres (Rochefort).
Consejos e inspecciones.—Consejo Superior de la Marina.
Inspección General de Máquinas.
Idem íd. de construcciones navales.
Idem íd. de estudios y experiencias de Artillería naval.
Idem íd. de servicios de ejecución de Artillería naval.
Idem íd. de trabajos marítimos.
Idem íd. de Intendencia marítima.
Idem íd. de Sanidad.
Idem íd. de Hidrografía.
Idem íd. de movilización industrial.
Idem íd. de protección contra combates de gas.
Idem íd. de combustibles y materias grasas.
Comité técnico.
Comisión de pruebas de buques.
Idem de control y revisión del reglamento de armamento.
Idem de examen de cuentas de trabajos de la Marina.
Idem central de mercados industriales.
Idem íd. de mercados comerciales.
Idem mixta consultiva de los mercados.
Idem tripartita.
Comité Hidrográfico.
Consejo Superior de Sanidad de la Marina.
Comisión Superior de Higiene Naval y Epidemiología.
Idem de profilaxia y tuberculosis en la Marina.
Idem central de óptica.
Idem de profilaxia de afecciones venéreas de la Marina.
Idem Superior de incendio.
Consejo de presas.
Comité consultivo de presas de mar.

Comisión Superior del establecimiento de inválidos de la Marina.

Comité consultivo de peticiones de exoneración de penas.

Comisión Superior de naufragos.

Idem íd. de bibliotecas y archivos de la Marina.

Idem de compilación metódica del Boletín Oficial.

Comité consultivo de lo contencioso de la Marina.

Idem íd. del reglamento amigable de empresas de trabajos públicos.

Comisión mixta consultiva del trabajo (con subcomisión).

Idem íd. de trabajos públicos.

Idem íd. de Marineros enfermos, convalecientes y repatriados.

Idem de faros.

Idem de perfeccionamiento de Escuelas de Marina.

Idem íd. íd. de la Escuela de Ingenieros Navales.

Comité superior de la caja de ofrendas nacionales en favor de los ejércitos de mar y tierra.

Aeronáutica marítima.

Dos palabras sobre ello.

El Servicio de Aeronáutica, como el de Máquinas (ya hablamos algo de él), son especiales.

La Aeronáutica marítima se divide en dos partes: Aeronáutica costera y Aeronáutica embarcada.

La primera, depende por completo del Ministerio del Aire, aunque está servida por personal de Marina especializado; pero tanto el material como el personal, están bajo la autoridad del Ministerio del Aire. En éste no sólo hay un Servicio de Aeronáutica marítima, sino que en el E. M. G. de Fuerzas Aéreas, que manda un General de División o Vicealmirante, una de sus divisiones es el E. M. de Fuerzas Aero-marítimas, así es que este Ministerio tiene también la utilización general de esas Fuerzas. Por lo tanto, las organiza-

ciones aero-marítimas del litoral, dependen del Prefecto marítimo solamente para la defensa del mismo, en forma parecida a las Fuerzas militares, que dependiendo del Ministerio de la Guerra, están a las órdenes del Prefecto marítimo; la única diferencia es que en aquel caso, el personal es de Marina especializado en aviación y sus Oficiales figuran en las plantillas de Marina. Lo único que tiene el Prefecto marítimo, es personal especializado en su E. M. para su asesoramiento, confección del plan aéreo de la defensa y utilización de estas fuerzas.

La aviación embarcada; depende por completo del Ministerio de Marina; únicamente el del Aire le proporciona el material; pero una vez construido o reparado, es de la propiedad de Marina, que también administra su personal. Esta clase de aviación está a las órdenes del Almirante de la primera Escuadra, que es la única formación que tiene actualmente buques porta-aviones o que puedan llevar a bordo aparatos.

La organización actual de la Aeronáutica Marítima parece que es provisional, sin duda debido a la lucha entre las dos tendencias; una de ellas, partidaria del Ministerio del Aire integral, quiere que toda la aviación marítima costera o embarcada, así como todo el personal especializado, pase a depender del Ministerio del Aire; la otra tendencia opina que las Fuerzas aeromarítimas, tanto costeras como embarcadas, y su personal, pasen a depender del Ministerio de Marina, por ser fuerzas auxiliares de las Fuerzas navales.

Ya nos hemos referido en otra ocasión, al libro "La Marine Francaise", por el Vicealmirante Salaun, cuya lectura recomendamos, por tratar con gran competencia esta parte Aeronáutica, el Ministerio de Defensa Nacional y, en general, todos los asuntos importantes de esta Marina, desde el punto de vista orgánico; lo consideramos muy interesante.

Servicio de Justicia.

La Justicia Marítima se ejerce en las cuatro Capitales de Regiones Marítimas: Cherburgo, Brest, Tolón y Bizerta. En París no hay jurisdicción. Los delitos cometidos allí se juzgan en la capital de la Región más próxima, que es Cherburgo.

No existe el Cuerpo Jurídico.

El Prefecto Marítimo de cada Región está auxiliado por:

Una Sección de Justicia de E. M., donde un Jefe del Cuerpo Administrativo desempeña funciones de asesor del Prefecto Marítimo.

Un Jefe del Cuerpo General desempeña funciones de Fiscal.

Un Jefe del Cuerpo General desempeña funciones de Juez Instructor.

Estos Jefes los nombra el Ministro con carácter permanente entre los Oficiales de residencia fija, a ser posible entre los licenciados en Derecho, y generalmente continúan en sus destinos al ser pasados a la reserva o retirados.

La Justicia Marítima no tiene jurisdicción más que para delitos militares y comunes cometidos en buques o establecimientos de la Marina.

Inspecciones Generales.

Las Inspecciones Generales que hay en el Ministerio y que hemos nombrado, son de dos clases, unas militares y otras técnicas. Las primeras son dos, y corresponden respectivamente a las Fuerzas Marítimas del Norte y del Mediterráneo. Al frente de cada una existe un Vicealmirante que es quien ejerce el Mando en Jefe, en tiempo de guerra, en aquel teatro de operaciones correspondiente a su inspección.

El Jefe del E. M. General, da las directrices para el estudio de los planes de campaña, y una vez realizado por los

Vicealmirantes Inspectores, vuelve al Estado Mayor General para su aprobación. No obstante estos dos Vicealmirantes Inspectores, el Ministro puede, como es natural, confiar cualquier misión de inspección militar, a los miembros del Consejo Superior de la Marina.

Por medio de las Inspecciones técnicas ejerce el Ministro un control, sobre lo que necesite, y no hay que decir que ellas, las Inspecciones técnicas, gozan de la iniciativa que deben tener y llevan anejas la responsabilidad correspondiente de los distintos Servicios. Estos Inspectores dependen directamente del Ministro, y a él darán cuenta de lo que sea necesario.

En los Cuerpos Auxiliares cuya categoría máxima sea la equivalente a Vicealmirante, suele haber dos, en las plantillas, uno es el Director Central del Servicio y el otro el Inspector General Técnico e Inspector del Personal del Cuerpo; interviene en sus ascensos, etc., etc.

Hay, además, tres Inspecciones generales técnicas y merecen destacarse por su *amplitud*, son *sui generis*, están desempeñadas por Vicealmirantes:

La Inspección general de Hidrografía.

La Inspección general de Movilización Industrial.

La Inspección general de Protección contra combates de Gases.

Todos estos Inspectores Generales tienen un pequeño Estado Mayor particular que les ayuda en el desempeño de sus funciones.

Consejo Superior de la Marina y Comité Técnico.

El Consejo Superior de la Marina es un órgano de consulta especialmente encargado de dar su opinión razonada sobre las cuestiones que se refieren a la guerra naval y a la defensa del litoral.

Lo forman:

El Ministro, Presidente.

El Vicealmirante, Jefe de Estado Mayor general, Vicepresidente.

Los dos Vicealmirantes Inspectores generales de las Fuerzas marítimas.

El Vicealmirante, Jefe de la primera Escuadra.

El Vicealmirante, Presidente del Comité Técnico.

Un Vicealmirante destinado en París, elegido por el Ministro y quien desee (Oficiales Generales).

Estos con voz y voto; y sin voto:

El Oficial General, que manda la Escuela de Guerra Naval.

Los dos Subjefes del Estado Mayor General.

Un Capitán de Navío tiene las funciones de Secretario.

Los miembros del Consejo se nombran por decreto al empezar cada año.

El Jefe del Estado Mayor General del Ejército y otro de los miembros del Consejo Superior de la Guerra, son miembros adjuntos del Consejo Superior de la Marina.

Al Consejo se le consulta obligatoriamente sobre los asuntos fundamentales de la Marina. Puede presidirlo el Presidente de la República y entonces asiste el Presidente del Consejo de Ministros y puede citarse al Ministro de la Guerra.

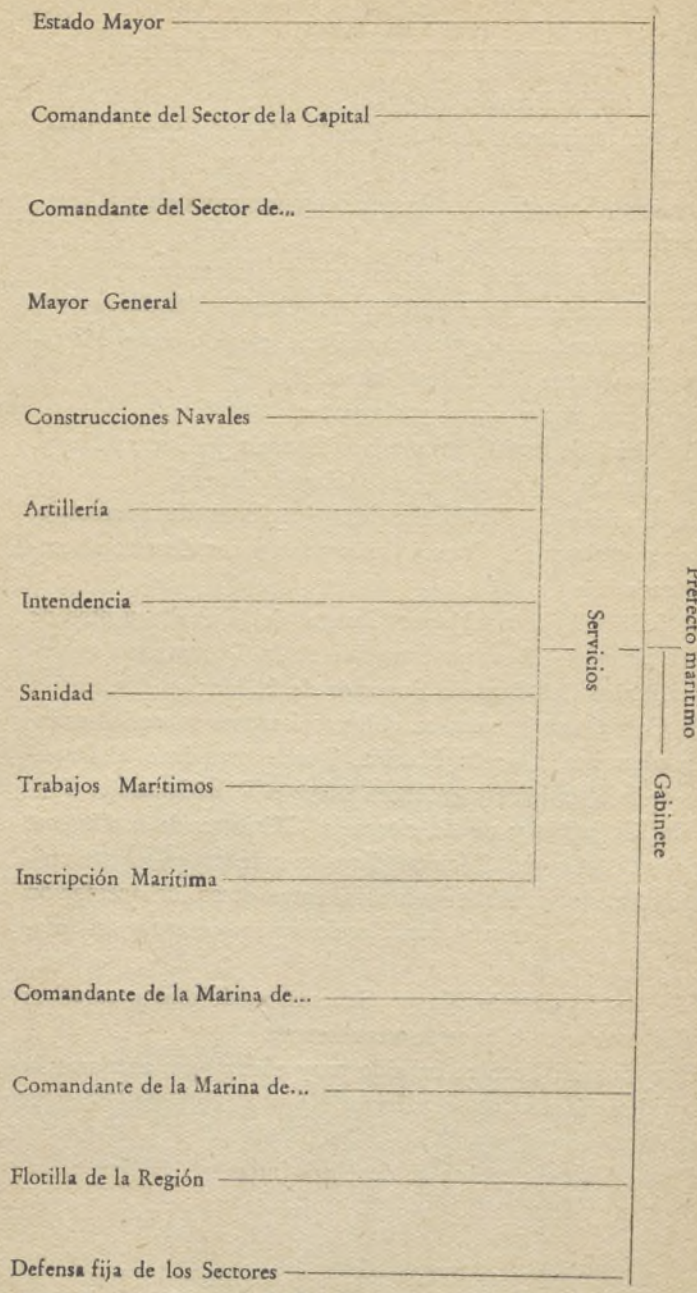
Sobre el Comité Técnico diremos que es un organismo de consulta obligatoria en asuntos, entre otros, de aceptación de proyectos de buques, modificaciones importantes, su material, etc.

El Jefe del Estado Mayor General puede tomar parte en sus deliberaciones o hacerse representar.

Este Comité Técnico ha sido muy eficaz para asegurar la unidad de acción entre organismos cuyas atribuciones se complementan.

Para asistir a pruebas se desplaza íntegro a los puertos o donde sea menester.

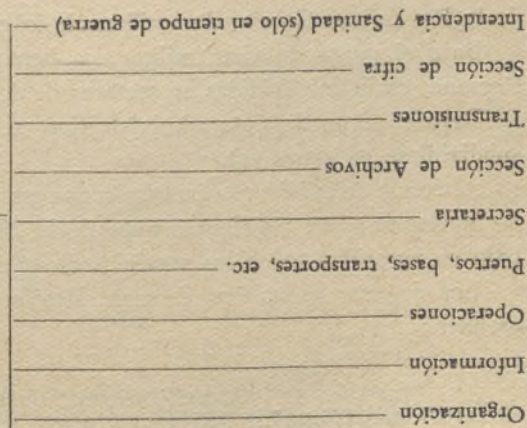
ORGANIZACION GENERAL DE UNA REGION MARITIMA



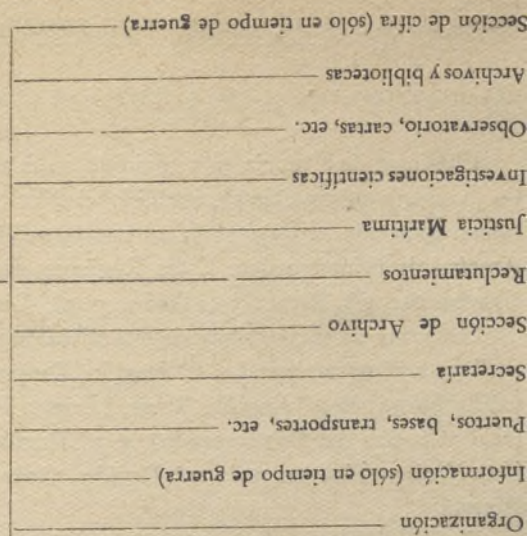
ORGANIZACION DEL ESTADO MAYOR DE UNA REGION MARITIMA

Jefe del Estado Mayor

Subjefe del E. M. (Defensa litoral)



Subjefe del E. M. (Zona)



ORGANIZACION GENERAL DE LA COSTA Y DE LA DEFENSA LITORAL

El litoral de Francia está dividido en cuatro Departamentos o Regiones marítimas, incluido el Norte de Africa, que tienen cada una su Capital en un puerto militar donde hay un Arsenal de primer orden. Estas Regiones marítimas son: 1.ª, Cherburgo; 2.ª, Brest; 3.ª, Tolón, y 4.ª, Bizerta.

Cada una de estas Regiones está dividida en varios "sectores", que comprenden: La 1.ª Región, Dunquerque, el Havre y Cherburgo; la 2.ª Región, Brest, Lorient, Rochefort y el litoral atlántico del Protectorado; la 3.ª Región, Marsella, Tolón, Niza y Córcega, y la 4.ª Región, Orán, Argel, Bona y Bizerta.

Brest y Bizerta son las dos Bases Navales de mayor importancia. Todas ellas están muy fortificadas.

REGIONES MARITIMAS

El Comandante en Jefe, Prefecto marítimo de cada región, es un Vicealmirante que reside en la capital de la misma; es responsable de la defensa de su litoral y tiene el Mando de las fuerzas marítimas afectas a ella. Como Jefe de la Administración, tiene bajo su autoridad a todos los servicios de la Región; es Gobernador militar de la capital.

Bajo el punto de vista militar, ya hemos dicho que las Regiones están subdivididas en sectores de defensa del litoral.

Bajo el punto de vista administrativo cada Región puede subdividirse en zonas (1).

Al frente de cada zona (excepto la que comprende la capital de la Región) hay un Comandante de la Marina, que tiene bajo su autoridad todos los servicios de la zona.

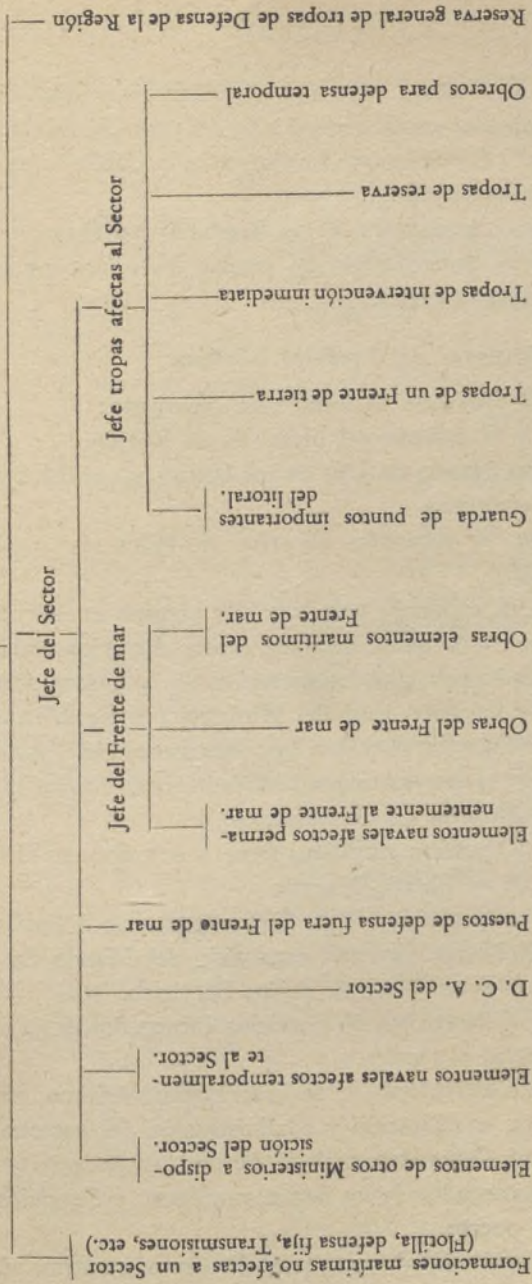
Los órganos esenciales de una Región marítima comprenden:

(1) Traducimos: "Arrondissement" (reunión de varios Sectores) por "Zona".

ORGANIZACION DE LA DEFENSA LITORAL DE UNA REGION MARITIMA

Jefe Teatro Operaciones

Prefecto Marítimo



D. C. A. = Defensa contra aviación. — La parte relativa al Jefe del Sector habría que repetirla tantas veces como Sectores contenga la Región, y lo mismo habría que hacer con los Frentes de mar respecto a cada Sector.

Formaciones marítimas no afectas a un Sector (Flotilla, defensa fija, Transmisiones, etc.)

1.º Buques, unidades y formaciones marítimas, de las que algunas están afectas a la defensa del litoral.

2.º Servicios que funcionan en la Capital o en otros puertos de la Región.

La organización de las Regiones marítimas, se basa en la máxima descentralización posible en relación con la Administración Central.

Atribuciones del Prefecto marítimo.

El Prefecto marítimo está encargado:

De la defensa del litoral de su Región.

Del Mando en Jefe de los buques y unidades y formaciones marítimas.

De la dirección superior de todos los servicios de la Región.

Está calificado para resolver algunas cuestiones que conciernen a la gente de mar, pesca, dominios marítimos, etc., auxiliado por la Administración de la Inscripción marítima.

Es delegado local del Ministro, responsable ante él de la buena marcha de todos los organismos del Arsenal y de la Región (salvo las responsabilidades inherentes a la autonomía administrativa de los Servicios).

El Prefecto marítimo tiene a sus órdenes directas, además de su Estado Mayor:

Los Comandantes de Sectores, para la defensa del litoral.

El Mayor General, encargado del Mando del Arsenal y de la Dirección militar de los Servicios.

Los Directores de Servicios encargados de la parte administrativa y técnica.

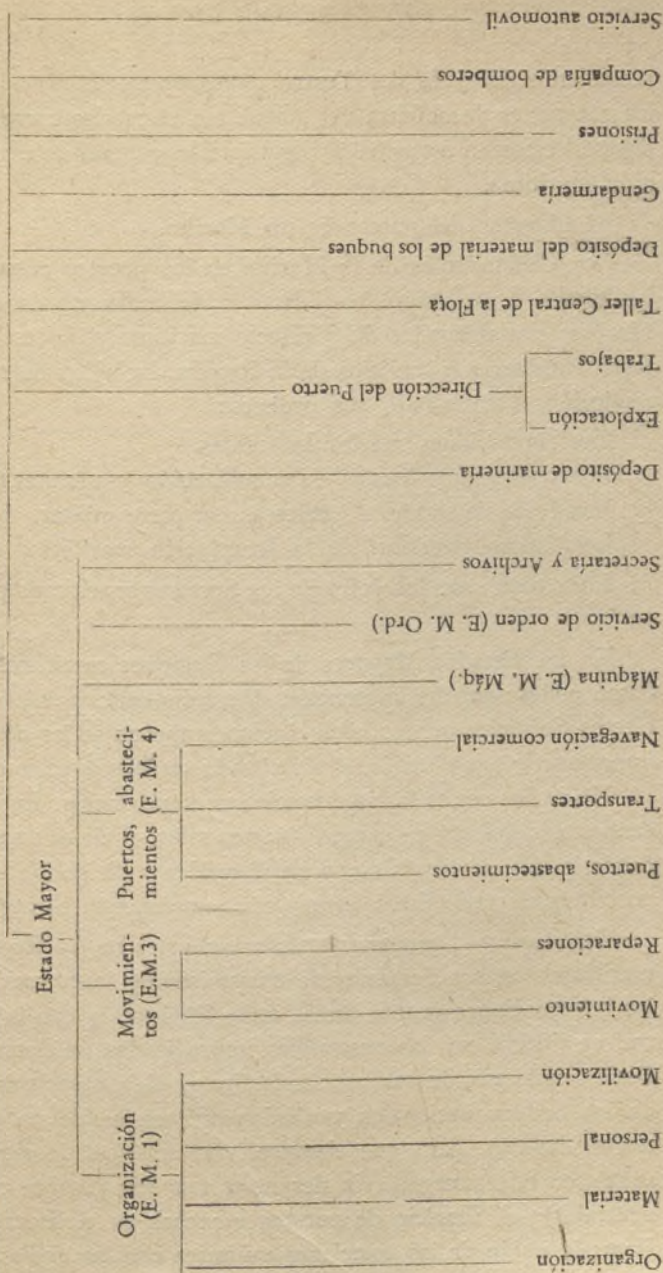
Los Directores de la Inscripción marítima, para reclutamiento, movilización y administración del personal inscripto.

Los Comandantes de la Marina, en los puertos comerciales, encargados de los órganos militares y Servicios instalados en el puerto.

En tiempo de guerra el Prefecto marítimo depende di-

ORGANIZACION DE UN ARSENAL

MAYOR GENERAL



rectamente del Jefe del Teatro de Operaciones para todas las cuestiones de defensa del litoral. En el cuadro correspondiente, vemos en esquema la organización general de una Región marítima.

El Director del puerto es un Marino.

Los Comandantes de la Marina en los puertos comerciales tienen a su cargo los intereses de todas clases de la Marina; son delegados del Prefecto marítimo para los organismos militares o servicios de la Región, incluidos en su jurisdicción. Tienen bajo sus órdenes:

Las formaciones marítimas locales.

Los organismos locales de movilización y reclutamiento.

Los Jefes de servicios locales, en su parte militar.

Los Administradores de la Inscripción marítima.

En general, son los Jefes de los Sectores marítimos donde actúan.

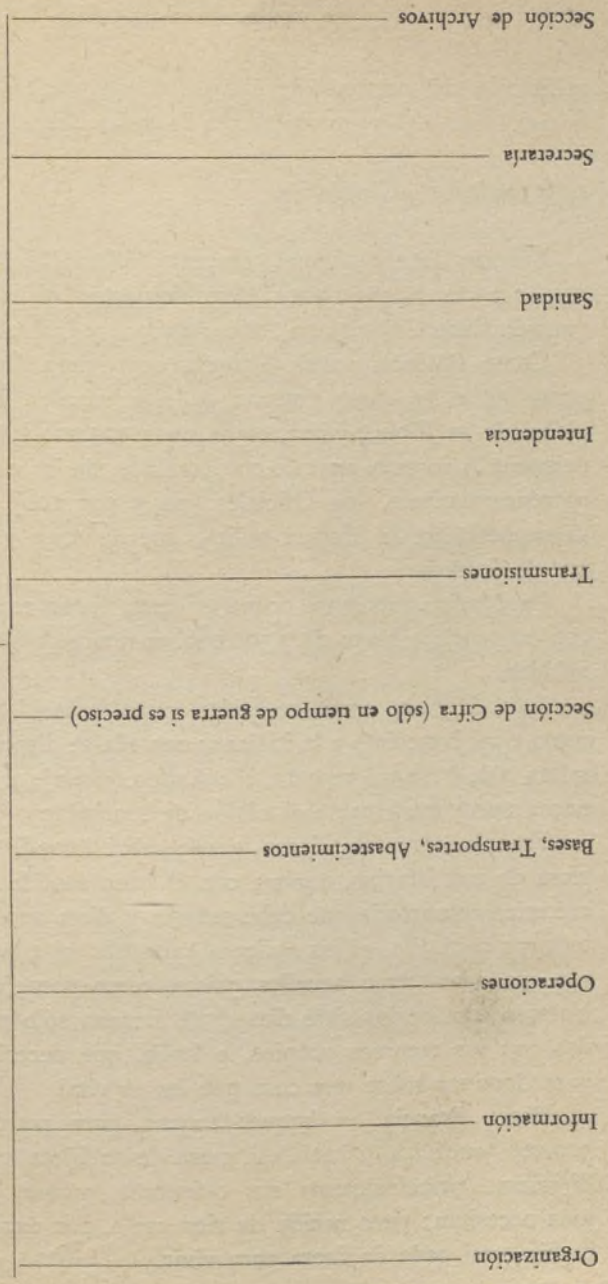
En los Estados Mayores de las Regiones marítimas nos llamó poderosamente la atención el estudio concienzudo sobre ciertos Servicios que en otras naciones apenas se les concede importancia, por ejemplo, el alumbrado supletorio en la costa.

No se nos oculta la importancia que tiene, incluso improvisando resplandores en campo abierto, sobre el cielo, para que desde la mar se tomen como emplazamiento de poblados importantes, mientras éstos permanecen completamente apagados.

Otro asunto digno de fijar la atención es en las Regiones marítimas, en sus Servicios de transmisiones, la conexión de las informaciones (a más de las otras Regiones y con la Central de París), con las centralillas improvisadas en tierra y a flote; vigilancia de radios clandestinas; el aprovechamiento de los buques nacionales y aliados que estén (de paso) en ciertos lugares, para que siempre haya noticias de aquellas zonas, en que navegan (sin despertar sospechas, sobre costas neutrales); el Servicio de puestos escuchas en el litoral y a flote; la unión de las estaciones militares con las civiles y la

ESTADO MAYOR DE UNA FLOTILLA DE REGION MARITIMA

Jefe del Estado Mayor



utilización del personal de éstas. En una palabra, organizar la disciplina de las transmisiones de todas clases.

Generalidades.—Conclusión.

Francia tiene el segundo Imperio Colonial del mundo; la mayor parte de sus vastos Dominios están en Africa, pero también tiene Colonias en Asia, América y Oceanía.

Como Potencia naval, Francia, ocupa hoy día el cuarto lugar entre los cinco grandes poderes navales. El tonelaje global de su Flota militar, es de unas 475.000 toneladas; su personal lo forman unos 60.000 hombres, de los cuales 3.000, aproximadamente, son Oficiales (un 5 por 100). El último presupuesto de la Marina militar fué de unos 3.000 millones de francos.

La Marina mercante ocupa el sexto lugar en el mundo, con un tonelaje bruto de 3.500.000, aproximadamente, de toneladas.

Esta Marina, como repetidas veces hemos dicho, tiene como rival inmediato a la italiana; con ella se disputó en Versalles, a la hora del reparto, el máximo tonelaje y se le asignaron aproximadamente el millón de toneladas.

Francia, como no siente la necesidad inmediata e imperiosa de una Marina, aunque con el buen sentido que le caracteriza comprende que debe tenerla y dicta sus leyes protectoras para ello, ni las aplica a rajatabla, ni pone ese interés que demuestran aquellos países, como por ejemplo, Inglaterra, que de los siete días de la semana sólo puede vivir dos con los recursos propios, e Italia, que necesita carbón, para dominar sobre una cosa que les es vital.

Posee Francia en buques-tanques para petróleos unas 300.000 toneladas, y hacia esa rama de su Flota mercante se dirigieron principalmente sus esfuerzos, porque es lo que más necesitan; pues nación de rico suelo, por excelencia, no precisa casi nada de fuera para vivir.

Su comercio es de unos 100.000 millones de francos en 90 millones de toneladas, y la participación en el tráfico propio es de un 32 por 100.

El estar Francia a caballo—como dicen—y, por tanto, repartida sobre dos mares, hace que le sea difícil competir en el *Mare Nostrum* con Italia, y en el Atlántico, con países tan marítimos y bien organizados como Inglaterra, Alemania, Escandinavia, Holanda, etc.

En pocas palabras, Francia protege a su Flota mercante más por convicción que por haber sentido una perentoria necesidad para su subsistencia; la protege más con dinero que con cariño, y aunque aquél es necesario, si no tiene el calor de éste... ya veremos lo que le pasó a la Marina mercante de los Estados Unidos.

Francia, en su Marina como en todo, demuestra una cabeza privilegiada; pero luego, en “la puesta en práctica”, no es inexorable. Como toda Europa (el mundo, podemos decir), se halla sometida a luchas intestinas muy intensas. Nación de mucha imaginación, sus habitantes, en general, recuerdan con más gusto sus glorias pretéritas que sus luchas políticas actuales. Ello sucede en casi todos los países de un pasado glorioso y fecundo; dicen, con nuestro poeta Jorge Manrique: “Cualquier tiempo pasado fué mejor”.

“¡Qué bella era la República durante el Imperio!”, tal expresión se ha repetido tanto en la Francia de la tercera República, que ha llegado a tomar la categoría de tópico.

Terminaremos estas Conferencias, sobre nuestros vecinos, con unas palabras de Tardieu, que decía: “Franceses; si queréis la salud de la Patria y la libertad, restableced la Autoridad”.

FIN DEL SEGUNDO TOMO

FE DE ERRATAS

Página	Línea	DICE	DEBE DECIR
11	18	la	le
11	28	1054	1504
19	29	la	los
32	4	Gaztañaga	Gaztañeta
32	12	Carenal	Cardenal
38	30	ingresa	inglesa
91	13	epata	etapa
98	28	dijimos	sabemos
100	28	Ministerio	Ministro
115	22	Almriante	Almirante
124	15	pero	para
130	2	sobrevivo	sobrevino
130	18	bien;	bien
131	22	compiten	competen
143	10	Naval de	Naval en
162	32	1898	1897
169	28	heróicas	heroicas
170	24	pada	para
181	10	cho a	cho, a
190	7	evetualidades	eventualidades
193	3	Organización	Organizaciones
202	1	Al hablar	Hablamos
206	7	aunque en	no obstante
208	25	Minsterio	Ministerio

Página	Línea	D I C E	DEBE DECIR
213	19	General Jefe	General, Jefe
218	6	Sería	Es
220	5	voto, un	voto era un
220	6	tralmirante era destinado	tralmirante destinado
227	13	Seré	Será
231	16	del	de
238	1	Fueras	Fuerzas
258	8	rrespodan	rrespondan
260	16	Adminstración	Administración
265	7	anteriormete	anteriormente
268	9	fieje	fije
270	5	extiguir	extinguir
277	18	Amada	Armada
280	1	le	el
281	31	etc. Claro	etc., claro
287	9	reconicimiento	reconocimiento
291	22	sin	debemos
297	2	clase	clave
298	20	ellas el	ellas, el
299	30	ambcionar	ambicionar
300	33	rán	rá
304	1	militres	militarios
305	17	Comendancias	Comandancias
334	27	asi mismo	asimismo
334	33	Corbert	Colbert
338	14	eligirán	elegirán
352	22	administrativos	Administrativos
368	11	de	que
369	4	ningua	ninguna
369	16	Asamblea exhortaba	Asamblea, que exhortaba
369	17	sigencia»;	sigencia»,
370	23	ocn	con
383	20	a los éstos	a éstos
384	26	bastate	bastante

<u>Página</u>	<u>Línea</u>	<u>D I C E</u>	<u>DEBE DECIR</u>
386	16	comentrio	comentario
393	5	sino	si no
396	24	foltante	Flotante
400	10	afio-	aficio-
402	15	la	le
403	28	francesas	francesa
404	16	exhaustación	exhaustación
405	6	inglesa prepararle	inglesa de prepararle
405	8	europas, algunas	europas, y algunas
417	8	absorvía	absorbía
451	7	nosootros	nosotros
451	17	del agujero	agujero
451	18	Sartera	Cartera

ADVERTENCIA

Este libro consta de 504 páginas, cinco láminas y 31 gráficos. Su texto, que está tomado taquigráficamente de las Conferencias explicadas en Clase, por premura de tiempo se entregan a la imprenta sin corregir ni hacer en ellas modificación ni alteración alguna.

THE [illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

INDICE

PÁGINAS

CAPITULO PRIMERO

Primeras Organizaciones

Organizaciones primitivas hasta la Casa de Austria, inclusive	7
Ambiente y Organizaciones del siglo XVIII y principios del XIX, desde Felipe V hasta Isabel II	17
Los grandes Organizadores de la Marina española: Patiño, Ensenada, Valdés, Mazarredo	28
Otros grandes Organizadores	46

CAPITULO II

Desde la Revolución Septembrina del 68 hasta después de la guerra con los Estados Unidos

El Almirantazgo de 1869	61
Crítica del Almirantazgo.—Proyecto de reforma de las Ordenanzas de 1793.—Organización de 1873 (Oreyro). Rápida sucesión de Ministros y reformas.—El Almirante Antequera.—Organización de 1885 (Beránger). Organizaciones de 1890 (Romero y Beránger) y Organizaciones de la pre-guerra (Cervera y Beránger). Primer Estado Mayor	80
	90
	105

CAPITULO III

Organizaciones del siglo actual hasta el advenimiento del Directorio Militar

Organizaciones del siglo actual.—Organización de 1902 (Veragua).—El Estado Mayor de Sánchez Toca ...	137
Historia del E. M. Central y Organizaciones subsiguientes	158

CAPITULO IV

Últimas Organizaciones de la Monarquía

Organizaciones del Directorio Militar: 1923.—Supresión de la Escala de Tierra.—Organización de 1925-1926.—Organización de 1927.—Supresión del Estado Mayor Central.—Ligera historia de nuestros Estados Mayores	195
Organización de 1929.—Organización de 1930 (Carvia).—Departamentos Marítimos	219

CAPITULO V

Organizaciones de la República

Organización de 1931 (Casares Quiroga).—Crítica de la Subsecretaría y soluciones.—Más legislación vigente.—Subsecretaría de la Marina Civil.—Consideraciones	237
Escuelas de Marinería (O. M. 12 julio 1933)	284
Tramitación de expedientes	287
Organización de una Base Naval Principal.—Ley de Reclutamiento y Reemplazo.—Ministros de Marina. Ministerio de la Defensa Nacional.—Datos diversos.—División Marítima.—Otras Divisiones del territorio Nacional	291
	298

CAPITULO VI

MARINAS EXTRANJERAS

Francia

Marinas extranjeras.—Necesidad de su estudio	311
La Marina de Enrique IV.—Siglo XVII.—Luis XIII y el gran Cardenal Richelieu, Organizador de la Marina	314
El Cardenal Mazarino.—Luis XIV.—Decadencia de la Marina.—Los Colbert, grandes Organizadores	321
Dificultades del Reclutamiento.—La Marina de Luis XIV.—Guerras navales.—Ordenanzas de Colbert de 1689	329

Los Servicios.—Reformas en el Ministerio durante la Gran Guerra.—Aberraciones en la Organización de 1917.—El Ministerio del año 1920	431
---	-----

CAPITULO XI

Organización actual

El Ministerio actual.—El Ministro.—El Subsecretario. El Jefe del Estado Mayor General.—Consideraciones varias.—Personal.—Ascensos.—Cuerpos de la Marina.—Reclutamiento. — Particularidades.—Aeronáutica Marítima.—Servicio de Justicia.—Inspecciones Generales.—Consejo Superior de la Marina. Comité Técnico.—Organización general de la costa y de la defensa litoral.—Regiones Marítimas.—Atribuciones del Prefecto Marítimo.—Generalidades.—Conclusión	451
<i>Fe de erratas</i>	495
<i>Advertencia</i>	497

