Universidad de Alcalá
COMISIÓN DE ESTUDIOS OFICIALES
DE POSGRADO Y DOCTORADO

ACTA DE EVALUACIÓN DE LA TESIS DOCTORAL

Año académico 2019/20

DOCTORANDO: **GARCÍA PÉREZ, CARMEN**
D.N.I./PASAPORTE: ******7938K**

PROGRAMA DE DOCTORADO: **D403-HISTORIA, CULTURA Y PENSAMIENTO**
DPTO. COORDINADOR DEL PROGRAMA: **HISTORIA Y FILOSOFÍA**
TITULACIÓN DE DOCTOR EN: **DOCTOR/A POR LA UNIVERSIDAD DE ALCALÁ**

En el día de hoy 18/12/19, reunido el tribunal de evaluación nombrado por la Comisión de Estudios Oficiales de Posgrado y Doctorado de la Universidad y constituido por los miembros que suscriben la presente Acta, el aspirante defendió su Tesis Doctoral, elaborada bajo la dirección de **ANTONIO MANUEL MORAL RONCAL // .**

Sobre el siguiente tema: *IDENTIDAD HISTÓRICA DE LA ARMADA ESPAÑOLA: UN ANÁLISIS CRÍTICO EN TORNO A LA REVISTA GENERAL DE MARINA (1877-1936)*

Finalizada la defensa y discusión de la tesis, el tribunal acordó otorgar la CALIFICACIÓN GLOBAL[1] de **(no apto, aprobado, notable y sobresaliente)**: SOBRESALIENTE

Alcalá de Henares, 18 de Diciembre de 2019

EL PRESIDENTE

Fdo.: JAVIER PAREDES ALONSO

EL SECRETARIO

Fdo.:PABLO GONZÁLEZ-POLA DE LA GRANJA

EL VOCAL

Fdo.: AGUSTÍN RAMÓN RODRÍGUEZ GONZÁLEZ

Mª Julena de París
P. Conzales

Con fecha 20 de enero de 2020 la Comisión Delegada de la Comisión de Estudios Oficiales de Posgrado, a la vista de los votos emitidos de manera anónima por el tribunal que ha juzgado la tesis, resuelve:

☒ Conceder la Mención de "Cum Laude"
☐ No conceder la Mención de "Cum Laude"

La Secretaria de la Comisión Delegada

FIRMA DEL ALUMNO,

Fdo.: GARCÍA PÉREZ, CARMEN

[1] La calificación podrá ser "no apto" "aprobado" "notable" y "sobresaliente". El tribunal podrá otorgar la mención de "cum laude" si la calificación global es de sobresaliente y se emite en tal sentido el voto secreto positivo por unanimidad.

UNIVERSIDAD DE ALCALÁ. PATRIMONIO DE LA HUMANIDAD

INCIDENCIAS / OBSERVACIONES:

Por enfermedad del Presidente D. Javier Paredes e imposibilidad de los sustitutos, la Escuela de Doctorado ha aceptado que sea presidenta la última suplente Doña Magdalena de Pazos Pérez-Gonzales

Universidad de Alcalá
VICERRECTORADO DE INVESTIGACIÓN Y TRANSFERENCIA

En aplicación del art. 14.7 del RD. 99/2011 y el art. 14 del Reglamento de Elaboración, Autorización y Defensa de la Tesis Doctoral, la Comisión Delegada de la Comisión de Estudios Oficiales de Posgrado y Doctorado, en sesión pública de fecha 20 de enero, procedió al escrutinio de los votos emitidos por los miembros del tribunal de la tesis defendida por ***GARCÍA PÉREZ, CARMEN***, el día 18 de diciembre de 2019, titulada, *IDENTIDAD HISTÓRICA DE LA ARMADA ESPAÑOLA: UN ANÁLISIS CRÍTICO EN TORNO A LA REVISTA GENERAL DE MARINA (1877-1936)* para determinar, si a la misma, se le concede la mención "cum laude", arrojando como resultado el voto favorable de todos los miembros del tribunal.

Por lo tanto, la Comisión de Estudios Oficiales de Posgrado y Doctorado **resuelve otorgar** a dicha tesis la

MENCIÓN "CUM LAUDE"

EL VICERRECTOR DE INVESTIGACIÓN Y TRANSFERENCIA
F. Javier de la Mata de la Mata
Documento fechado y firmado digitalmente

UNIVERSIDAD DE ALCALÁ. PATRIMONIO DE LA HUMANIDAD

Copia por e-mail a:
Doctorando: GARCÍA PÉREZ, CARMEN
Secretario del Tribunal: PABLO GONZÁLEZ-POLA DE LA GRANJA
Director de Tesis: ANTONIO MANUEL MORAL RONCAL

Código Seguro De Verificación:	zcbQqIQkVRYplckBEQFe1Q==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Francisco Javier De La Mata De La Mata - Vicerrector de Investigación Y Transferencia	Firmado	21/01/2020 13:22:25
Observaciones		Página	5/19
Url De Verificación	https://vfirma.uah.es/vfirma/code/zcbQqIQkVRYplckBEQFe1Q==		

Universidad de Alcalá

ESCUELA DE DOCTORADO
Servicio de Estudios Oficiales de Posgrado

DILIGENCIA DE DEPÓSITO DE TESIS.

Comprobado que el expediente académico de D./Dª Carmen García Pérez reúne los requisitos exigidos para la presentación de la Tesis, de acuerdo a la normativa vigente, y habiendo presentado la misma en formato: ☒ soporte electrónico ☐ impreso en papel, para el depósito de la misma, en el Servicio de Estudios Oficiales de Posgrado, con el nº de páginas: 403 se procede, con fecha de hoy a registrar el depósito de la tesis.

Alcalá de Henares a 12 de julio de 2019

Pilar de la Vega

Fdo. El Funcionario

Programa de doctorado en Historia, Cultura y Pensamiento

IDENTIDAD HISTÓRICA DE LA ARMADA ESPAÑOLA: UN ANÁLISIS CRÍTICO EN TORNO A LA REVISTA GENERAL DE MARINA (1877-1936)

Tesis Doctoral presentada por

MARIA DEL CARMEN GARCÍA PÉREZ

Director: DR. ANTONIO MANUEL MORAL RONCAL

Alcalá de Henares, 16 de julio de 2019

"No progresas mejorando lo que está ya hecho,

sino esforzándote por lograr lo que aún queda por hacer"

Khalil Gibran

INDICE

I. INDICE DE ABREVIATURAS 1
II. INTRODUCCIÓN 2
1. Presentación 2
2. Objetivos y metodología de la investigación 4
3. Esquema general de la tesis 8
4. Agradecimientos 8
III. ESTADO DE LA CUESTIÓN 10
1. Historia Militar 10
2. Historia Naval 12
3. Cultura institucional e Identidad 15
IV. ELEMENTOS DE IDENTIDAD A TRAVÉS DE LA RGM 20
1. Difusión de las innovaciones en Ciencias, Tecnología e Instrucción 23
1.1. Expediciones científicas, instrumentos náuticos y nuevos materiales 30
1.2. Armamento: la importancia de la artillería y los torpedos 33
1.3. Experiencias y problemas en la navegación 39
1.4. La obligada actualización sanitaria 41
1.5. Enseñanza en la Marina 49
1.5.1. Calibrando el conocimiento científico en la formación del marino 49
1.5.2. Gestión del conocimiento y curación de contenidos 52
1.5.3. Instrucción marinera: la experiencia del Buque Escuela 54
1.5.4. Reflexiones en torno a la Escuela Naval Militar 59
1.5.5. Lecciones aprendidas 62
2. Orientación y guía 63
2.1. Autojustificación de la RGM 63
2.2. Medio de difusión de partes de guerra y nomenclaturas oficiales 67
2.3. Prevención en la compra y el consumo de víveres 68
2.4. Comunicación interna y externa 69
2.5. La anterior *Revista General de Marina* 71
2.6. Secciones: de las necrológicas a los buenos propósitos 72
2.7. Un espejo público 82
2.8. Manifiesto de una diversidad interna 84
2.9. Foro de ideas y problemas de organización interna de la Armada 86

2.9.1. Cuerpo General y Cuerpo de Ingenieros 93
2.9.2. Cuerpo General y Cuerpo de Artillería 96
2.9.3. Cuerpo General y Cuerpo de Maquinistas 100
2.10. Política naval: *Jeune École* frente a grandes buques 110
2.11. Valoración de las calderas 115
2.12. El peso de las exigencias contemporáneas 117
2.12. Dos propuestas externas de fomento naval 127
2.13. Conferencia Naval de Londres de 1930 132
2.15. Sobre advertir y guiar al mando 134
2.16. Política naval 138
2.16.1. Progreso 140
2.16.2. Lamentos 144
2.16.3. Publicidad y concurrencia en la contratación 146
2.16.4. Proyecto de Fuerza Naval de 1886 150
2.16.5. Años de eclecticismo en la construcción naval 160
2.16.6. Defensa de costas 173
2.16.7. Tras la pérdida, la despedida 180
2.16.8. ¿Existe la Marina ofensiva y defensiva? 182
2.16.9. Ley de Escuadra de 1908 y Sociedad Española de Construcción Naval 187
2.16.10. Las opiniones de un civil: José Ricart y Giralt 192
2.16.11. Avances tecnológicos y la Gran Guerra 194
2.17. Los Progresos Navales de otras Marinas: divulgación y reflexión 208
2.17.1. La Armada norteamericana: entre el recelo y la admiración 211
2.17.2. Un tema inevitable: la Marina británica 215
2.17.3. Otra referencia ineludible: la Marina francesa 220
2.17.4. Un espejo lejano: la Marina japonesa 222
2.17.5. Ausencias sorprendentes: Alemania y Rusia 224
2.17.6. Presencia naval internacional en Barcelona, 1888 225
3. La *Revista General de Marina* y la mentalidad militar 227
3.1. El arte de la guerra: estrategia y técnica 229
3.2. Reclutamiento y recompensas 239
3.3. Exceso de personal 242
3.4. Prescindir de la Infantería 248
3.5. Ascensos y embarques 250

3.6. Arsenales: un tema controvertido 267
3.7. Falta de interés por la Marina civil 278
4. Pensamiento naval 280
4.1. Educación moral y marinería 281
4.2. Identidad histórica 294
4.3. La preocupación por el escalafón 299
4.4. Pacifismo y honor 303
4.5. Mens sana in corpore sano 305
4.6. Necesidad de sencillez y economía 307
4.7. La tradición ¿un valor? 310
5. Logros propios frente al cuestionamiento público 320
5.1. La *Revista General de Marina*: un espejo nacional 320
5.2. La prensa y el Desastre del 98 327
5.3. Prensa y Marina: acordes y desacuerdos 338
5.4. El impacto del 98 y la temida opinión pública 347
V. RESULTADOS 350
1. Resultados estadísticos 350
2. Temática. 350
3. Cuerpos 352
4. El Cuerpo general de la Armada por empleos 353
5. Resultados de los escritores más prolíficos 355
VI. CONCLUSIONES 357
VII. BIBLIOGRAFIA 365

I. INDICE DE ABREVIATURAS

ABREVIATURA	SIGNIFICADO
AGM	Archivo General de Marina
AMN	Archivo del Museo Naval
Cía.	Compañía
Ed.	Editorial
IHCN	Instituto de Historia y Cultura Naval
MS	Manuscrito
pp.	Páginas
RGM	Revista General de Marina
RO	Real Orden
SECN	Sociedad Española de Construcción Naval
SSMM	Sus Majestades
TN 1ª	Teniente de Navío de primera
Vol.	Volumen
Nº	Número

II. INTRODUCCIÓN

1. Presentación

La Historia requiere desarrollarse desde premisas sólidas obtenidas por un método científico. Era necesario, para la configuración rigurosa de la Historia Naval, presentar un proyecto que aportase resultados tangibles de cómo se había configurado históricamente la identidad de la Armada española. He creído necesario establecer un estudio sistemático de la vivencia de la Marina para definir su identidad a través de las formas documentadas de su visión del mundo.

El campo de estudio para conocer cómo era la corporación estaba en una fuente primaria de información, utilizada habitualmente como referencia por los investigadores, pero que no había conseguido reivindicar el importante protagonismo que tiene, como ha quedado demostrado en esta tesis, en el papel identitario de la Armada. A través de la *Revista General de Marina* he obtenido una reproducción de la identidad histórica de la Armada en un período lo suficientemente amplio para determinar sus características más señaladas con resultados extrapolables.

Aunque la historia del siglo XIX era un campo particularmente adecuado para su observación a través de las publicaciones periódicas como medio definitorio de la realidad social[1], por primera vez se ha analizado en profundidad y con precisión académica la *Revista General de Marina*, pese a su larga trayectoria como referente marítimo desde su fundación en el año 1877 hasta nuestros días. No existía ningún estudio previo, y mucho menos como objeto central de una investigación y, sin embargo, era el resultado de la historia y la cultura de la Armada narrada por sus protagonistas. Una radiografía de sus fortalezas y debilidades y de la búsqueda continua de sí misma.

Una publicación periódica es siempre una buena fuente de documentación, en este caso su papel ha sido fundamental para testificar la trayectoria de las preocupaciones, anhelos, críticas y demandas a lo largo de su historia, como reflejo del propio espíritu corporativo de la Armada. Se ha examinado la visión del colectivo sobre su propio mundo de actividades, la cronología que escribieron sus miembros con una continuada regularidad.

La *Revista General de Marina* nos presenta una intrahistoria, referida por Unamuno, en cuanto documentó aquello que les ocupó y ocurrió a los marinos en el ámbito del ejercicio de su profesión. La intrahistoria es la mejor manera de captar la realidad vivida. En la vida tradicional, la intrahistoria es el estrato que queda en segundo plano con respecto a la opinión pública. No ha trascendido por su secuencia de la rutina, del día a día cambiante de la

[1] Sobre la importancia de los fondos hemerográficos como fuentes de registros flexibles de la historia puede consultarse: Hernández Ramos, P. (2017). "Consideración teórica sobre la prensa como fuente historiográfica", en *Historia y comunicación social* 22.2, p. 469.

profesión, en este sentido, la *Revista General de Marina*, en adelante RGM, no deja de ser una recreación de la vida cotidiana de la oficialidad.

La publicación profesional puso de manifiesto los contenidos de la realidad histórica de los miembros de la Armada española y la manera singular como fue vivida, interiorizada y después comunicada dicha realidad, como consecuencia de su práctica profesional. En este sentido, la intrahistoria es la mejor manera de captar la esencia de la identidad de un colectivo[2].

Con motivo del primer centenario de la RGM se publicó, en 1977, un número especial. Para conseguir una visión global del período, se encargó a diez marinos que resumieran cada uno de ellos una década y el coronel de intendencia retirado López Rapallo aceptó sintetizar el cuarto decenio de la revista. El intendente explicó que, para acometer su tarea, pensó que bastaría con dotar de un contexto a los textos y que la dificultad estaría en esa labor, pero después calculó que esos 10 años supondría hojear más de 20 tomos de la colección que serían más de 30000 páginas y confesó que no pudo cumplir lo estipulado y se limitó a dos años, justificando: "*Quizá en otra ocasión, fuera de Centenario, pueda continuar la obra si Dios me da vida y paciencia para ello, que hace falta no poca*"[3].

Estudiar los fenómenos históricos requiere un largo periodo de tiempo. Con "*no poca"* paciencia en esta tesis doctoral, he analizado más de 120 tomos con seis revistas mensuales por cada tomo, lo que representó un total de 720 revistas que se multiplicaron en más de seis mil artículos publicados en el período comprendido entre 1877 y 1936. Los fenómenos de mentalidad presentan un ritmo evolutivo lento y los cambios significativos se observan a largo plazo, lo cual exige que el análisis se haga a través de series documentales y no de documentos aislados.

La elección del objeto de esta investigación vino marcada por mi doble condición de profesional de la comunicación y oficial reservista de la Armada española. Esta tesis doctoral nació de mi interés por la Historia Naval y, de todas las perspectivas posibles, la que más me motivó fue comprender mejor el factor humano. Me interesaba averiguar cómo los marinos del pasado percibieron los hechos que vivieron, de qué manera comprendieron su mundo y cómo esa percepción influyó estimulando o inhibiendo su comportamiento.

Entre las cuestiones que más me interesaban estaba la configuración de los valores militares. La investigación podría responder de forma fehaciente si la RGM ponía de manifiesto el

---

[2] Sobre el concepto de intrahistoria escribió Miguel de Unamuno en 1895: "Todo lo que cuentan a diario los periódicos, la historia toda del "presente momento histórico", no es sino la superficie del mar... Los periódicos nada dicen de la vida silenciosa de millones de hombres sin historia que a todas horas del día y en todos los países del globo se levantan a una orden del sol y van a sus campos a proseguir la oscura y silenciosa labor cotidiana y eterna…. Sobre el silencio augusto, decía, se apoya y vive el sonido, sobre la inmensa humanidad silenciosa se levantan los que meten bulla en la Historia. Esa vida intrahistórica, silenciosa y continua como el fondo mismo del mar, es la sustancia del progreso, la verdadera tradición, la tradición eterna, no la tradición mentida que se suele ir a buscar en el pasado enterrado en libros y papeles y monumentos y piedras". Unamuno, M. (2005). *En torno al casticismo*, ed. Jean-Claude Rabaté. Madrid: Cátedra, pp.144-145.

[3] López Rapallo, J. (1977) "Cuarto decenio de la Revista (1907-1916)" *RGM* (192) p. 400.

interés por los valores, un tema aparentemente tan prioritario en el discurso oficial de la Armada. Si los valores eran la brújula que encaminaba la carrera militar, la revista profesional tenía que reflejarlo en sus contenidos. También se podrían determinar los alicientes de la profesión calibrando el peso de los valores frente a otras preocupaciones más tácticas como el escalafón.

En cuanto a su trayectoria, era interesante determinar si influyeron los cambios políticos y sociales en la trayectoria temática o se notaron en los contenidos los múltiples cambios de ministro de Marina. Así mismo, el carácter público de la publicación abría incógnitas sobre la intención de influir en la opinión pública, si hubo intención de sustituir el relato de los periodistas o simplemente se trató de construir su propio discurso de la realidad. De igual forma, al establecer el peso de los contenidos de táctica y estrategia se podría determinar si existió el propósito de crear una doctrina propia.

Estas incógnitas fueron las que contribuyeron a desarrollar un plan de trabajo con los objetivos de la investigación, que se basaron en datos para sustituir a los tópicos sin fundamento que la divulgación histórica había perpetuado en el imaginario social.

2. Objetivos y metodología de la investigación

La RGM es un trasunto de la cultura institucional, y de ella puede inferirse la dimensión organizativa e ideológica de la Armada. El objetivo principal de la investigación ha sido lograr una aproximación a la identidad histórica de la Armada española a través de sus propios miembros por medio del análisis de la RGM, desde su fundación en el año 1877, hasta el momento en que se produjo la única suspensión en su publicación por causa de la Guerra Civil española.

En este sentido, el estudio de la RGM, por ser expresión de la oficialidad protagonista de dicha historia, sirvió como instrumento para fundamentar la identidad de la Armada, fue un interlocutor válido para conocer una visión de conjunto del sentir del colectivo.

De igual forma, ha sido importante analizar las funciones que cumplió la RGM en el proceso de la conformación de la identidad para demostrar sus cometidos y su cumplimiento. Incluso podría demostrarse cómo argumentos muy arraigados entre los miembros de la Armada como el de que España siempre había vivido de espaldas al mar, han sido una construcción que justificaba y cimentaba la tradicional resistencia al cambio de la oficialidad o el aislamiento buscado por la propia corporación para mantener su idiosincrasia[4].

[4] El almirante Álvarez-Arenas llegó a culpabilizar a los intelectuales de que España fuera una nación de condición marítima, pero de mentalidad continental porque no habían conseguido hacer sentir a los españoles la necesidad de no dar la espalda al mar. Álvarez Arenas, E. (1987) *Del mar en la historia de España*. Editorial Naval. P. 106.

La tesis se enmarca en la historia de las mentalidades[5]. El método seguido fue la interpretación de la identidad que emana de lo escrito en la RGM por la pluralidad de los propios marinos a través de casi 60 años de historia. Precisamente para exponer el entramado de su idiosincrasia, ha sido preciso reproducir el discurso escrito con sus giros y singularidades, que atestiguan y legitiman el sentimiento corporativo y las especificidades de los miembros de la Armada. Por esta razón se han citado literalmente textos suficientes, para reflejar esa manera de expresar la identidad.

Las publicaciones periódicas, como testigos privilegiados de la realidad, son un pilar fundamental para la conformación de las representaciones mentales colectivas y sirven para analizar la manera en que se transmiten los conocimientos y la información. La comunicación de las ideas y acontecimientos durante seis décadas, vehiculizadas en una publicación periódica mensual, contiene un valor generador de mentalidad, ahondado como paradigma en el análisis específico del oficial de la Armada española. El pensamiento militar calificado de «profesional» esto es, reflexivo, analítico y crítico, es una parte fundamental del militar y producto de la mentalidad militar profesional.

La publicación técnica periódica genera mentalidad al reflejar las aspiraciones y los conocimientos de los estamentos concretos a quienes se dirigen, de ahí la importancia del fenómeno que nos ha permitido ahondar en la cultura, en el sentido antropológico, de la oficialidad de la Marina entre siglos XIX y XX. Era necesario abordar el estudio de un período amplio dado que no era lo mismo analizar el pensamiento individual de un tratadista, o conjunto de ellos, que intentar determinar cuál fue la corriente militar representativa de un periodo concreto. Resultaba necesario pasar al estudio de la colectividad militar en un tiempo largo, con sus espacios de normalidad y de crisis[6].

La RGM es un caso excepcional dentro de la vida editorial española, por su aparición regular sólo interrumpida por la Guerra Civil, que la convierte en un objeto de estudio para analizar la identidad de la Armada ya que se creó para servir de portavoz de la opinión de la oficialidad de la Marina[7]. Dicha finalidad se consideraba subordinada a otra más alta: la divulgación de un determinado espíritu, como era lógico que sucediese tratándose de un órgano de difusión de una corporación altamente jerarquizada.

---

[5] Aunque el concepto de mentalidad es impreciso lo fundamental en la historia de las mentalidades, es la dinámica creada por la compleja formación de ideas o representaciones mentales que se corresponden con ciertos comportamientos y actitudes practicadas por los individuos, de tal modo que en su conjunto funciona como la norma práctica que rige la posición de los hombres frente a su historia. Se encuentra perfectamente expresado en Ortega Noriega, S. (1985). Introducción a la historia de las mentalidades. Aspectos metodológicos. *Estudios de historia novohispana*, *8*(008).

[6] En el período estudiado, sin duda el Desastre del 98 reúne las características de una gran crisis. Sobre mentalidad militar puede ampliarse en Pinto Cebrián, F. (2011) *Ejército e historia. El pensamiento profesional militar español a través de la literatura castrense decimonónica* (Tesis doctoral) Universidad de Valladolid, España

[7] González Rodríguez, J. (1990) "Contenido histórico y cultural en la RGM". La Revista General de Marina y su proyección histórica". *Cuaderno monográfico de Historia y Cultura Naval* (10)

En esta tesis doctoral se ha seguido una metodología mixta consistente en el análisis de contenido, en parte cualitativo y en parte cuantitativo para localizar los núcleos de sentido[8]. Esta investigación, muy conveniente para la historia de las mentalidades, es un instrumento aplicado a lo que se denomina como *discurso* y que implica contenidos y continentes muy diversificados de los cuales pueden inferirse tanto las representaciones mentales como los comportamientos y la relación entre ambos en el grupo estudiado.

El análisis de contenido basado en la descripción de las unidades documentales, en este caso los artículos de la RGM, posibilitó el examen para la obtención de conocimiento acorde con los objetivos planteados. De esta forma, la estrategia para analizar los contenidos de la RGM consistió en un escrutinio sistemático de las unidades de información con los dos tipos de estudio, cualitativo y cuantitativo[9]. La técnica del cálculo de frecuencias de datos cifrados ofrece una hermenéutica controlada, basada en la deducción a propósito de la inferencia de esos datos[10].

Para facilitar la codificación de los datos registrados, lo primero que se abordó fue el proceso de categorización. Dada la amplitud de la diversidad temática, fue preciso elaborar las categorías que dieron coherencia al discurso de la RGM y lo hicieron explicable, ya que sirvieron para agrupar las diversas unidades y proceder posteriormente a recuentos de frecuencias.

La taxonomía se organizó en 14 categorías: Administración y Organización Militar, Armamento, Aspectos jurídicos, Ciencia y técnica, Enseñanza en la Marina, Estrategia, Fuerza naval, Historia, Marina civil, Miscelánea, Navegación, Sanidad, Valores y Revista General de Marina. A su vez cada categoría englobó una serie de palabras clave relacionadas con el contenido. Se confeccionó una sencilla base de datos en una hoja de cálculo cuyos registros recogió los registros con los campos de autor, empleo, título del artículo, año y mes, número del tomo, categoría y palabras clave.

La metodología cualitativa del análisis de contenido, prosiguió con la fase de recogida de datos cuantitativos que dieron lugar a más de 6000 registros cuya inferencia nos adentró en lo cualitativo al modelar los datos de manera estadística. La información extraída de la base de datos se organizó en tablas expositivas de datos con porcentajes y con gráficos circulares en porciones que pueden verse en las conclusiones.

Al mismo tiempo se analizaron los contenidos de forma cualitativa para reforzar los datos estadísticos y contribuir a la reconstrucción de la información, sobre todo en lo relacionado con las funciones que cumplió la RGM. El análisis del contenido manifiesto de la comunicación generada, representa a la perfección- en nuestra opinión- lo que ha sido la identidad histórica de la Armada en el período comprendido desde el año 1877 hasta el año 1936.

---

[8] Bardin, L. (1986) *Análisis de contenido*. Madrid, España, Akal Universitaria, p. 106.
[9] Anguera Argilaga, M. T. (1986). La investigación cualitativa. *Educar*, (10), pp. 23-50.
[10] Bardin, L. (1986).

La fuente de investigación fue la propia RGM, cuya colección se encuentra completa en la Biblioteca del Museo Naval y también en formato digital en la Subdirección General de Publicaciones y Patrimonio Cultural del portal de Internet del ministerio de Defensa.

Hubiese sido de gran utilidad haber podido disponer de documentación archivística sobre aquellos primeros años de la RGM, sin embargo, el principal problema fue que no existe ninguna carpeta que reúna la información sobre esta publicación periódica. En el Archivo General de Marina se encuentra la documentación del Depósito Hidrográfico, lugar desde donde comenzó la publicación de la revista. En esta sección se encuentra la documentación relativa a la reglamentación del servicio de este organismo científico y su funcionamiento, como sueldos, derechos y expedientes del personal, así como la documentación con noticias de sus cometidos científicos tanto hidrográficos como cartográficos. Sin embargo, en los 82 legajos de esta sección no hay nada específicamente que agrupe una categoría sobre ello.

Sólo se ha encontrado algún documento sobre temas administrativos del personal como las gratificaciones recibidas. El documento más importante encontrado en el Archivo *Don Álvaro de Bazán* fue una copia de la carta de Juan Bautista Antequera y Bobadilla, ministro de Marina al director de la Dirección de Hidrografía, Claudio Montero y Gay fechada el 27 de julio de 1877, donde comunicó que, una vez informado el Rey de la propuesta de la publicación mensual de una revista marítima por esa dirección, con objeto de dar a conocer a los jefes y oficiales de los diversos Cuerpos de la Armada los adelantos y mejoras que ocurrieran en los distintos ramos de Marina y, tras el informe favorable de la Junta Superior Consultiva de la Armada, se aumentó en 5000 pesetas anuales el presupuesto del establecimiento. Asimismo, se nombraba para auxiliar en los trabajos de redacción de la revista al teniente de navío de primera clase don José Gómez Imaz[11].

Una Real Orden del 22 de septiembre de 1884 daría nuevas normas sobre la forma en que debía concebirse la RGM, sin que en la realidad se haya encontrado ninguna variación en su formato, tipos de artículos y secciones de la revista en esos años.

La propia oficina de administración de la RGM, situada actualmente en el Cuartel General de la Armada en Madrid, no dispone del histórico de directores de la revista. Hoy en día, todos los investigadores navales nos enfrentamos a la gran dificultad que supone que la Armada española no haya conseguido aún reunir en un sólo archivo sus fondos históricos[12]. La mayoría se encuentran dispersos, en los mejores casos, en archivos históricos e intermedios, algunos de titularidad del ministerio de Defensa y otros de Cultura. A veces incluso la documentación ha sido depositada en polvorines a falta de espacio para almacenarlos. El Archivo General de la Marina *Don Álvaro de Bazán*, se encuentra en medio de La Mancha, en El Viso del Marqués, una localidad mal comunicada por transporte público

---

[11] Depósito Hidrográfico 1877-1778. Legajo 4947. Archivo General de Marina.

[12] Históricamente esta queja es muy recurrente en la investigación naval sin que se hayan tomado medidas efectivas para subsanarlo, también lo expresa así Moreno Moreno, F. (2017). *Extranjeros en las academias de la Real Armada: entre la formación y el prestigio internacional, 1717-1824* (tesis doctoral) Universidad de Murcia.

y sin alojamientos, en un palacio que no reúne las condiciones para conservar la documentación y mucho menos para hacerla accesible. A la dispersión documental se le une la falta de instrumentos de descripción y de personal técnico, lo que convierte los cuadros de clasificación únicamente en una representación de la estructura jerárquica, sin índices de los contenidos de sus expedientes.

3. Esquema general de la tesis

En el primer capítulo introductorio, que sirve de presentación de la tesis y en la que queda justificada su relevancia y pertinencia por los motivos expuestos, se han presentado los objetivos derivados de la hipótesis planteada, así como la metodología seguida para su consecución.

En el segundo capítulo se presenta un estado de la cuestión a través de un recorrido por lo investigado en la Historia Militar, en la específicamente Naval, así como algunas tendencias en Cultura institucional e identidad.

Como objeto de estudio se han desarrollado las funciones que cumplió la RGM para definir y afianzar la identidad de la Armada española. Se han distribuido en cinco bloques en cuanto a su cumplimiento como avanzadilla científica y técnica, como instrumento de orientación y guía corporativa, en cuanto a reflejo de la mentalidad militar y como vehículo de pensamiento naval. Estos bloques a su vez se desarrollan en aspectos más específicos establecidos a través de la categorización fruto del análisis cualitativo de la revista.

En el cuarto capítulo se concretan los resultados inferidos del tratamiento estadístico del análisis cuantitativo de los más de seis mil artículos publicados en la RGM y por último se recogen, en el quinto capítulo, las conclusiones derivadas de esta tesis doctoral.

4. Agradecimientos

Todo investigador que se aventure en la singladura del doctorado sabe que es un trabajo arduamente solitario, en el que uno mismo debe renunciar a las distracciones y aparcar por momentos su propia vida.

A nivel académico, quiero expresar mi total agradecimiento a mi director de tesis el Dr. Antonio Manuel Moral Roncal. El interés demostrado en su tutela y sus siempre acertadas propuestas, ponen de manifiesto su gran profesionalidad y su calidad humana. Por tanto, también agradezco al jefe del Departamento de Historia y Filosofía Dr. Alfredo Floristán Imizcoz por haberme asignado al Dr. Moral como director de tesis.

El resto de agradecimientos tiene que ver con mi trayectoria vital. Quisiera agradecer a mi amigo y compañero de curso en la Escuela Naval Militar, Emilio Aleman de la Escosura, lo mucho que me ha enseñado de la Armada.

Mi mayor agradecimiento para mi hermana, Rosa, por la ejemplaridad de sus virtudes morales, así como su apoyo inquebrantable y su ánimo.

Y, por último, mi profundo reconocimiento a José Luis Casado García por su apoyo diario y agradecerle su ayuda constante, incluso con esta tesis. Él representa todos los valores militares que me motivaron a formar parte de las Fuerzas Armadas.

III. ESTADO DE LA CUESTIÓN

El marco referencial de la investigación comprende un repaso por el estado actual del conocimiento que se divide en tres áreas que concretan mejor la temática como son la Historia Militar, la Historia Naval y la identidad de la Armada[13].

1. Historia Militar

La Historia Militar es un género clásico tradicionalmente adjetivado con dos conceptos, antigua y nueva. El primer objeto de la antigua Historia Militar ha sido la guerra en sí misma y el uso de la fuerza: la Historia de las guerras. El de la nueva ha sido la vida militar e instituciones relacionadas con ella. Al mismo tiempo fueron los militares y entusiastas de la guerra quienes se dedicaron a escribir la mayor parte de las páginas sobre la historia y sus primeros análisis científicos, los llamados "maníacos de la guerra"[14]. La Historia militar ha sido, en el pasado, una historia creada por y para los militares en la comprensión de su utilidad didáctica, sólo cultivada con acierto por militares profesionales que poseían los conocimientos y experiencia indispensables para poder apreciar debidamente los acontecimientos bélicos[15].

Ha habido voces muy críticas que culpaban de la falta de tradición universitaria española para el estudio de la Historia Militar al aislamiento de la sociedad española respecto de la política internacional. Se argumentaba que las sociedades sienten la necesidad de no dejar solos a los militares en el estudio de la realidad bélica cuando perciben un riesgo de verse inmersas en una guerra exterior. La falta de cátedras de Historia Militar en la Universidad española se debería a que, en España, la política educativa del Estado consideraba cubierta esta área de conocimiento por militares y, a lo sumo, por algunos expertos en Diplomacia, Derecho y Economía Internacional[16].

Se ha observado que buena parte de la investigación sobre Historia de España ha corrido por cuenta de historiadores extranjeros hasta la llegada de la Democracia. El desarrollo de la historiografía realizada por españoles ha producido una *españolización* de las líneas de investigación establecidas por los *hispanistas*[17]. La antigua Historia Militar estuvo limitada por estas características. La mejora de la comprensión de su profundidad y extensión llegó

---

[13] Es muy difícil poder acceder a toda la producción bibliográfica sobre un tema, por lo que, sin duda, existirán obras que desconozca y que por lo tanto no he mencionado. Pido perdón de antemano ya que en todo caso no se tratará de una omisión voluntaria. A continuación, hago un repaso de la situación encontrada, aunque toda la bibliografía consultada aparecerá en el apartado bibliografía de la tesis.

[14] Best, G. (1990) *Guerra y Sociedad en la Europa revolucionaria. 1770-1870.* Ministerio de Defensa.

[15] Pinto Cebrián, F. (2013). "La historia militar en España. Evolución de su finalidad y método". En *I Congreso Internacional de la Cátedra Complutense de Historia Militar*, Madrid.

[16] Aspizúa, J., Cachinero, J. y Jensen, G. (1993) "La Historia militar: una carencia intelectual en España". *Ayer*, (10), pp. 63-76.

[17] *Ibíd*.

al dotarla de un contexto social, económico y político. Es indudable que las Fuerzas Armadas se enmarcan en una compleja red de condicionantes políticos, económicos, técnicos y humanos.

La Historia Militar es también la historia de las Fuerzas Armadas en la paz. Para ser una historia total se precisó de la profundización del estudio de la institución militar en tiempos sin conflictos, que llegaría a través de la incorporación de la sociología y de los historiadores civiles. Éstos últimos fueron también los que mostraron menos reticencias para abordar la Historia Naval[18]. Lo que no puede obviarse es que las Fuerzas Armadas no son causa de la guerra sino su resultado, que existen porque hay guerras y no al contrario.

Podemos decir que en el siglo XXI la situación ha cambiado mucho y la nueva Historia Militar es una disciplina científica de pleno derecho, respaldada académicamente por las universidades españolas que cuentan con cátedras de Historia Militar como la Universidad Complutense, la Universidad Nacional a Distancia, la Universidad de León o más específicamente la cátedra de Historia Naval de la Universidad de Murcia o la cátedra de la Mar de la Universidad Camilo José Cela.

En la actualidad se ha producido una 'socialización' de la Historia Militar, paralela a la evolución experimentada en el conjunto de las ciencias sociales. El estudio de líderes y acontecimientos sobresalientes se ha visto superado por los fenómenos grupales sin individualidades diferenciadas. Se da prioridad al proceso frente al hecho, a la duración frente al momento dado, a lo general de la continuidad frente a lo singular del momento[19].

El binomio de Fuerzas Armadas y sociedad ejemplifica un enfoque más amplio de la investigación social sobre temas militares que aborda aspectos hasta ahora poco estudiados como la ideología militar, que puede ser política, corporativa (mentalidad) u operacional[20]. Es en este campo en el que se encuadra esta tesis por aportar el estudio de la identidad corporativa de la Armada a través de su publicación periódica profesional.

Otro enfoque de la Historia Militar, pero con parecida clasificación, es la de Michel Foucault que la dividía en dos ramas, la serie política-guerra, que pasa por la estrategia y que se correspondería con la Antigua Historia Militar escrita por militares y la de ejército-política que pasa por la táctica y se correspondería con la Nueva Historia Militar. La estrategia permitiría entender la guerra como una manera de conducir la política entre los Estados y la táctica contemplar a las Fuerzas Armadas como un medio eficaz para evitar la guerra entre sociedades en conflicto. Esto es lo que produciría dos modelos diferentes de Historia Militar, la bélica, una historia de batallas, ejércitos en movimiento y grandes capitanes, de la que se

---

[18] Cepeda Gómez, J. (2008). "La historiografía sobre la marina en los siglos XVIII y XIX. La historiografía de la Marina española*". Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultural Naval*, *56*, pp. 123-145.
[19] Martínez Ruiz, E. (2015). *"*Nuevas fuentes y nuevos caminos por recorrer en la Historia Militar". En *La historia militar hoy: investigaciones y tendencias.* Instituto Universitario General Gutiérrez Mellado-UNED. pp. 13-32.
[20] Frieyro de Lara, B. (2015)." *Pensando en la Historia militar de España".* En *La historia militar hoy: investigaciones y tendencias.* Instituto Universitario General Gutiérrez Mellado-UNED. pp. 55-74.

deducirían principios del arte de la guerra y, por otro lado, la que estudiaría las Fuerzas Armadas como matriz de organizaciones y de saberes. La línea Ejército-Política se centraría en el análisis de las relaciones entre los militares, el Estado y la sociedad civil con el objetivo de indagar la dimensión ideológica y organizativa de la institución castrense[21].

En esta línea, Almirante señalaba en su *Diccionario militar* (1869) "*…que los militares no tenemos gran criterio histórico, y lo prueban libros muy recientes que se ahogan y extravían en detalles, sin mencionar hechos culminantes, productores de grandes series. La historia militar de España está por hacer y para ello, después de trazado un buen plan, el primer andamio ha de ser una exacta y depurada cronología*". La idea de que la Historia Militar española estaba aún por materializarse en una producción bibliográfica se mantenía vigente en 1947, según manifestaba en su conferencia inaugural del primer curso de Metodología y Crítica Históricas, propiciado por el Servicio Histórico Militar, el director de tal servicio, coronel José Vidal Colmena[22].

En cuanto a la formación intelectual del Ejército de Tierra nos ha acercado al período final de nuestro estudio una tesis dirigida por Fernando Puell sobre la *Colección Bibliográfica Militar*, una publicación técnica mensual, de la que se pueden extrapolar algunas de las similitudes con la RGM[23].

2. Historia Naval

A pesar del auge que ha ganado la investigación académica sobre temas militares en España en los últimos tiempos, hay que reconocer que frente al interés y dedicación que despierta el Ejército español, la Armada se encuentra aún en franca desventaja en número de publicaciones. Esto puede deberse a la falta de conciencia marítima, a las dificultades de consulta que presentan los archivos navales o por ser un terreno que aún permanece vedado de forma velada a nuevas aportaciones.

Resulta una opinión bastante generalizada que el papel de la Marina de guerra española en la época contemporánea no ocupa el lugar que le correspondería en las obras generalistas sobre las Fuerzas Armadas. Las citas se limitan a referencias básicas, a lo anecdótico, y son desproporcionadamente menores que las dedicadas al Ejército de Tierra. Enrique García Domingo expone el ejemplo en la *Historia de las Fuerzas Armadas*, publicada en cinco volúmenes en 1983, en la que sólo una pequeña parte del segundo volumen está dedicada a toda la historia de la Armada, y es en todo caso una crónica superficial que no incide en el valor de lo naval en el conjunto de la Historia de España[24].

---

[21] Salas Larrazábal, R. (1988). Las fuentes para el estudio de la historia militar. *Studia Historica. Historia Contemporánea*, (*6*) pp. 79-81

[22] Pinto Cebrián, F. (2011). *Ejército e historia. El pensamiento profesional militar español a través de la literatura castrense decimonónica* (tesis doctoral) Universidad de Valladolid, España. P. 114

[23] Guerrero Martin, A. (2015). *Análisis y trascendencia de la Colección Bibliográfica Militar (1928-1936)* (tesis doctoral). Universidad Nacional de Educación a Distancia. España.

[24] García Domingo, E. (2008) "Historiografía sobre la Marina en el siglo XX". *La historiografía de la marina española.* Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultural Naval (56) pp.147-200.

En palabras del profesor Manuel Flores Díaz "...l*a historia bélica como historia de la guerra, en especial en España, debería denominarse historia de la guerra terrestre*"[25]. Para este autor la falta de bibliografía de Historia Naval es debido a la ausencia de pensamiento marítimo que caracteriza a la sociedad española.

La preocupación de la Armada española por conocer su historia, a través de fuentes de primera mano, no comenzó hasta el siglo XIX y lo hizo bajo un ensimismamiento cuya máxima era que la historia de la Marina no podía ser escrita sino por un marino. Durante generaciones, la Historia Naval ha estado reservada a oficiales de la Armada o autores con una estrecha relación con la misma. Hombres como Vargas Ponce y sus ayudantes Saenz Barrutell y Fernández de Navarrete buscaron toda clase de fuentes testimoniales en archivos públicos y privados para redactar la trayectoria histórica de la Marina, creando colecciones de documentos sin su principio de procedencia, que han quedado agrupados bajo sus nombres en los archivos navales[26].

Los mismos problemas de la antigua Historia Militar se reflejan en la Historia Naval antigua que fue atendida en un primer momento por marinos y militares, generalmente oficiales de la Marina mercante o la Armada y no por historiadores profesionales. El resultado fue, más que una historia, una serie de trabajos muy útiles como fuente de datos y aspectos técnicos pero desconectada de la realidad social y económica del país y carente de toda referencia internacional. Fue una producción bibliográfica basada en la Historia de la Marina de Guerra.

Un cambio pareció surgir a partir de la creación del Instituto de Historia y Cultura Naval (IHCN) en 1976, cuyo origen fue el Instituto Histórico de la Marina, fundado en 1942. El Instituto publica trimestralmente la *Revista de Historia Naval*, que salió a la luz por primera vez en 1983. Su público está definido, preferentemente, por interesados en la Historia Naval española, aunque de forma secundaria trata otros aspectos como las industrias marítimas, los descubrimientos, la cartografía, etc. A diferencia de la RGM es una puerta abierta a la colaboración de investigadores ajenos a la propia Armada[27].

Los *Cuadernos Monográficos* son desde 1989, la traslación impresa de las Jornadas de Historia Marítima, unos ciclos periódicos de conferencias organizadas por el Instituto de Historia y Cultura Naval, en el curso de los cuales, historiadores y estudiosos en general disertan sobre procesos, protagonistas, instituciones o sucesos de la Historia Naval española. En 2008 dedicó sus jornadas a *La historiografía de la Marina Española* y puede decirse que hasta hoy no sólo no ha habido otro repaso bibliográfico sobre el tema que nos ocupa, sino que tampoco ha mejorado mucho la producción escrita. En 1990 se dedicó el cuaderno

---

[25] Díaz, M. F. (2008). "Historia Militar y Naval española medieval. Un acercamiento al estado de la cuestión". *eHumanista*, 10, p. 246

[26] Madueño Galán, J.M. (2008) "Apertura". La historiografía de la marina española. *Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultural Naval*, (56,) pp.9-11.

[27] García Domingo, E. (2008) "Historiografía sobre la Marina en el siglo XX". La historiografía de la Marina española. *Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultural Naval*, (56), pp.147-200.

monográfico Nº 10 a una mesa redonda sobre *La Revista General de Marina y su proyección histórica* que nos ha resultado de interés.

Como fuente documental para la Historia Naval se encuentra la propia RGM, objeto de este estudio, que se sigue publicando actualmente desde 1877 y que presenta suplementos monográficos bajo el nombre de *Cuadernos de pensamiento Naval*.

La numerosa bibliografía sobre la Armada dieciochesca no hace sino resaltar la escasez bibliográfica en el siglo XIX, cuya historia de la Armada española empezó con la derrota de Trafalgar en 1805 y acaba con otro desastre en 1898 en Cuba y Filipinas. Las fuerzas navales del siglo XIX han sido poco estudiadas salvo en lo referente a la guerra hispano-norteamericana de 1898, episodio con multitud de opiniones y en continua revisión.

Cepeda Gómez hace un buen repaso sobre la bibliografía, menciona algunas obras específicas dedicadas a la Marina del siglo XIX como las de Cervera Pery: *Marina y política en la España del siglo XIX* o de Condeminas Mascaró: *La marina militar española. Desde los orígenes hasta 1898*. También destaca los artículos aparecidos en los *Cuadernos Monográficos* de la *Revista de Historia Naval* como fuente de estudio de los avatares científicos, militares, organizativos y humanos de los marinos decimonónicos[28].

En cuanto a la Marina durante la Restauración, destacan las obras de Elizalde Pérez-Grueso, autora de las páginas dedicadas a *La Marina*, en *La época de la Restauración (1875-1902). Vol. I. Estado, Política e Islas de Ultramar* de la *Historia de España* de Menéndez Pidaly de Rodríguez González, autor dedicado por completo a la Historia Naval que son: *Política Naval de la Restauración, 1875–1898, monográfico fruto de su tesis doctoral* que nos ha resultado de gran utilidad*, Operaciones de la guerra del 98, una revisión crítica o Balances navales, estrategias y decisiones políticas en la guerra de 1898*.

Muy completa es la obra de Serrano Monteavaro (1988), que contextualiza la importante figura de Villaamil y hace un repaso por la política, la Marina y la prensa del siglo XIX con un profundo conocimiento del tema y aporta datos muy interesantes sobre la propia RGM, aunque alguna referencia de la prensa citada es errónea. Una visión crítica interna la presenta "*La Marina Militar en España (Lo que es y lo que debe ser)*" de Romero y Salas (1880) Oficial auxiliar del Archivo central de Marina. La obra del marino Bordejé y Morencos en *Crónica de la Marina Española en el Siglo XIX, 1800-1868,* explica y detalla, con profundo conocimiento, sobre hombres y buques de la Armada española.

Gran parte de la bibliografía en la que se aborda la Marina, como instrumento de acción en la política exterior, es gracias al estudio de las relaciones internacionales de España, pero es un área que escapa del ámbito de esta tesis.

En cuanto a la historiografía sobre la Marina en el siglo XX, García Domingo resaltaba lo significativo que era que, en la recopilación realizada por Pérez Embid y Morales Padrón en 1970 de la bibliografía de marítima española producida entre 1932 y 1962,se mostraba un

[28] Cepeda Gómez (2008)

panorama casi estéril en cuanto al estudio de los siglos XIX y XX: sólo se recogían obras de Historia Naval o Historia de la Náutica pero casi ninguna de historia económica o social de las industrias marítimas y centradas casi siempre en el periodo anterior a 1898[29].El período del siglo XX que ha fagocitado el interés en la Historia Naval española ha sido el de 1936-1939. La Guerra Civil, en sí misma o como condicionante tanto de los hechos como de las publicaciones de los años posteriores a la contienda, ha supuesto un foco de atención importante en la escasa producción bibliográfica naval.

Si establecido el consenso en la Historia Militar de que se echan de menos obras generalistas que abarquen una visión de conjunto, perspectivas amplias sobre una materia o sobre un periodo[30], el vacío es muchísimo mayor en el campo de la Marina española. La obra de Cerezo Martínez (1983) sobre la Armada española del siglo XX es una de las pocas que hay. La publicación de monografías de foco limitado es una de las características de la historiografía española reciente[31].

En las nuevas tendencias historiográficas de socialización de la Historia tampoco se encuentran muchos escritos sobre Armada y sociedad. En *El militar de carrera en España. Estudio de Sociología Militar*, 1967 (existe una reedición del año 1984) de Busquets Bragulat, la Armada está prácticamente ausente. Más reciente, y menos innovadora, es la obra de Gárate Córdoba, *Historia Social de las Fuerzas Armadas Españolas*, publicadas en 1986 en ocho volúmenes. Puede afirmarse que el común denominador es que el papel de la Armada aparece siempre muy diluido[32].

En México sí se ha valorado más el papel de la homónima *Revista General de Marina* (1940-1971) de la que se ha resaltado la importancia para el estudio de los años iniciales de la institución a través de la publicación por su carácter periódico y política editorial de amplio espectro de temas. La manera sistemática con la que se abordado algunas temáticas permite descubrir hechos, actividades, huellas de acontecimientos y percepciones de un sector muy representativo en la divulgación de la cultura del mar[33].

3. Cultura institucional e identidad

Si nos adentramos en las investigaciones sobre el Ejército, las dedicadas al ámbito cultural suponen sólo una parte, aunque presenta novedades al desarrollar el pensamiento profesional militar que se considera sustentado en la literatura castrense.

La literatura militar, según De la Vega Viguera, está configurada por el conjunto de la producción literaria de los escritores militares, y en un sentido amplio, pueden incluirse todas

---

[29] García Domingo, E. (2008)
[30] Puell de la Villa, F. (2004). "La historiografía militar en el tiempo presente". *Hacer la historia del siglo X,* pp. 147-170.
[31] García Domingo, E. (2008)
[32] *Ibíd*. p. 172.
[33] Bandala Garza, S. H. (2002) *La Revista General de Marina como una fuente para el estudio de la historia de la Marina en México*. (Tesis doctoral) Instituto Politécnico Nacional, CIECAS, México, p.14.

las obras en que se relaten acontecimientos bélicos o se estudien las instituciones, usos y costumbres militares. Los dos requisitos esenciales serían la veracidad de los acontecimientos y que se desprendan enseñanzas interesantes para su profesión. Si el estudio de una obra no resulta de interés para el ejercicio de la carrera de las armas, podrá la obra denominarse literatura *histórica,* pero no literatura *militar.*[34]

En su repaso de los *Escritores militares,* De la Vega Viguera afirmaba que en el siglo XIX la literatura militar casi no existía en España a consecuencia de las agitaciones políticas[35].Sin embargo, otros autores consideraron que, en el último tercio del siglo, bajo los progresos técnicos en armamento, comunicaciones y transportes, es cuando nació, de la mano de un grupo de militares eruditos, el primer movimiento intelectual militar que llevó a la creación del *Ateneo Militar y de la Armada* en 1871, base del posterior *Centro del Ejército y de la Armada* diez años después. Dicho movimiento cultural militar debe ser entendido como una acción colectiva, realizada por profesionales de las armas con una identidad común[36].

De la milicia como identidad común alimentada por cada uno de sus miembros, también se ocupó Federico Madariaga, en su obra *Necesidad, objeto y fines de los casinos militares:*

> "*…no basta ya la enseñanza reglamentaria…, ya no es cosa de hacer auto de fe con los libros en el patio de las academias, ni sentarse al arrimo de una buena sombra… Es preciso algo más. Es preciso el estudio libre, la crítica científica, el consejo de los compañeros, las lecciones de nuestros experimentados en la práctica de la profesión, las observaciones de todos, que ilustran, enseñan, estimulan, aguijonean, de una manera más viva, más real, más decisiva, más profunda que el esfuerzo en la inteligencia aislada, que los deseos de una voluntad solitaria que no se forma con el choque de las ideas. Esta es la misión que cumplen en los demás ejércitos los casinos militares"*[37].

La necesidad de las lecciones compartidas se hacía patente y se apreciaba como una reclamación del estamento militar. En esta línea, resultó muy útil la percepción interna de las Fuerzas Armadas del general de división Larrea y Liso (1901) especialmente en lo concerniente a la Armada española. Sus críticas las publicó bajo el seudónimo Efeele.

Algunos autores han estudiado los aspectos militares a través de las publicaciones periódicas como Frieyro de Lara (2004) *La cuestión militar en la revista "España",* Buchrucker (2007). *Los conflictos del siglo XX y las corrientes ideológicas en la Revista Militar y* Moreno Fernández-Caparrós, L. y Pérez García, J.M. (2001) con *Revista de veterinaria militar: primera publicación profesional de la veterinaria militar española (1915-1920)*. Sobre la

---

[34] De la Vega Viguera, E. (1994)" Escritores militares". *Minervae Baeticae*. Vol. XXII, p.8

[35] *Ibíd.* p.29

[36] Pinto Cebrián, F. (2011) *Ejército e historia. El pensamiento profesional militar español a través de la literatura castrense decimonónica* (tesis doctoral) Universidad de Valladolid, España.

[37] Madariaga, J. «Necesidad, objeto y fines de los casinos militares». Conferencia en el Centro del Ejército y de la Armada. Imprenta de El Correo Militar. Madrid, 1893, p. 20. En Pinto Cebrián, F. (2011) *Ejército e historia. El pensamiento profesional militar español a través de la literatura castrense decimonónica* (tesis doctoral) Universidad de Valladolid, España.

prensa militar del período que nos ocupa, Schulze Schneider, I. (2003). *La prensa político-militar en el reinado de Alfonso XIII* supone un completo recorrido.

El comandante de infantería Aguilar Olivenza realizó un amplio y exhaustivo recorrido por el periodismo militar y la publicación en prensa por parte de militares, cuyos inicios están documentados cuando el Ejército español publicó en los Países Bajos *Nieuwe Tijdinghen,* su primera gaceta figurando así, por derecho propio, a la cabeza de las publicaciones periódicas del mundo[38]. En su recorrido histórico, por parte de la Armada, menciona el *Diario de la Marina* en 1832, *La Gaceta del Ejército y de la Armada* en 1864, *La Marina Española* en 1867, *La Asamblea del Ejército y la Armada*, *La Vida Marítima* e incluso *El Boletín del Círculo de Maquinistas de la Armada* de 1874. De las revistas profesionales toca todas las ramas: veterinaria militar, farmacia, justicia[39]. El repaso es completísimo y sin embargo no menciona ni una sola vez a la *RGM*, lo cual demuestra que, pese a su relevancia, la publicación de la Armada no ocupa su papel en la historia militar. En ocasiones los datos están confundidos y sitúan el inicio de la RGM en la posguerra, ignorando toda su etapa anterior iniciada en 1877[40].

La prensa político-militar ha sido bastante estudiada en la Historia del periodismo español[41], pero la RGM ha quedado totalmente excluida por ser estrictamente apolítica. Sin embargo, recoge tangencialmente otras que podrían pasar por parecidas como el *Diario de la Marina,* que se abstenía de opinar de las controversias, fiel a su costumbre de apartarse de las cuestiones políticas que no afectasen directamente a la Marina de guerra y la mercante, aunque después se le reconoció un talante liberal y anti-maurista.

El estudio de la literatura castrense nos ha ayudado a acercarnos al siglo XIX con Barado (1889) con *Bosquejo histórico-bibliográfico de la Literatura militar española en el siglo XIX* y también Pinto Cebrián (2011) con *Ejército e historia*. El pensamiento profesional militar español a través de la literatura castrense decimonónica, se adentra en la Historia de las mentalidades, una forma de historia cultural que analiza lo que personas del pasado pudieron pensar y manifestaron en su tiempo y contexto, muy en consonancia a lo investigado en esta tesis.

Sobre Marina mercante se publicó una tesis que la analizaba a través de la prensa y que ha servido para poner de manifiesto las similitudes en cuanto al tratamiento mediático y a la opinión pública con la Marina militar*: La imagen de los capitanes de la marina mercante en*

---

[38] *Nieuwe Tijdinghen* "Nuevas noticias" comienza su andadura en 1620 en Amberes. Escrito en flamenco, adquirió un ritmo más estricto de publicación semanal en 1629, su segunda etapa, en la que el periódico pasa a llamarse precisamente *Wekelijcke Tydinghen,* "Noticias semanales". Espejo-Cala, C. y Baena Sánchez, F. (2015). "Los orígenes del periodismo en España: una revisión metodológica". *Las relaciones de sucesos en los cambios políticos y sociales de la Europa moderna, pp. 33-34.*

[39] Aguilar Olivencia, M. (6 de enero de 1979) "El periodismo militar. Ese gran desconocido en España (I)". *Diario 16*, p.3.

[40] Rodríguez Palomar, P.R. (2002). "Estrategas militares españoles de los siglos XIX y XX". *Boletín de Información* (275) p. 16

[41] Schulze Schneider, I. (2003). *La prensa político-militar en el reinado de Alfonso XIII*. Centro de Estudios Políticos y Constitucionales. Madrid.

la prensa española. Un análisis de la información en los casos de naufragios de buques petroleros entre 1976 y 2007 en seis periódicos generalistas de Beaskoetxea Gómez (2013)**.**

Sobre la Armada y la prensa generalista hemos encontrado Orellana y Escamilla (1882) *Opinión de la prensa respecto de la Marina Militar de España,* una recopilación de artículos de periódicos de ese año muy críticos con la Armada. En cuanto a la Marina y prensa regionalista hay un trabajo de Llorca Freire (1997) *Periodismo y publicaciones ferrolanas en la Armada: presencia militar en la historia de la prensa ferrolana.* También hay un aporte sobre el 98 y la prensa de Vilares San José (2014) *La prensa española ante la guerra del 98: La construcción del mensaje periodístico.*

En el siglo XX el auge de los medios de comunicación reavivó los contenidos castrenses, se llegó a considerar la prensa como un arma de guerra y se resaltó la aparición de las revistas especializadas: "*No vamos a tratar de resaltar la importancia de la prensa «que todo lo ve y lo refiere», formando la opinión pública. Militarmente y dada su trascendental misión ha sido considerada como «Arma de guerra»*"[42].

Pese a la Ley de Jurisdicciones impuesta por Alfonso XIII en 1906 hasta la llegada de la II República y que supuso el recorte a las libertades públicas, en particular a la libertad de expresión, hubo prensa como la revista *España* que se publicó entre los años 1915 y 1924 muy crítica con la institución militar y que hemos conocido en el trabajo de Frieyro de Lara (2004).

Queda mucho por investigar en cuanto a la influencia de la Marina de guerra en las políticas de los diferentes gobiernos, o en cuanto al pensamiento de sus miembros, a nivel particular o incluso como colectivo. García Domingo manifestaba que es poco lo que sabemos sobre la Armada como institución y sobre sus miembros como ciudadanos y como colectivo[43]. En este sentido, esta tesis doctoral ayudará a identificar mejor la idea de la corporación y de sus miembros.

Ejemplos de nueva Historia Naval con aplicación de la sociología son la tesis de Pablo González-Pola de la Granja (2002) sobre *La configuración de la mentalidad militar contemporánea y el movimiento intelectual castrense y de la Armada,* la tesis de Juan Doncel de la Colina (2004) que bajo el título de *Símbolos identitarios y cambios de valores*, propone una lectura sociológica de la base naval de Ferrol definiendo muy bien los elementos y el proceso de la creación de identidad de la Armada, y la tesis de De la Lastra Díaz, J. (2008) *La formación en valores en la profesión militar*, que concreta el estudio de la vocación en el ámbito castrense.

El espíritu de cuerpo de determinadas unidades, que les hace presentarse, comportarse y combatir de una forma determinada, ha sido bastante estudiado en la Historia Militar. Se ha percibido por sus reglamentos, por su comportamiento en combate o guarnición en otros, junto con testimonios de algunos de sus componentes. Sin embargo, no se ha profundizado

---

[42] De la Vega Viguera, E. (1994) "Escritores militares". *Minervae Baeticae. Vol. XXII.p.29*
[43] García Domingo, E. (2008)

en la oficialidad, hasta ahora vista como un bloque más bien homogéneo, sin grandes diferencias internas. Se da por supuesto que la instrucción y formación que reciben crean un mismo espíritu y una comunidad de principios e intereses, bien por su formación en las academias, bien por las pautas impuestas por la superioridad. Si bien la formación reglada de la oficialidad ha sido estudiada, queda por recorrer −sobre todo para los siglos XIX y XX− otros elementos que contribuyeron a la formación de los alumnos[44].

Aunque entre los diferentes ejércitos existan diferencias, las similitudes en cuanto a la cohesión que establece la jerarquía son evidentes y sientan las bases de la estratificación del estamento militar, proceso apuntado por Salas López: "*la profesión de las armas tiene dos manifestaciones: la acción, ejecución en los empleos inferiores y la concepción, propia de los altos mandos y de los estados mayores, siendo «corriente que el militar acostumbrado a concebir y decidir, se convierta en 'pensador' ante los múltiples problemas relacionados con la guerra y sienta el deseo de dar a conocer a los demás el fruto de sus meditaciones, las dudas o las experiencias, convirtiéndose en autor o publicista*"[45]. Por tanto, se confirma que la oficialidad es más proclive a escribir sobre la profesión militar, independientemente del Cuerpo al que pertenezca. En consecuencia, adquieren una mentalidad muy específica y sólidamente asentada, que es lo que ha quedado reflejado en todos los años de publicación de la RGM, que es de oficiales y para oficiales de la Armada.

La estratificación social en las Fuerzas Armadas ha dado lugar a lo que se ha entendido como estamento militar, referido sobre todo a la superioridad, una entidad social formada por los que comparten un mismo estilo de vida, que en el caso de la Armada aún sigue fuertemente arraigado.

Los oficiales de carrera eran personas muy diferenciadas que formaban parte de una colectividad tradicionalmente aislada del resto de la población, con gran influencia endogámica, formada con una educación separada y cuya vida y trabajo transcurrían en el interior de organizaciones propias e impermeables[46]. En este sentido, la tesis doctoral de Ortega del Cerro (2017) *Siluetas de cambio: experiencias de transformación social de la élite naval (siglos XVIII-XIX*) nos muestra el recorrido de la oficialidad en esos siglos.

---

[44] Martínez Ruiz, E. (2015). "Nuevas fuentes y nuevos caminos por recorrer en la Historia Militar. En La historia militar hoy: investigaciones y tendencias". *Instituto Universitario General Gutiérrez Mellado-UNED,* pp. 13-32.

[45] Salas López, F. (1967)" Escritores militares contemporáneos". Editora Nacional. En Pinto Cebrián, F. (2011) *Ejército e historia. El pensamiento profesional militar español a través de la literatura castrense decimonónica* (tesis doctoral) Universidad de Valladolid, España.

[46] Ponce Alberca, J. y Lagares García, D. "Honor de oficiales. Los Tribunales de Honor en el Ejército de la España contemporánea "(SS. XIX-XX). Ediciones Carena. Barcelona, 2000, «Prólogo». En Pinto Cebrián, F. (2011) *Ejército e historia. El pensamiento profesional militar español a través de la literatura castrense decimonónica* (tesis doctoral) Universidad de Valladolid, España.

IV. ELEMENTOS DE IDENTIDAD A TRAVÉS DE LA RGM

El rey Alfonso XII, preocupado por la modernización y la regeneración de la fuerza militar, se orientó hacia la formación de los cuadros de mando, ganándose a la institución con un espíritu reformista ilusionante y fundamentalmente técnico[47]. El Rey soldado, fue el gran impulsor de la profesionalización militar, estimulando con sus medidas el movimiento intelectual castrense[48].

Con el comienzo de la Restauración, calmados los ánimos políticos, cobró mayor importancia la prensa militar, en general apolítica, eran publicaciones dedicadas a temas profesionales orientados a propagar los conocimientos de todas las ramas del saber militar y promover la lectura como medio para perfeccionar la educación castrense[49].

La generación de militares en la que se encuadra la creación de la RGM (1827-1895), está definida por Alonso Baquer[50], como profesional y apolítica hasta cierto punto, puesto que eran unos profesionales de condición militar muy sensibles al espíritu de Cuerpo, a la necesidad de humanizar la guerra y a la extensión progresiva del servicio militar a todas las clases sociales[51]. En ese momento muchos militares sintieron la necesidad perentoria de acceder a todo tipo de noticias del ámbito profesional, tanto de España como del extranjero, con el objetivo de mejorar su formación. Al mismo tiempo sintieron el deber de difundir los conocimientos de todas las ramas del saber militar y promover la lectura como medio para perfeccionar la educación castrense.

Así lo manifestó el general Aristizábal en 1843 que propuso que, ya que estaban reunidos en el Estado Mayor General, todos los datos que daban los periódicos extranjeros, y especialmente los alemanes, ingleses y franceses; además de la suma de noticias y observaciones que remitían los oficiales viajeros; los estudios y experiencias que iban haciendo en su servicio respectivo los Cuerpos tanto facultativos como administrativos, y de Infantería y Caballería; el Estado Mayor -como centro de toda la máquina militar- debía reunirlos, digerirlos, y dar al público de la profesión el resultado, difundiendo las luces del

---

[47] González-Pola de la Granja, P. (2002) *La configuración de la mentalidad militar contemporánea y el movimiento intelectual castrense. El Siglo Crítico, 1800-1900* (tesis doctoral) Universidad Complutense de Madrid, p. 277.

[48] Fernández-Sirvent, R. (2010). De" Rey soldado" a" pacificador": representaciones simbólicas de Alfonso XII de Borbón. *Historia constitucional: Revista Electrónica de Historia Constitucional*, (11), pp. 47-75.

[49] Pinto Cebrián, F. (2011**)** *Ejército e historia. El pensamiento profesional militar español a través de la literatura castrense decimonónica* (Tesis doctoral) Universidad de Valladolid, España, p. 171.

[50] Alonso Baquer, M. (1980). "La selección de la élite militar española en el siglo XIX". *Revista de Historia Militar*, XXIV (49) p. 119.

[51] El marqués del Duero fue arquetipo de este modelo como demuestra Moral Roncal, A. M. (2014) *El general Manuel Gutiérrez de la Concha. Una espada liberal en las guerras carlistas*. Madrid: Ministerio de Defensa.

arte en las diferentes armas, y poniendo a sus individuos al corriente de cuanto debían saber de los adelantamientos en todo el mundo de la ciencia de la guerra[52].

Las publicaciones periódicas fueron el principal vehículo de comunicación de las comunidades científicas y profesionales. La especialización de esta divulgación tuvo lugar a lo largo del siglo XIX, aunque en España se retrasó debido al precario desarrollo científico que padeció el país como consecuencia de la inestable situación política. Sin embargo, esta demora en el terreno intelectual no impidió la existencia de individuos o grupos aislados, principalmente oficiales de los distintos Cuerpos militares, que, por pertenecer a unidades organizadas, tuvieron medios para alcanzar o al menos mantener una cultura técnica.

Los marinos ocuparon un lugar destacado entre estos aventajados militares ya que llegaron a tener un saber matemático y físico de elevado nivel; pero, como casi todo el esfuerzo que se les exigió fue pedagógico o técnico, no pudieron apenas contribuir al avance científico de estas disciplinas, aunque sí fue destacable su celo por la difusión. Por tanto, no es de extrañar que una de las primeras revistas especializadas en publicarse fuera del ámbito marino. *La España Marítima*, aclamada como el primer periódico español de Marina vio la luz en mayo de 1838, impulsada por los tres miembros de la Armada, Jorge Pérez Lasso de la Vega[53], Manuel Posse y Manuel Montes de Oca[54].

Esta necesidad de crear órganos de difusión de los intereses corporativos, realizados y encaminados por y para un público especializado, llevó también a la creación en 1842 de *El Fanal*. *Crónica comercial, marítima, industrial y literaria*, un semanario con muchas similitudes con *La España marítima*, ya que fue publicado en Madrid, en la imprenta del Archivo Militar, incluso repetía nombres de sus impulsores como Jorge Pérez Lasso de la Vega y Manuel Posse. Como muchas de las publicaciones de la época su vida fue efímera ya que desapareció el mismo año en que comenzó a imprimirse[55].

Este periodismo, como medio de expresión de una conciencia marítima, continuó en 1855 con la *Crónica naval de España*, que surgió como revista científica, militar, administrativa, histórica, literaria y de comercio, bajo el patronazgo y dirección del auditor de Marina José Marcelino Travieso. La revista duró hasta 1861, arrastrada por la resaca de pagarés no pagados y moratorias no prorrogadas[56].

---

[52] Aristizábal, D. de. *Primeros estudios militares*. Imprenta de Juan de Olivares. Barcelona, 1843, pp. 55-56. En Pinto Cebrián, F. (2011) *Ejército e historia. El pensamiento profesional militar español a través de la literatura castrense decimonónica* (Tesis doctoral) Universidad de Valladolid, España.

[53] Este marino tres ocasiones ostentó de forma interina el cargo de ministro de Marina, en octubre de 1850 fue nombrado director del Depósito Hidrográfico, lugar de nacimiento de la RGM, años después.

[54] Ibáñez, I., y Fernández-Martínez, L. M. (2018). "La España Marítima (1838-1841). Noticia sobre la primera revista española de marina". *Revista General de Información y Documentación*, 28(2), pp. 555-579.

[55] *Ibíd*., p. 562.

[56] Cervera Pery, J. (1990) "Marina y Sociedad: El patrimonio cultural de la Armada". *Militaria: revista de cultura militar*, (2), p. 39.

En 1874 salió *El Boletín del Círculo de Maquinistas de la Armada*, primera de su clase y premiada posteriormente con medalla de oro en la exposición regional de Cádiz, el año 1887 y que defendió con denuedo los intereses específicos del Cuerpo de Maquinistas.

El Mundo Naval Ilustrado fue una revista de divulgación naval dirigida por Pedro Novo y Colson que se publicó con una periodicidad quincenal desde 1897. Tenía secciones fijas como "Notas diplomáticas", "Crónica naval española", a cargo de Ramón Auñón y Villalón; o "Crónica naval extranjera", encargada a Víctor María Concas. Entre sus colaboradores habituales estaban los pensadores navales más importantes de nuestro país como Adolfo Navarrete. Se unió a la *Revista de Navegación y Comercio*, organismo oficioso de la Compañía Trasatlántica, en diciembre de 1899. Dos años después desapareció[57].

Su testigo fue recogido por la revista *Vida Marítima*, que fue el órgano de propaganda de la Liga Marítima Española. Creada en 1902, su artículo de presentación estaba redactado por Antonio Maura y subsistió hasta 1934. En sus páginas se encuentra abundante información sobre aspectos como la legislación española sobre temas navales; artículos de opinión escritos por publicistas navales; noticias sobre la Marina militar, tanto española como extranjera, e informaciones de utilidad como movimiento de barcos, precio de los fletes y obras portuarias. Contaba con una sección dedicada a la información sobre la Liga Marítima Española, verdadero grupo de presión de los industriales navieros, publicación, por tanto, útil para conocer la evolución del pensamiento naval no militar al ser portavoz de los navieras y constructores navales cuyos intereses no siempre fueron acordes[58].

Toda esta prensa especializada fue preparando el camino para la RGM que nació junto a muchas otras en verdadera efervescencia de publicaciones pero que cuenta con el mérito excelente de seguir publicándose hoy en día. De esta época en *Historia de las Fuerzas Armadas*[59]se destacan otras publicaciones profesionales militares como *La Gaceta de la Sanidad Militar* (1875); la *Revista Científico-Militar* (1876); la *Biblioteca Militar* (1876); *Crónica de la Guerra* (1877), dedicada a la guerra ruso-turca; la *Revista Militar Española* (1880); *La Ilustración Militar*, 1880; la *Revista de Sanidad Militar* (1886); la *Revista Técnica de Infantería y Caballería* (1890); el *Boletín de Justicia Militar* (1892); *La Medicina Militar* (1895); *Crónica de la Guerra* (1898), dedicado a la guerra en Cuba o *El Año del Ejército* (1899). Desafortunadamente olvida mencionar a la más longeva de todas: la RGM.

La RGM, como publicación periódica oficial de la Armada, cumplió con unas funciones que contribuyeron a la consolidación de la identidad histórica de la corporación y que se concretan a continuación.

---

[57] Rubio Márquez, D. (2014*) Regeneracionismo en la Armada: la política naval española y los proyectos de creación de una nueva escuadra (1899-1909)* (Tesis doctoral) Universidad Autónoma de Madrid. P. 19

[58] Rubio Márquez, D. (2014*) Regeneracionismo en la Armada: la política naval española y los proyectos de creación de una nueva escuadra (1899-1909)* (tesis doctoral) Universidad Autónoma de Madrid. P. 19.

[59] VV. AA (1984) dirección: Emilio Becerra Becerra. *Historia de las Fuerzas Armadas*, *Ediciones Palafox y Planeta*, pp. 258-259.

1. Difusión de las innovaciones en Ciencias, Tecnología e Instrucción

Las publicaciones periódicas siempre han servido a los intereses específicos de un sector o una comunidad determinada. La RGM nació como una revista esencialmente profesional, por lo tanto, las noticias y artículos de carácter científico y técnico ocuparon un lugar preferente. Se trataba de ofrecer una formación continua a la oficialidad a través del estudio y presentación de novedades siguiendo el ideal del perfeccionamiento en el ejercicio del mando que no acababa tras licenciarse de la Escuela Naval. Prueba de ello es que el primer artículo publicado en la primera revista fue una memoria sobre la exposición de Filadelfia en el año 1876 a la que acudió comisionado el teniente de navío de 1ª clase Juan Montojo Salcedo[60]y que fue publicada en dos partes.

En la primera entrega de la revista, su autor se detuvo en la descripción de una serie de aparatos científicos que fueron usados en la expedición para observar el paso de Venus en 1874 y que se encontraban expuestos junto a otros instrumentos náuticos. En la segunda crónica[61], además de las descripciones de lo observado en la exposición, se implicó de una manera personal. En su informe explicó con asombro la resolución del misterio que para él tenía la realización, por parte de los norteamericanos, de obras de tanta envergadura en tan poco tiempo. El oficial asistió al encuentro del progreso con los adelantos técnicos que automatizaban el trabajo gracias la mecanización y al uso del vapor. Afirmó que la carestía de los jornales justificaba la inversión en tecnología, todo lo contrario de lo que ocurría en España y que cualquiera podía constatar al presenciar, a la hora de salida de los arsenales, la muchedumbre que salía de ellos[62].

Otro de los aspectos que confirma la importancia de la información técnica es la temática de las traducciones de otras publicaciones profesionales, que los primeros años resultaron ser muy numerosas. Tras la victoria prusiana en la guerra contra Francia en 1870, en Europa se modernizaron los planteamientos tácticos y estratégicos lo que vehiculó un aumento de publicaciones para la formación entre los oficiales, se precisaban traslaciones que dieran a conocer las experiencias de otras naciones en su recorrido hacia la profesionalización[63].

La RGM no fue ajena a esta necesidad y uno sus los objetivos principales fue precisamente realizar traducciones técnicas para divulgar entre la oficialidad española el conocimiento más novedoso de las Marinas del momento[64]. La publicación de traducciones de obras extranjeras permitió al oficial estar al tanto de nuevos métodos que, de otro modo, dado su

---

[60] Montojo Salcedo, J. (1877) "Memoria sobre la exposición de Filadelfia en el año 1876 del teniente de navío de 1ª clase Don Juan Montojo Salcedo". *RGM* (1) pp. 3-51

[61] Montojo Salcedo, J. (1877) "Exposición de Filadelfia". *RGM* (1) pp. 177-201

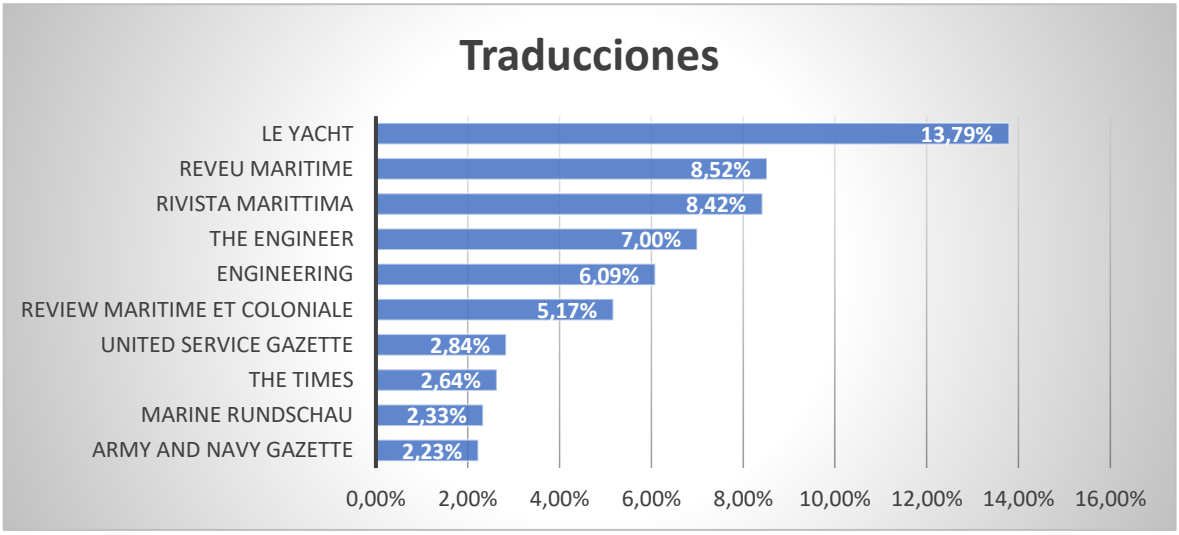
[62] El general de división Francisco Manuel Larrea y Liso escribió en 1901, bajo el seudónimo de Efeeme, acerca de la sobredimensión de las plantillas como uno de los vicios del trabajo industrial del Estado y de las instituciones militares en particular. El exceso de oficialidad y de personal obrero en arsenales se desarrolla más adelante.

[63] González-Pola de la Granja, P. (2003)*:* p. 134.

[64] Las publicaciones técnicas militares que aparecerían con posterioridad siguieron este modelo de traducciones, como en el caso de *Colección Bibliográfica Militar (1928-1936)* como analiza Guerrero Martin, A. (2015). *Análisis y trascendencia de la Colección Bibliográfica Militar (1928-1936)* (tesis doctoral). Universidad Nacional de Educación a Distancia. España.

escaso conocimiento de lenguas extranjeras y la dificultad de acceso a estas obras tanto en España como a bordo de un buque, les hubiese sido casi imposible de conocer.

En el siguiente gráfico pueden verse las diez principales publicaciones extranjeras que fueron traducidas en la RGM.



Principales publicaciones extranjeras. Fuente: elaboración propia.

Como puede verse claramente en el gráfico resultante, la lengua francesa predominaba sobre las demás, lo que fue normal hasta después de la Segunda Guerra Mundial ya que la lengua diplomática y comercial desde hacía siglos era el francés, y por lo tanto formaba parte de la enseñanza de los oficiales de la Armada, lo que evidentemente facilitó la comprensión y traducción de los textos publicados en esa lengua.

Las revistas y publicaciones anglosajonas, idioma que acabará imponiéndose como lengua de comunicación internacional y de divulgación científica, fueron después de las francesas las más consultadas y traducidas, lo que no resulta extraño, dada la importancia de la Marina británica y los avances tecnológicos de Estados Unidos.

Alemania e Italia fueron uniones nacionales forjadas en el último tercio del XIX, por lo tanto, con Marinas que tuvieron un desarrollo muy posterior a la británica, aunque no alcanzaron su importancia, como demostraron los acontecimientos en las dos Guerras Mundiales, siendo sus textos y publicaciones menos consultadas y traducidas, aunque sobresalió la traducción italiana frente a la germana.

Normalmente las transcripciones eran de artículos de revistas extranjeras, pero no se descartaron otras fuentes de información, como los folletos de los aparatos científicos, que cuando eran de uso reglamentario en los buques debían ser conocidos obligatoriamente por la oficialidad. Se trataba de que los contenidos publicados fueran de utilidad en el día a día del ejercicio de la profesión Este tipo de conocimiento era valorado especialmente por el personal que se encontraba embarcado, como es el caso del comandante traductor del folleto

del telémetro marino de *Barr y Stroud* y cuya traducción se envió para ser difundida a través de la RGM desde el acorazado *Carlos V* en la bahía de Cádiz.

Algunas de las novedades científicas traducidas han demostrado hoy su ineficacia, pero en su momento, podían suponer una esperanza de mejora para la navegación, como por ejemplo los experimentos para suavizar las olas con aceite o con petróleo, de los que se decía en el artículo publicado que habían dado buenos resultados[65].

En el primer número de la RGM publicado en octubre de 1877 se tradujeron artículos sobre cañones de la *Revue d'Artillerie* de 1876, otros sobre instrumentos técnicos para medir distancias de la *Revue Maritime*, se extractó una memoria sobre pólvoras explosivas de la Academia de Ciencias de París o la manera de preservar el hierro del orín sacado del *Journal Officiel* de mayo de 1877. La primera traducción fue una nota leída por M. William Mac Naught en la *Society of the Engineers* sobre construcción naval[66].

La necesidad de lograr una mayor actualización de la Marina española en los adelantos técnicos va mucho más allá de lo marítimo, puesto que en 1877 aparece una reseña en la sección de noticias breves de un "*curiosísimo e interesante instrumento*"[67]que era, ni más ni menos, que el teléfono y del que se tradujo un artículo de *Les Mondes* que a su vez lo había extraído de la *Nature* inglesa. Era habitual que todas las revistas técnicas hicieran traducciones de las demás, no en vano siempre ha sido el vehículo preferido de la ciencia para dar cuenta de los adelantos.

En el caso de la electricidad, su importancia fue considerada muy pronto indiscutible y se tradujeron de la *Rivista Marittima* las ventajas para el alumbrado interior de los buques que había presentado el acorazado italiano *Dandolo.* Entre los beneficios estaba que no producía incendios, no consumía el oxígeno de las dependencias del buque ni aumentaba su temperatura y además era más barato[68]. La aplicación eléctrica en España tardó más en llegar, como demuestra la RGM con el hecho de que, aún en noviembre de 1897, había unidades como el crucero *Cardenal Cisneros* que utilizaban luces de situación de aceite vegetal, aunque una orden de 22 de octubre de 1895 había prohibido aquel fluido a bordo[69].

Sabiendo que el estudio de la energía eléctrica había de ser para los oficiales tan familiar como preciso, se tradujo la teoría unitaria de la electricidad para su conocimiento a fondo, siendo el nivel de la publicación muy técnico[70].

La necesidad de establecer aparatos eléctricos en los buques, incluso para la instalación de torpedos, hizo que se introdujera en el plan de combate. Se exigía que en cada fragata

---

[65] Gutiérrez Sobral, S. (1893) "Uso del aceite en la mar" *RGM* (33) pp. 211-214 y White C.A (1895) "La manera de obrar del aceite para suavizar las olas en la mar". *RGM* (36) pp. 174-177.

[66] Mac-Naught, W. (1877) "Nota sobre los balances, balances en los buques". *RGM.* (1) pp. 52-61.

[67] "Noticias varias noviembre" (1877) *RGM* (1) pp. 242-273

[68] Rivista Marittima (1887)" Ventajas del alumbrado interior de los buques por medio de la electricidad "en *RGM* (20) pp. 205-211

[69] Bordejé y Morencos, F. (1995): p. 447.

[70] Nystrom. (1789) "Electricidad". *RGM* (4) pp. 823-839

embarcara un oficial que hubiese cursado los estudios especiales teniendo a su cargo todo lo referente a la electricidad, siendo su principal misión el instalar y enseñar a los guardiamarinas, maquinistas, contramaestres y demás personal de la Marina, tanto su manejo como su conservación y mantenimiento[71].

A través de las revistas técnicas extranjeras, la RGM siguió muy de cerca cada innovación en el campo eléctrico naval, a veces incluso su información de las novedades se adelantaba a los acontecimientos. La revista norteamericana *Marine Engineering* de Nueva York publicó un artículo describiendo las pruebas de unas puertas estancas movidas desde el puente de mando por medio de la electricidad. La RGM se puso en contacto para pedir al director de la revista americana permiso para traducirlo y reproducirlo, solicitando los cuatro fotograbados con que se ilustraba la información. Cuando se envió el número a la imprenta, se conoció que la Dirección del Material de la Armada ultimaba un contrato para adquirir esas mismas puertas estancas eléctricas a distancia para el crucero *Reina Regente* que se botaría en Ferrol el 20 se septiembre de 1906 mientras que el artículo de la RGM fue publicado antes, en el número de agosto[72].

También puede leerse, a través de los números de la revista, el recorrido de adaptación que se fue haciendo a la electricidad a través de las instalaciones[73] y cómo llegó a los territorios de Ultramar como era el caso de la sustitución del alumbrado de gas por el eléctrico en el arsenal de La Habana[74].

La RGM era vista por el Cuerpo de ingenieros como el lugar idóneo para compartir temas técnicos. Conseguir la disminución del peso de los motores preocupaba a los ingenieros de Marina, cuanto más reducido el motor, la carga del buque podría ser mayor, pero sin sacrificar su solidez[75].

El deseo de llegar a ser un medio impreso útil para la Armada llevó a la RGM a extender su temática hacia la construcción, manejo y organización de los buques de guerra ya que en España existía cierta resistencia a ofrecer esta información por parte de los astilleros, tema que los oficiales de la Marina juzgaban de máximo interés. Así lo expresaba el teniente de navío de primera Suanzes:

> *"No nos movió a escribirla otro impulso que el de subsanar la falta en nuestra Marina de una de esta naturaleza semejante a las que existen en el extranjero, en las que se describen con la amplitud moderada que el oficial de Marina necesita, la arquitectura interna del buque, su estructura celular, sus compartimientos y sistemas de protección*

---

[71] Ardois, F. (1881) "Organización interior de los buques. Plan de combate". *RGM* (9) pp. 615-623

[72] Marine Engineering (1906) "Puertas estancas manejadas a distancia". *RGM* (59) pp. 333-343.

[73] En 1885 se instaló el alumbrado eléctrico en la Escuela Central de Infantería de Marina y en la administración y en 1887 en la Escuela de Torpedos de Cartagena.

[74] V.L.D. (1890) "Alumbrado eléctrico en el arsenal de La Habana". *RGM* (27) pp. 248-250.

[75] "Noticias varias" (julio, 1788) *RGM* (3) pp. 71-96

interior y exterior que responden a las necesidades militares de aquel en el actual momento de su evolución"[76].

En 1912 las escuadras habían cambiado tanto que se imponía "*la revolución ordenada de personal*". Los múltiples adelantos técnicos eran tan variados que la organización del interior de los buques se había modificado considerablemente, por lo que le llegaba necesariamente el turno del cambio al personal de la Armada:

"No basta gastar dinero en material, no se consigue poder naval vendiendo barcos viejos y comprando barcos nuevos; es necesario rejuvenecer el alma, la inteligencia de los nervios y los brazos, que piensan, dirigen, mandan y ejecutan lo necesario para que se desarrolle la total eficiencia de las armas y demás mecanismos del buque.
No consisten las revoluciones sólo en la destrucción de los existentes, en lo fundamental o en los detalles; es mayor la importancia de ellas por lo de creadoras y regeneradoras tienen. La mayor parte de las veces, así lo enseña la historia, no ha sido necesaria la destrucción de lo viejo para alcanzar lo nuevo; bastó la promulgación de las nuevas doctrinas, de las nuevas leyes, para que las antiguas se transformasen, cayeran en descrédito, con todos los apoyos y sostenes"[77].

La ciencia y la técnica en constante evolución habían cambiado, por lo que debía esperarse alguna mutación en las dotaciones y su actitud. Dominar las novedades técnicas y saber cómo se tenía que actuar ante ellas se convirtió en algo prioritario. En el buque moderno se precisaba mayor iniciativa por parte de los subordinados por estar compartimentado, lejos de la mirada vigilante del mando superior del comandante.

" La desaparición primero del aparejo y de la artillería de avancarga, la subdivisión del buque en compartimientos y ciudadelas al empezar las construcciones blindadas hasta llegar después al casi laberinto que constituye el moderno acorazado, ha determinado un cambio tan radical en el trabajo de las tripulaciones, que de tener que estar formadas en su totalidad o mayor parte por pescadores y gente acostumbrada a la maniobra por los altos y faenas de fuerza marinera, han pasado a ser un conjunto de artífices que si bien necesitan no marearse, precisan más los hábitos del operario mecánico que los del marinero".

En 1930, el capitán de corbeta Navarro Dagnino explicaba que la dotación de destructores tipo *Churruca* constaba de 180 personas de las que sólo 60 eran marineros procedentes de matrícula, o los submarinos tipo C de 37 personas a bordo sólo 4 eran marineros de matrícula o inscripción marítima, porque más que las cualidades marineras de antaño lo que se requería, en aquellos momentos, eran conocimientos técnicos en toda la dotación. Para el comandante el nivel de exigencia marcaba una gran diferencia entre un soldado y un marinero:

---

[76] Suances, C. (1909)" Construcción, manejo y organización de los buques de guerra modernos" *RGM* (65) pp.675-692.
[77] Rojí, A. (1912) "Del nuevo personal para dotar la escuadra" *RGM* (70) pp. 333-354.

"La finalidad de un marinero de guerra es esencialmente distinta de la de un soldado. En tiempo de guerra, el Ejército ve multiplicados sus efectivos por ciento, mientras que la Marina, no; debido ello a que ésta siempre se halla en pie de guerra"[78].

Según el autor, al soldado se le adiestraba para la guerra, pero la instrucción del marinero era mucho más compleja y continua:

"Es esencial la diferencia entre soldado y marinero, porque la de éste es una profesión, y la del primero no, y sabido es que toda profesión requiere la continuidad, la especialización".

La aplicación del vapor se fue extendiendo desde la zona de las calderas a otros niveles y labores como el manejo del timón, levar, ventilar, alumbrar, picar la bomba, faenas de carga y descarga y manejo de artillería y torpedos[79].

Ya en 1788 la artillería había alcanzado tal calibre que se especulaba sobre la aplicación del vapor y los sistemas hidráulicos para mover tanto los cañones de costa como los de a bordo, por lo que no era de extrañar que los marinos españoles buscaran referencias en las revistas especializadas de artillería francesa, más adelantadas en este campo[80].

Se vivieron tiempos de carrera armamentística. En la selección de los artículos traducidos se reflejaba la opinión de los propios marinos españoles. Los progresos de la artillería eran tan rápidos que sus efectos no dejaban en reposo a la construcción naval en su empeño de neutralizar su poder destructor, algo que sin duda atribulaba a los marinos españoles y sus ajustados presupuestos.

Pronto empezó a dudarse de la eficacia de las gruesas corazas que oprimían las cualidades marineras de los barcos y planteaban si los barcos que habían de enfrentarles no eran de un andar superior que pudieran eludir los efectos del ariete y del torpedo con rápidas maniobras y bajo supervisión de cañones: "*El torpedo y el ariete avisan ya al acorazado de la inutilidad de su inmensa y pesada defensa*"[81].

Recién acabada la Primera Guerra Mundial, el primer artículo publicado en enero de 1919 lo escribió el capitán de artillería de la Armada Font de Mora en el que realizó una profunda reflexión sobre las industrias de la guerra bajo el punto de vista artillero. Era la hora de extraer las enseñanzas derivadas de la guerra y de preparar el futuro:

---

[78] Navarro Dagnino, J. (1930) "En defensa del voluntariado" *RGM* (107) pp. 443-446.
[79] Engineer (1893) "Sobre la transmisión y distribución de fuerza en los buques modernos" *RGM* (32) pp. 15-28.
[80] Revue d'Artillerie (1788) "Aplicación del vapor y del agua al manejo de las piezas de grueso calibre" *RGM* (2) pp. 97-109.
[81] Revue Maritime et Coloniale (1878) "Progresos de la moderna artillería" en *RGM* (3) pp. 293-299.

"Nunca, como ahora, han estado más unidos los conceptos de guerra e industria y por ello nunca, como ahora, ha sido más merecedora de atención la preparación industrial para la defensa Nacional"[82].

Hablaba de la transformación que había producido la guerra y que, si bien el material sin espíritu no era nada, el que no tuviese material, nada podría hacer, había pasado ya el tiempo de la defensa de Zaragoza o la invasión francesa en que el arrojo del personal podía suplir la falta de recursos. Sin duda, se seguía hablando del espíritu, pero la Primera Guerra Mundial lo había cambiado todo, algo difícil de asumir para quien asistía como testigo directo en la primera línea de fuego. Una frase resumía el sentimiento de este veterano artillero: "*La guerra ha perdido poesía…"*[83].

El marino salía al encuentro de lo inesperado de la naturaleza en cada navegación, conocer sus variables, resultaba primordial. La descripción de los fenómenos meteorológicos ayudaba a conocerlos mejor para poder prevenir la aproximación del peligro. Cada experiencia era un caso de estudio, por eso se aprovechaba cada fenómeno atmosférico vivido, como la descripción del huracán en las costas de Cuba, para divulgar la forma de evitar catástrofes[84].

El papel del comportamiento de las mareas ha sido siempre de vital importancia en la vida de los navegantes. La memoria sobre las mareas en la isla de Mindanao en el archipiélago de Filipinas[85], ejemplifica el grado de consciencia de la responsabilidad de profundizar en el legado del conocimiento que hasta ese momento se tenía de documentos anteriores, presentando nuevos datos e invitando a seguir desarrollando el saber sobre ellas y compartiéndolo. Era la representación residual de la Marina científica, que se sentía parte de algo más grande, de la ciencia en continuo avance y revisión.

Las calderas fue un tema técnico ampliamente debatido en la RGM. El primer artículo sobre calderas acuatubulares lo tradujo Juan Montojo, capitán de fragata retirado, que además hizo una introducción a la memoria leída en la Institución de Constructores navales el 13 de junio de 1895 por el socio J.A. Normand. Las novedosas calderas acuatubulares[86] irrumpieron en la técnica naval con fuerza y generaron un intenso debate:

"*Entre todos los admirables progresos realizados en este cuarto de siglo en el arte de la construcción naval, en todos los componentes que forman un buque, sea de*

---

[82] Font de Mora y Llorens, P. (1919) "Notas de ingeniería artillera. La nacionalización de las industrias de la guerra bajo el punto de vista artillero". *RGM* (84) pp. 5-35.
[83] Font de Mora y Llorens, P. (1919) "Notas de ingeniería artillera. La nacionalización de las industrias de la guerra bajo el punto de vista artillero". *RGM* (84) p. 9.
[84] Agacino, E. (1879) "Descripción del último huracán que visitó las costas de Cuba en el mes de octubre de 1878". *RGM* (4) pp. 215-217.
[85] Montojo, F. (1788) "Memoria sobre las mareas de la costa Sur de la Isla de Mindanao en las Filipinas" *RGM* (2) pp. 312-328.
[86] El primer buque de guerra español que montó una caldera acuatubular fue el cañonero Martín Álvarez en 1878. Bordeje y Morencos (1995) p. 157

guerra, sea mercante, no es menor los que se han hecho en las calderas o aparatos evaporadores de las máquinas que los impulsan"[87].

Tras las pruebas iniciales llegaron más datos que explicaban que, si bien trabajando las máquinas con toda su presión de régimen y fuerza resultaban ser más económicas las acuatubulares, a presión baja y con máquinas de poca fuerza eran más rentables las cilíndricas ordinarias, siendo ésta la razón por las que la Marina militar se rindió ante las tubulares, por la rapidez en obtener presión, menor peso y lugar ocupado así como mayor facilidad para localizar averías y ser reparadas con los recursos de abordo[88].

La difusión de las innovaciones en ciencias, tecnología e instrucción cumplió la importante función de aportar diversos conocimientos científicos y técnicos para la aplicación al servicio, con una incorporación continuada de nuevas orientaciones paralelas a los desarrollos de las disciplinas de cada época. Al mismo tiempo, supuso la publicación de los conocimientos profesionales de los oficiales de la Armada española a modo de repositorio donde compartir con otros compañeros de forma que fueron conocidos o revisados los saberes y las experiencias.

1.1. Expediciones científicas, instrumentos náuticos y nuevos materiales

El recuerdo de las expediciones de la Marina de la Ilustración para encontrar en América del Norte una vía marítima practicable entre los océanos Atlántico y Pacífico, las incursiones cartográficas o las botánicas a Nueva Granada, Nueva España, Perú, Chile o mundiales como la de Malaspina y Bustamante quedaron en el pasado[89]. Sin embargo, el interés científico de las expediciones en cuanto a sus descubrimientos, como canal mismo de experiencias de navegación y como punto de encuentro con otras culturas no decayó en el espíritu de formación de la corporación. Las restricciones económicas limitaron la participación de la Marina en viajes científicos, incluso en las más cercanas geográficamente. La RGM dio cuenta, con pesar por la ausencia española, de la exploración del golfo de Vizcaya por parte de una comisión de franceses e ingleses que arrojó interesante información zoológica teniendo en cuenta que los crustáceos eran autóctonos de la zona y no existían en Francia[90].

La Armada era muy consciente de la utilidad de los estudios prácticos zoológico marinos para la cooperación del personal de la Armada como lazo de unión entre el científico naturalista y el elemento en el que efectuaba sus trabajos. El éxito en las expediciones científicas dependía en gran parte del conocimiento que tuvieran los comandantes del ambiente en que se realizaban y, además, necesitaban manejar con seguridad los barcos con los diversos aparatos empleados a bordo para la actividad científica.

---

[87] Normand, J.A. (1896) "Calderas acuatubulares". *RGM* (38) pp.145-168.
[88] Eizaguirre, C. (1904) "La futura escuadra española". *RGM* (55) pp. 5-50.
[89] Cervera Pery, J. (1986) *La marina de la Ilustración:(resurgimiento y crisis del poder naval)* San Martín, p. 190.
[90] Derqui, M.M. (1881) "Geografía física del mar". *RGM* (8) pp. 413-423.

En ocasiones los oficiales de la Marina Española pudieron formarse, como lo hacían los miembros de otras marinas, en establecimientos científicos extranjeros para estudiar zoología, como el que se encontraba en la ciudad de Nápoles, tras lo cual redactaban memorias de sus estudios y traían materiales de laboratorio y muestras a España[91].

A veces cuando formaban parte de una comisión, como por ejemplo la visita a las obras del canal de Panamá en la primavera de 1886, eran obligados no sólo a escribir una memoria sino también a que fuera publicada en la RGM. De esta forma, la información se extendía a todos los miembros de la corporación, una muestra más del valor que se le daba a la actividad científica[92].

También la memoria del viaje hecho por el crucero *Rio de la Plata* por América del Sur fue escrita por mandato de la superioridad por su comandante, el capitán de fragata Mac Mahon y Sachi. Se le pidió expresamente que escribiera sobre los estrechos canales y los puertos poco frecuentados por España hasta ese momento, para que fuera de provecho a los que le sucedieran y tuvieran que seguir el mismo rumbo. El comandante advirtió que no se hiciera la derrota con los antiguos planos ya que habían variado los sondajes, los bancos de arena de los ríos y las configuraciones de los puertos. Había detectado errores en situaciones de puntos interesantes para marcaciones y demoras, los cuales creaban dificultades para la navegación:

> *"Estas razones me obligaron a adquirir con anticipación planos modernos ingleses, así como los derroteros publicados en los últimos años, los que me han sido de suma utilidad"*[93].

En un entorno cambiante, las vivencias de los anteriores navegantes ayudaban a no confiarse únicamente de los planos y cartas náuticas, siendo fundamental sumar la experiencia de lo acontecido a sus predecesores.

Los instrumentos náuticos también formaron parte importante de los contenidos científicos. La instrumentación de la RGM como laboratorio colaborativo de la ciencia se demuestra por ejemplo a hora de evaluar un digoniómetro marino, que era un instrumento para conseguir mayor precisión a la hora de marcar la posición de un buque. Se hizo un llamamiento a la participación de observaciones y objeciones al proyecto antes de embarcarse en un período de ensayo para así depurarlo de "*gérmenes de errores e imperfecciones*" o resolverse su abandono en caso de poca conveniencia:

> *"Dirigiéndonos a oficiales de Marina, que constituyen el mayor número de los lectores de la REVISTA, debemos abrigar y abrigamos la esperanza de encontrar alguno tan benévolo como para decidirse a favorecernos con las observaciones y objeciones que estime pertinentes al proyecto que nos proponemos explanar, sin atrevernos por nuestra propia cuenta a dar al pensamiento la patente de bondad y utilidad, que desearíamos*

---

[91] Navarrete, A. (1894) "Los estudios zoológicos de los oficiales de Marina". *RGM* (35) pp. 359-363.
[92] Nemesio, V. y Sánchez de Toca, P. (1887) "El canal de Panamá de 1886". *RGM* (21) pp. 355-379.
[93] Mac-Mahon y Sachi, J. (1901) "Memoria del viaje hecho por el crucero de S.M. "Río de la Plata". *RGM* (48) pp. 266-282.

verlo en condiciones de merecer dignamente, según opiniones verdaderamente autorizadas"[94].

El empleo de métodos fundados en el uso de tablas astronómicas para resolver los problemas de la navegación astronómica que empezaban a estar en boga era visto con reticencias, ya que, si bien ahorraban tiempo de cálculo, postergaban los sanos y tradicionales principios de la ciencia náutica. Sin embargo, el hecho de leer las opiniones favorables en la revista de expertos de rancio abolengo náutico hizo que se asumieran como adelantos técnicos que ponían al día sus conocimientos profesionales[95].La RGM, en estos casos, demostró que servía para superar las naturales reticencias al progreso.

Los variados ámbitos de actuación de la Armada española eran los responsables de la amplitud de temas abordados en la RGM que hizo alarde de su carácter "General". Los nuevos materiales y las novedades técnicas en el campo de la construcción están representadas por un curioso artículo sobre cementos de fraguado lento a propósito de las obras hidráulicas que realizaba la Marina y que difundió las experiencias verificadas con los cementos españoles[96].

El comienzo de la era de los dirigibles, imponía la fabricación y posterior almacenamiento de hidrógeno en los mismos barcos. La primera experiencia en España se realizó en el portahidroaviones *Dédalo*, contado en dos entregas por el comandante Julio Guillén quien aún le llamaba "vapor" al *Dédalo*[97]. La aerostación trajo consigo el uso de paracaídas en la Armada y por ello Julio Guillén creyó de utilidad describirlos y explicar su uso en las páginas de la RGM[98].

Dentro de las numerosas avanzadillas científicas encontramos en enero de 1879 un informe sobre la fabricación de la ebonita, uno de los primeros polímeros en descubrirse. Se obtenía al vulcanizar caucho puro con azufre sucesivamente. El capitán de artillería de la Armada Ripoll narró lo inédito del tema, las dificultades que se había encontrado para obtener la información en las fábricas donde se producía y cómo se había documentado:

"Para poder contestar debidamente a la real orden de 25 de mayo del presente año, que dispone se den todas las noticias posibles sobre la fabricación de la ebonita y de cuyo estudio he estado encargado, he procurado reunir el mayor número de datos, lo que ha sido de alguna dificultad por no existir obra alguna que trate de este asunto y demostrar los dueños de las fábricas que la producen, cierta repugnancia en dar detalles sobre dicha fabricación. Las noticias que expondré son entresacadas de un número considerable de publicaciones, habiendo creído de utilidad, no sólo reunir las que se refieren a las propiedades físicas y químicas de la primera materia. Empezará, pues,

---

[94] Perea, A. (1884) "Digoniómetro marino". *RGM* (15) p. 400.
[95] Ribera, L. (1927) "Sobre la navegación moderna". *RGM* (100) pp. 531-540.
[96] Torón, J (1897) "Cementos de fraguado lento". *RGM* (40) pp. 191-206.
[97] Guillén Tato, J. (1922) "Antecedentes y nociones sobre la fabricación de hidrógeno y descripciones de los servicios de este gas a bordo del vapor "Dédalo". *RGM* (91) pp.649-666.
[98] Guillén Tato, J. (1923) "Apunte sobre paracaídas. Descripción de algunos tipos de ellos". *RGM* (93) pp. 55-71.

este informe exponiendo dichas propiedades para entrar después en los detalles de fabricación"[99].

El artículo repasaba la presentación del caucho (Caoutchouc) a la Academia francesa en 1736 y como el proceso de vulcanización descubierto en 1839 por Mr. Goodyear había dado como resultado la ebonita o vulcanita.

1.2. Armamento: la importancia de la artillería y los torpedos

La importancia del armamento en la Marina militar era, sin duda, decisiva. Donde mejor podía medirse la capacidad y el adelanto de las armas era en la práctica de la guerra, por eso de ella se desprendían los análisis que se desarrollaban en los artículos. Tener una visión amplia y completa de los acontecimientos bélicos era una de los objetivos de toda publicación profesional militar.

La manera más completa de forjar lecciones aprendidas era la de tener información de ambos bandos de una contienda. Tras la publicación de varios artículos de torpedos de la Guerra ruso-turca (1877-1878) con los testimonios de los oficiales rusos, la RGM presentó la versión de un oficial de la marina otomana, escrita después de pasado algún tiempo de los hechos, en que se analizaban los comentarios, juicios y apreciaciones de los rusos[100]. Esta circunstancia prestaba a la versión una particular importancia, porque, según el traductor del artículo, servía para verificar hechos y apreciar juicios narrados o formados por los dos contendientes en un asunto de tanto interés para los marinos, lo cual demuestra el interés por dar una versión lo más completa posible de los hechos[101].

Los torpedos fueron cobrando protagonismo hasta que llegó el día que adquirieron nombre propio: el torpedo *Whitehead*. Su irrupción relegó a segundo término a todos los demás torpedos ofensivos. Fue considerado el artefacto naval más mortífero y peligroso teniendo en cuenta su extraordinaria precisión. Todas las publicaciones de la Marina militar proclamaban el hecho demostrado de que un buque de guerra atacado por un torpedo *Whitehead* era un buque perdido[102].

Aunque no todos supieron apreciar el peligro de los torpedos, ni siquiera siendo almirantes de la Marina inglesa. La RGM publicó una traducción de la conferencia pronunciada en marzo en el *Royal United Service Institution* por el almirante inglés Mayne[103]. En opinión del almirante los torpedos nunca figurarían en primera línea de guerra, si bien no era posible desprenderse de ellos, mientras las demás naciones los poseyeran. Afirmaba que el torpedo estaba herido de muerte y que sus amigos los cañones eran cada vez más potentes. Una

---

[99] Ripoll, L. (1879) "Informe sobre la fabricación de la Ebonita". *RGM* (4) pp. 43-61.
[100] Conocida como la guerra de Oriente, supuso el renacimiento de la Marina rusa tras la Guerra de Crimea. Fue la guerra naval en la que se experimentó con el torpedo móvil; por primera vez se lanzaron torpedos en y desde la mar y fue contra un buque otomano desde lanchas torpederas rusas.
[101] Sleeman C.W. S. (1879) "Los torpedos en la última guerra". *RGM*. (4) pp. 500-515.
[102] Yacht (1888) "Torpedos y los torpederos". *RGM.* (23) pp. 339-343.
[103] Army and Navy Gazette (1890) "Maniobras navales sobre las costas de Inglaterra" *RGM* (26) pp.485-492.

demostración más del hecho de que las Marinas de los distintos países no dejaban de vigilarse entre ellas y que no renunciaban a los armamentos que tuvieran los demás por esa simple razón. El papel informativo y vigilante de las publicaciones profesionales era evidente.

La RGM se convirtió en la publicación técnica que precisaba la oficialidad de la Armada, cuya tarea primordial era ejercer el mando, y fue capaz de reunir las novedades, de traducir y de llevar al terreno de lo práctico los adelantos técnicos. En 1880 el teniente de navío Chacón Pery publicó un extracto de las conferencias dadas en la Escuela de torpedos. La nueva arma de guerra era el tema predilecto de muchos oficiales de Marina y a todos les obligaba a estudiar la ciencia eléctrica con más detenimiento de lo que de ordinario se hacía en los establecimientos de enseñanza.

La importancia de la electricidad en la implantación en los torpedos determinó los contenidos técnicos necesarios para manejarlos. El propósito era ocupar algunos pliegos de la RGM con la exposición de las doctrinas eléctricas, bajo el punto de vista práctico y de una manera clara y metódica para que los oficiales que se dedicaban al estudio de la nueva arma, recordaran bajo un solo cuerpo de doctrina, los principios científicos que en ella intervenían y adquirieran noticia de los nuevos adelantos de las memorias y folletos, la denominada literatura gris[104], difíciles de obtener.

Este trabajo resultó ser de mayor importancia en cuanto, en ese momento en que se publicaron en la RGM, no existía ninguna otra obra en castellano que tratara de la teoría de la electricidad de una manera suficientemente práctica, contribuyendo aún más directa y especialmente a su aplicación a los torpedos y defensas submarinas[105].

La precisión en el tiro era el objetivo del armamento militar, pero salvar la vida resultaba prioritario. Los torpedos mantenían riesgos en su manipulación y muchas veces se había cuestionado, desde fuera de la Armada española, la puntería de los marinos españoles. Lo que pasaba desapercibido para los ajenos a la milicia era la falta de seguridad con la que se manipulaban. Entre las mejoras que tenían que ver con su alcance y precisión, también estaban los necesarios avances en seguridad. Se afirmaba que los tubos de lanzar torpedos tenían que cambiar puesto que resultaban tan peligrosos, que se disparaban para librarse de ellos, incluso errando el tiro con tal de desembarazarse de tan incómodo huésped por el riesgo de que explotasen dentro del tubo[106].

En realidad, lo que se había llamado torpedo hasta la aparición de los *Whitehead* no era aún un proyectil autopropulsado que pudiera lanzarse a distancia. Eran más bien cargas explosivas por contacto, es decir minas, pero recibieron este nombre en el siglo XX[107]. Estos

---

[104] También denominada como *literatura no convencional*, es cualquier tipo de documento que no se difunde por los canales ordinarios de publicación comercial, y que por tanto plantea problemas de acceso.
[105] Chacón y Pery, F. (1880) "Apuntes de electricidad" *RGM* (6) pp. 514-520.
[106] Rubio Muñoz, M. (1895) "Tres ligeras ideas reformistas para las construcciones navales futuras". *RGM*. (36). pp. 228-234.
[107] Rodríguez González, A. (1988*) Política naval de la Restauración (1875-1898)* Madrid, Editorial San Martín, p. 49.

artefactos podían fondearse, ser remolcados por otro buque o colocarse como trampas en otro barco. En concreto, la primera vez que apareció el concepto "mina submarina" en la RGM fue en 1912 en una traducción de la revista *Engineering*[108].

La corporación ansiaba dar a conocer muy pronto los cañones experimentales en los que trabajaba la Armada con tecnología propia. No estando aun terminadas las pruebas definitivas del cañón de 10 centímetros y carga simultánea, ideado por el capitán de Artillería de la Armada Miguel García Lomas con un montaje del Cuerpo de Artillería, se creyó conveniente dar a conocer a los lectores de la RGM estos proyectos, para lo que se pidió a los propios inventores la memoria y planos con los que redactar el artículo, que apareció acompañado de la primera foto de la RGM en la que aparece el cañón García de Lomas con montaje Guillén y Ristory[109].

Lograr ser autosuficientes en la fabricación de la artillería en España era sin duda una ambición defendible, aunque inalcanzable. Nuestra guerra con los Estados Unidos había enseñado una lección cuando hubo que armar el *Cristóbal Colón*: la producción para las propias necesidades hubiera evitado pedir favores pagando precios fabulosos o que fueran negados en aras de la neutralidad[110].

También la dependencia exterior en industria naval y artillera suspendió la construcción y el armamento de aquellos buques que la Primera Guerra Mundial sorprendió, en una u otra fase, y que no pudieron entrar en servicio a su debido tiempo. Se hicieron antiguos antes de dejar los astilleros donde se construían o en los arsenales en los que debían armarse como fueron el acorazado *Jaime I*, el crucero *Reina Victoria Eugenia* y otros rápidos de menor porte[111].

Una forma de proteger la industria nacional era promulgar el uso reglamentario en el Ejército del armamento ideado por la propia artillería española. Fue el caso de las granadas rompedoras de 75 milímetros con carga de trilita proyectada por el coronel de Artillería del Ejército Aranaz y cuya obligatoriedad por Real Orden del Ministerio de la Guerra se publicó en la RGM[112].

La artillería y la pólvora avanzaron al unísono. Se impuso la necesidad de publicar un diccionario de pólvoras y explosivos modernos, aunque en la RGM se hizo en un número excesivo de entregas, 12 en total. Su publicación se alargó más de cuatros años desde noviembre de 1893 hasta marzo de 1898. Esto facilitó que a la redacción de la revista llegaran curiosas preguntas de los lectores que fueron publicadas en las últimas entregas. Incógnitas que resaltaban la preocupación de los lectores por la paz en el mundo o por los efectos de hacer pública información armamentística, sin duda relacionado con el auge del terrorismo anarquista y los atentados con bombas de aquella época.

---

[108] Engineering (1912) "Minas submarinas automáticas Elia. Sistema Vickers-Breguet" *RGM* (71) pp. 701-711.
[109] Torón, J. (1897) "Cañón de 10 centímetros y carga simultánea sistema García de Lomas". *RGM*. (40) pp. 634-652.
[110] Eizaguirre, C. (1904) "La futura escuadra española". *RGM* (55) pp. 5-50.
[111] Vázquez, J.M. (1920) "El armamento de nuestros buques en construcción". *RGM* (86) pp. 295-312.
[112] Cervera, A. (1910) "Cuatro palabras sobre proyectiles explosivos". *RGM* (66) pp. 77-81.

"¿Constituye la invención de los explosivos un verdadero progreso en la Historia de la humanidad?"
"¿No es peligroso para la seguridad del orden social divulgar los estudios hechos sobre explosivos?"[113].

La reducción de la rapidez de combustión de las pólvoras transformó las pólvoras negras vivas a pólvoras pardas más lentas y éstas fueron sustituidas por las llamadas pólvoras sin humo. La longitud de las piezas de artillería aumentó por las novedades químicas de las pólvoras. A medida que las pólvoras eran menos vivas, el trazado de las piezas también cambió, y la longitud y el espesor de las bocas creció a fin de que los gases, accionando sobre un trayecto más largo, produjeran una cantidad de trabajo mayor[114].

Las pólvoras sin humo también contribuyeron a reducir el tiempo muerto entre los períodos de carga y puntería con la adopción de los cartuchos metálicos que aumentaron la rapidez de fuego en la artillería española.[115]A este respecto, el primer artículo de la RGM que hablaba de las pólvoras sin humo en los combates navales fue una traducción de la revista *Cosmos* en abril de 1891. Informaba de que en Francia ya se fabricaba una pólvora que producía una ligera humareda e intentaba explicar las modificaciones que el empleo de la pólvora blanca podía tener en la mar, ya que la fumarada producida hasta entonces por las pólvoras perjudicaba mucho la precisión de tiro en la artillería naval[116] .

A juzgar por los artículos encontrados en la RGM, la refrigeración y aislamiento de los pañoles de pólvora a bordo de los buques de guerra siguió siendo un tema que se estudiaba con preocupación y se vigilaban de cerca los percances en otras Marinas europeas[117].

La guerra ruso-japonesa de 1904 demostró, con su inesperado desenlace, que los combates navales se sostendrían a grandes distancias, de ahí que la artillería se haría de grueso calibre para llegar más lejos y traspasar la coraza, en ese momento la de los *Dreadnoughts*. Las principales Marinas del mundo se vieron inmersas en una fiebre por incorporar acorazados.

El adiestramiento de los artilleros de mar pasaba por el zafarrancho de combate, algo necesario pero costoso por lo que la búsqueda de la eficiencia en el tiro se perseguía tanto en tiempo de paz como de guerra. Para sacar rendimiento al cañón de tiro rápido, no sólo había que ser hábiles en hacer puntería sino también en verificarla con celeridad. La economía de recursos exigía mejoras en el factor humano: el ahorro vendría en dar por bien empleado el gasto que se hacía en el personal de artillería reteniendo a los verdaderos

---

113 Salvati, F. (1897) "Conclusión del vocabulario de pólvoras y explosivos". *RGM*. (41) pp. 465-491.
114 Journal de la Jeune Marine (1893) "Notas sobre la longitud de las piezas de artillería" *RGM* (33) pp. 432-445.
115 Sobrini, G. (1901) "La rapidez de fuego en la artillería" *RGM* (48) pp. 249-265.
116 Chabaud-Arnault, C. (1891) "Las pólvoras sin humo en los combates navales" *RGM* (28) pp. 533-544.
117 Aldereguia, C. (1913) "Refrigeración y aislamiento de los pañoles de pólvora". *RGM* (72) pp.33-56.

profesionales sin licenciarlos a los cuatro años y estableciendo campeonatos individuales y de buques para fomentar la sana competencia[118].

El atraso en el tiro de cañón en la Marina española era un secreto a voces, existía unanimidad de puertas para adentro, pero sin llegar a materializarse en las medidas necesarias. Jaime Janer, siendo alférez de navío, lo expresó claramente: *"Tiramos poco, mal y sin orden ni método, eso es lo que nos ocurre"*. El principal problema era que los reglamentos para las prácticas de tiro no se cumplían. Era necesario la implicación de toda la Armada y por ello rogaba cariñosamente a jefes y compañeros:

> "*Es urgente orientar y encauzar opiniones; contribuir todos a la resolución de un asunto en el que puede decirse que va envuelto el prestigio de una Corporación, y con este el de toda la Marina, porque la milicia naval son los buques, y buques que no tiren o que tiren mal no son armas de guerra"*[119].

El 12 de junio de 1916 tuvieron lugar unas maniobras navales en aguas de Ferrol en las que estuvo el ya ascendido a teniente de navío Jaime Janer. El vicealmirante Moreno Elisa las promovió con el cometido de que todos los jefes y oficiales adquirieran conocimiento de las condiciones evolutivas de los nuevos acorazados, fruto de la confluencia de diversos factores técnicos. Participaron los acorazados *España* y *Alfonso XIII* y los cazatorpederos *Terror* y *Bustamante*.

También se buscó adiestrar al personal asignado al servicio de artillería en los ejercicios de fuego con las piezas que montaban esos buques. En los ejercicios de tiro al blanco con cañón, el especialista en tiro naval el teniente de navío Janer, adjetivó el resultado de "lisonjero". Se alcanzó un 20 por 100 de blancos a pesar de la falta de entrenamiento:

> *"Las maniobras no pudieron ser más provechosas. Como antes decía, sólo nos resta esperar que se repitan frecuentemente sobre todo las de tiro, por ser éste el principal objetivo que debe perseguirse en la preparación de un buque de guerra"*[120].

El armamento de los acorazados iba montado en torres giratorias que imponían mucho, no sólo desde fuera, también desde dentro de los barcos, ya no era necesario mover el buque para poder disparar en cualquier dirección[121]. El acorazado *Pelayo* fue descrito por uno de los pocos alféreces de navío que escribieron en la RGM y que ilustró el principal medio ofensivo de su poderosa artillería de 32 y 28 centímetros con profusión de planos y dibujos técnicos[122].

---

118 Escoriaza, J. (1903) "Consideraciones sobre el tiro de cañón a bordo de los buques y medios que se proponen para adiestrar a los artilleros de mar sin grandes sacrificios para el tesoro". *RGM* (53) pp. 532-549.
119 Janer, J. (1913) "Unas cuantas reflexiones". *RGM* (75) pp. 735-747.
120 Janer, J. (1916) "Maniobras de junio de 1916" *RGM* (79) pp.39-53.
121 De la Vega Blasco, A. (1989) "Del vapor a la coraza" La España marítima del Siglo XIX (II) *Cuadernos monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval* (5) p.45.
122 Ribera, Luis de (1894) "Descripción de las torres del acorazado Pelayo". *RGM*. (34) pp. 3-26.

A pesar de los avances, algunas herramientas parecían estancadas en el tiempo ya que se presentó como novedad, incluso con plano, un extractor de cartuchos para la artillería "*Márquez*". Hasta ese momento se sacaban con un "*simple bichero de bote que si bien se manejaba con relativa facilidad, no era en cambio, por cierto, un aparato completo y adecuado para el caso*". Por el nombre del invento y del autor del artículo es fácil sospechar que alguna relación guardaba, no siendo además habitual que escribieran condestables de 3ª en la RGM[123].

La cuestión artillera estuvo muy presente en la guerra de Cuba cuando se formuló la pregunta ¿Por qué no se hizo más daño a los americanos en el combate naval de Santiago? La propia corporación, en una de las escasas ocasiones en que salió en defensa de la actuación de la escuadra de Cervera, desarrolló el argumento de la falta de armamento, denunciando el vacío informativo en torno a este tema en la prensa nacional. Se aprovechó la tribuna de la RGM para responder a esta pregunta de la calle:

> *"En efecto, no se comprende cómo al tratar del combate no haya habido ni un publicista que se ocupara de las condiciones del puerto de Santiago de Cuba ni de sus defensas, que se reducían a un cañón de 16 cm, pues el otro estaba desmontado, y la demás artillería ni alcanzaba ni jamás había alcanzado al enemigo"*[124].

Además de las condiciones del puerto, que entregaba los buques uno a uno a la salida, en Santiago de Cuba se echó en falta una artillería que mantuviera a distancia a la escuadra enemiga.

Entre los siglos XVII y XIX el número de cañones clasificaba el porte de un barco. La capacidad de un buque de guerra dependía de su porte. La artillería iba situada en los costados y definía su formación, eran los llamados navíos de línea. Se alineaban los unos detrás de los otros para formar un muro de artillería que pudiera disparar, todos al mismo tiempo, andanadas contra la flota enemiga, aunque dejaban desamparados los sectores de caza y retirada. Al aumentar la potencia de la artillería, disminuyó el número de cañones a bordo y con ello aumentó la variedad de la distribución que a veces iba a proa, a popa, en el centro o acoplados en torres. Cuando el número de cañones se redujo a cuatro gruesos, se prestó más atención a los tiros de caza y retirada.

El acorazado ejerció un influjo decisivo en la artillería naval al aumentar su eficacia[125]. La artillería mediana de los acorazados se colocaba en las torres de crujía a proa y a popa o como en el *Pelayo*, cuatro cañones en cuatro torres[126].

---

[123] Márquez, P. (1894) "Extractor Márquez destinado al servicio de la artillería de los buques de la Armada". *RGM*. (35) pp. 3-11.
[124] Concas, V. (1898) "Cuestión artillera". *RGM* (43) p. 812.
[125] Nauticus (1911) "El aumento de eficiencia de la artillería naval en las principales potencias marítimas". *RGM* (68) pp. 39-63.
[126] Sobrini, G. (1901) "La distribución de la artillería en los buques" *RGM* (48) pp. 68-77.

En los cruceros la necesidad de defender las baterías sin aumentar demasiado el tonelaje defensivo y el conveniente aislamiento de las piezas que la formaban, sugirió la idea de construir las casamatas, pequeñas torres donde el esfuerzo muscular de sus sirvientes suministraba la energía necesaria para los trabajos de carga y puntería[127].

Con la aparición de la aeronáutica, la artillería y el tiro naval necesitaron especializarse. Se precisó arbitrar los medios para hacer ejercicio de tiro con la artillería antiaérea que comenzaba a estar disponible en algunos centros de la Marina. Para ello se tradujeron los estudios efectuados por el primer batallón antiaéreo y por la Escuela de tiro francesa, cuya mayor parte de lo consignado ya podía aplicarse a la Marina de guerra española[128].

También hubo casos de fiascos armamentísticos como el "rayo de la muerte" del que se habló mucho, aunque nunca nadie pudo comprobar cómo funcionaba. La publicidad que logró, convirtió al inventor en una celebridad, por lo que no fue extraño que la revista lo recogiera como tema del momento ya que todo el mundo hablaba de ello:

> *"La directa aplicación que a los fines de la guerra tendrá, caso de llegar a perfecciones que lo hagan prácticamente utilizable, el reciente invento, que se ha dado en llamar rayo mortífero, del ingeniero inglés mister Grindell Mathews, hace que la REVISTA trate de comentar con sus lectores algo referente a este asunto, como procura hacerlo con todos aquellos que aparecen con probabilidades de un porvenir de eficaces aplicaciones militares*"[129].

1.3. Experiencias y problemas en la navegación

Si algo precisaba la Armada española, tanto en tiempo de paz como de guerra, era navegar por lo que toda información sobre cualquier contingencia que pudiera darse en la navegación y el modo de resolverla resultaba muy necesaria. El comandante Fernando Villaamil, defensor de la instrucción a vela para la formación de guardiamarinas, justificaba estos viajes ya sólo por el entrenamiento que suponía ante el fenómeno meteorológico de la niebla:

> *"Poca práctica astronómica pueden obtener los Guardia Marinas en viajes o travesías como ésta, pero en cambio aprenden o se familiarizan con el más terrible enemigo del navegante, cual es la niebla, causa de tanto y tanto desastre marítimo"*[130].

En este sentido, una de las funciones de la RGM fue poder reunir información sobre elementos que se repetían, pero que al mismo surgían por sorpresa en la navegación, como era el caso de la niebla. Muchas veces tenían que ver con la propia derrota que se seguía, por lo que toda crónica que se enviase con datos, alguna desde el propio barco como la corbeta

---

[127] Pastorín, J. (1902) "Las casamatas de los cañones de 14 centímetros *Canet* que montan los cruceros tipo *Cardenal Cisneros*" *RGM* (50) pp. 167-176.
[128] Bradschaw, A. (1923) "Instrucción de apuntadores en tiro contra aeronaves" *RGM* (92) pp.145-157.
[129] (1924) "El rayo de la muerte" *RGM* (94) pp. 817-825.
[130] Villaamil, F. (1895) "Memoria escrita por el comandante de la corbeta "Nautilus" respecto al viaje que verificó este buque en los años del 92 al 94". *RGM* (36) pp. 143-165.

Narváez a su paso por Chile, para conocer mejor el fenómeno era de mucha utilidad para los navegantes[131]. También era importante divulgar las técnicas de señalización en caso de niebla, siempre en base a las experiencias que se tenían en la mar.

A veces la bruma se añadía a las dificultades del propio puerto, como el de Nueva York, en el que eran frecuentes los siniestros marítimos en su costa para todas las Marinas. La RGM tradujo la solución que proporcionó el capitán Tindelle comandante de la *France*, buque de la Compañía trasatlántica francesa, que describió el descubrimiento que garantizaba la entrada al puerto de Nueva York sin sobresaltos[132].

En medio de una travesía podía darse una avería a muchas millas de cualquier ayuda terrestre efectiva. Aprender a solventarlas, aunque sólo fuera de una manera provisional hasta poder llegar al auxilio más cercano, era sin duda una lección valiosa en la que instruirse, por eso la RGM lo incluyó como uno de los contenidos publicados. Lo hicieron los guardiamarinas a bordo del crucero *Reina Mercedes* y la RGM publicó alguno especialmente útil como por ejemplo cómo construir elementos provisionales de gobierno de un barco para maniobrar en caso de rotura para llegar al puerto más próximo[133]. En la misma línea una traducción, esta vez acompañada de dibujos, de las averías de las máquinas en la mar y el modo de remediarlas[134].

Otra ventaja de escribir en la RGM sobre soluciones a ciertos problemas habituales en las navegaciones era que llegaba a todos los buques y ocupaba poco espacio, por tanto, podía suplir a las fuentes de consulta al uso. Fue el caso de un artículo sobre las pilas hidroeléctricas:

> *"Como quiera que entre los buques de nuestra Armada raro será el que cuente con un tratado especial sobre pilas, cuya consulta es necesaria para improvisar en ciertos casos pilas con los elementos de abordo, y la REVISTA la reciben todos los buques, nos hemos decidido a publicar estos apuntes, que la única ventaja que tienen es presentar poco volumen , y en él he condensado lo más esencial, para que a una simple ojeada se pueda buscar una pila ya conocida, o bien partiendo de potencial buscar la más apropiada al objeto a que se destina"*[135].

Para surcar aguas internacionales resultaba fundamental para los marinos conocer toda reglamentación actualizada sobre ellas. La RGM trató de estar atenta a los cambios y revisiones de las reglas internacionales de la navegación marítima. Temas importantes, como la manera de evitar colisiones en la mar, necesitaban del consenso mundial y se discutían antes de convertirse en reglamentos que habrían de ser ratificados por todos los gobiernos[136].

---

131 Carrasco, F. (1877) "La niebla en el Plata". *RGM* (1) pp.208-213.
132 Moniteur de la Flotte (1878) "Navegación. Recalada a New York". *RGM* (3) pp. 291-293.
133 Cabanillas, J. Araneibia, J. (1895) "Crucero Reina Mercedes". *RGM* (37) pp. 71-75.
134 Ritchie Leask, A. (1898) "Averías de las máquinas en la mar y modo de remediarlas. *RGM* (42) pp. 291-304.
135 Sánchez de León, B. (1889) "Pilas hidroeléctricas". *RGM* (24) pp. 494-506.
136 Revue Maritime et Coloniale (1888) "Las colisiones en el mar" *RGM* (23) pp. 302-320.

Las causas de los accidentes en la navegación eran tan variadas que incluían la sonoridad de las órdenes. Desde la RGM se invitó a tener en cuenta, dentro de las consideraciones que se hacían para evitar colisiones, la de introducir las voces de mando *Babor* y *Estri* en vez de las de *Babor* y *Estribor*, por la igualdad de las terminaciones en *bor*. El autor, un veterano capitán de navío de primera clase, afirmaba haber aplicado en la práctica esta modificación con buen resultado en una fragata en la que había navegado de comandante[137]. Una prueba más de que ninguna idea parecía descartada para ser discutida ni descabellada para ser publicada por la corporación.

Toda experiencia de navegación compartida resultaba útil para el resto de marinos, de ahí que resultasen abundantes las crónicas con las derrotas seguidas por los barcos en aguas internacionales. Algunas se publicaron acompañadas de cartas náuticas, sobre todo lugares remotos como las islas danesas, sin duda interesantes para un marino[138]. Otras relatando su periplo por exóticas tierras como las Islas Carolinas y el recibimiento que iban teniendo por las diferentes tribus, analizando sus costumbres, lecciones de antropología para los lectores de la RGM y que fueron publicadas por Real Orden[139]. Alguna crónica bastante tediosa hablaba con nostalgia del pasado sin aportar nada significativo, permitida seguramente por el rango de vicealmirante de su autor, que se alargó durante siete entregas en casi cuatro años[140].

De la revista *Comptes Rendus des Seances de l'Academie des Sciences* se tradujo un artículo sobre las minas errantes y las corrientes marinas que tienen curiosamente como traductor a Alberto I de Mónaco. Aunque las corrientes marinas eran de un gran interés científico, la publicación del artículo seguramente obedeció al alto rango del Príncipe que formó parte varios años de la Armada española[141].

Otros temas relacionados con la navegación tratados en la revista fueron los faros, el salvamento marítimo, los puertos, con variedad de aspectos como las ampliaciones portuarias, el Canal de Panamá, derrotas, cómo maniobrar un buque cuando se encontraba metido en un huracán, naufragios, dragados etc.

1.4. La obligada actualización sanitaria

La selección de temas de la RGM podía estar determinada por los colaboradores con los que se contaba. En 1906 fueron muy numerosos los artículos médicos. Al año siguiente, se

---

[137] Carranza, J. (1882) "Modificaciones que convendría introducir para aminorar las colisiones en los buques en la navegación". *RGM* (11) pp. 425-440.
[138] Gutiérrez Vela, R. (1894) "Descripción de las islas Faere, sus puertos y rías e instrucciones para la navegación entre ellas". *RGM* (35) pp. 75-142.
[139] Moya, L. (1896) "Viaje del cañonero Quirós. *RGM*. (38) pp. 66-85.
[140] Estrada, R. (1923) "Recuerdos de tiempo viejo". *RGM* (93) pp. 447-467.
[141] Mónaco, A. (1919) "Marcha de las minas flotantes en el océano atlántico Norte y en el Ártico". *RGM* (84) pp. 145-152. y Mónaco, A. (1919) "Las minas errantes en el Atlántico Norte" *RGM* (85) pp. 489-491.

publicó incluso un artículo sobre la participación de los médicos en el Descubrimiento de América[142].

La sanidad siempre se ha considerado importante en cuanto que, para el hombre sano, la vida y el deber no ofrecían obstáculos y cuando el organismo gozaba de salud, el ánimo se encontraba apto para grandes empresas. En este sentido la RGM cumplió una función de educación sanitaria importante de cara al buen funcionamiento y al bienestar de los miembros de la Armada española.

A propósito del segundo centenario de Cuerpo de Sanidad de la Armada, la RGM le dedicó un editorial en 1928[143], deferencia nada habitual, e hizo un recorrido por las firmas médicas habituales de la revista: Fernández Cuesta, García Díaz, Redondo, Montaldo, Maisterra, Clavijo. El comandante médico, Redondo estimó que la RGM era un buen vehículo de difusión para sus impresiones como médico en primera línea de combate. Dentro de la imagen de homogeneidad que siempre se ha tratado de dar de la Armada, existía disparidad de opiniones, reconociéndose que ni en el Cuerpo General ni en el Cuerpo de Sanidad se había obtenido el consenso necesario en cuestiones esenciales:

> *"Los grandes problemas de la Cirugía naval moderna se hallan sin resolver, porque así como los Oficiales de Marina no han lo grado ponerse aún de acuerdo en cosas tan esenciales como el desplazamiento, la artillería, la coraza y el torpedo, nosotros no hemos podido establecer de un modo indiscutible los principios fundamentales que deben servir de norma para determinar la línea de conducta que debemos observar con los heridos, fijando de antemano la clase de auxilios que debemos prestarles durante la lucha, los medios que debemos emplear para transportarlos y el sitio donde deben establecerse las enfermerías de combate de los grandes acorazados y de los cruceros modernos"*[144].

En septiembre de 1905 encontramos uno de los artículos más completos e interesantes sobre la sanidad en la Armada. Gracias al inspector de Sanidad Tomás del Valle, que había realizado estadísticas desde el año 1889 hasta 1904, disponemos de un recorrido por las afecciones más comunes de este período. De la historia sanitaria de los buques se había podido inferir que las condiciones defectuosas de algunos barcos-escuelas, producían un gran número de efectos catarrales. En otros era la monotonía de la alimentación lo que se hacía patente estadísticamente por los muchos enfermos o indispuestos de las vías digestivas. También había buques en que la falta de vigilancia de la higiene obligaba a enviar a los hospitales muchos hombres con enfermedades que demostraban que habían estado poco vigilados y poco limpios.

Del Valle también infirió de las estadísticas, que reconocía incompletas, el cambio de las condiciones sanitarias de los departamentos, dado que hacía algunos años Cartagena había sido un foco de paludismo que padecía tanto la gente del arsenal, como la Infantería de

---

142 Redondo J. (1907) "Participación de los médicos en el descubrimiento de América" *RGM* (60) pp. 55-102.
143 Editorial (1928) "El segundo centenario del Cuerpo de Sanidad de la Armada" *RGM* (102) pp. 537-543
144 Redondo, J. (1904) "Combate naval de Cavite". *RGM* (54) pp. 417-442.

Marina en sus cuarteles y aún la gente de los buques que permanecían fondeados en el puerto. Esta situación fue remitiendo poco a poco, gracias a las mejoras higiénico-sanitarias efectuadas en la población y sus alrededores.

En Ferrol habían sido frecuentes las fiebres tifoideas, que por iguales razones tendían a desaparecer. San Fernando era el departamento más sano, pero por defectos en la confección de los partes médicos, aparecían casos de morbilidad por algunas defunciones en el hospital del departamento. Esos enfermos eran casi todos repatriados de Fernando Poo y las posesiones del río Muni, los cuales volvían todos a Cádiz y allí recidivían unos, y otros necesitan ser asistidos por achaques graves de la afección que contrajeron en aquellas tierras malsanas.

En su contacto con la juventud marinera encontramos en el inspector de Sanidad mucha comprensión con los males imaginarios de los jóvenes grumetes:

> *"Las comidas, el alojamiento, la disciplina, el estudio reglamentado y tal vez excesivo, la ausencia de familia, todo en una palabra obra desfavorablemente sobre el aspirante, y no es de extrañar que recurra con frecuencia a la enfermería para aliviarse de enfermedades reales o imaginarias. Esta morbidad de los futuros Oficiales, encuentra (y debe encontrar), cierta humanitaria blandura en los Médicos encargados de remediarla y en los jefes de esos jóvenes que pasan por la crisis de un cambio radical de vida…"*[145].

A través de este artículo se tiene conocimiento de las enfermedades más habituales a bordo: anginas, catarro bronquial, fiebre catarral, hemoptisis, tuberculosis pulmonar y enfermedades del aparato digestivo, fiebres tifoideas, paludismo, heridas y quemaduras.

Hubo un tiempo en que la uniformidad de la marinería no incluía calzado, el baldeo constante de las cubiertas de madera y la subida por las arboladuras lo hacía incompatible de forma que la falta de costumbre, y seguramente la poca calidad de éstos, les causaban más problemas que la falta de ellos, así lo expresó el médico de la Armada Fernández Caro en enero de 1880:

> "*Es muy común en la marinería no llevar calzado en el buque: los autores de higiene encuentran a esto el inconveniente de que a pie descubierto está expuesto a eritemas por la acción del calor y los rayos solares en los países cálidos y a congelaciones en los fríos. Nosotros no participamos por completo de esta opinión, y no consideramos tan perjudicial no llevar calzado a bordo; la marinería de nuestro país, por lo menos, está desde su niñez acostumbrada a no usar calzado alguno, y la piel del pie está encallecida y como curtida, de modo que es poco impresionable a la acción del calor y del frío; y tan es así que raras veces hemos tenido que curar enfermedades ocasionadas por ir descalzos y sí, con mucha frecuencia, rozaduras y ulceraciones determinadas por un*

[145] Valle, T. Del (1905) "Estadio sanitario de la Armada en 1904". *RGM* (57) pp. 339-345.

calzado a que un pie no estaba habituado. No se entienda por esto que nos oponemos a que en las regiones muy frías, el pie vaya todo lo abrigado que sea preciso"[146].

En la segunda entrega del artículo[147], llama la atención el número de casos de sarna, "*hija de la suciedad y del descuido*": 122 casos en 1904, aunque el número había disminuido ya que en 1889 hubo 200 y en 1890 fueron 236 los contagios.

Gracias a una memoria sanitaria del médico de la Armada, Pedro Arnau y Andrés, mandada para publicar en la RGM por Real Orden, conocemos un remedio para uno de los grandes males del viajero en general y del marinero en particular:

"*La saludable costumbre de ir descalzos y las faenas de baldeo, sobre producir limpieza, ayudan a vencer el estreñimiento habitual en el personal embarcado, dolencia que preocupa con exceso al que la sufre, y cuyos efectos aparecen patentes"*[148].

Las faenas de baldeo sólo las cumplían los guardiamarinas embarcados en la corbeta escuela *Nautilus* por lo que no sabemos cómo solucionaban la falta de tránsito intestinal los demás miembros de la dotación.

La juventud y los viajes de instrucción de la corbeta-escuela atraían más peculiaridades sanitarias que solventar. Hablaba de tener en cuenta el estado de salud de los que entregaban sus cois, mantas, etc., y que los propios marineros se presentaron un día en la enfermería diciendo que preferían dormir en el suelo antes que en los cois que les suministraban de unos enfermos de blenorragia y de sífilis. El comandante resolvió no cambiar la ropa de cama de los enfermos hasta su completa sanación.

En esta materia fueron numerosos los artículos sobre higiene, la única manera de conservar la salud en las navegaciones, en las estancias en el extranjero y en general en todos los espacios cerrados donde se aglutinaba la dotación[149]. El personal médico de la Armada fue consciente de ello e intentó transmitir, mediante la RGM, la importancia de las medidas higiénicas. Fernández Caro, primer médico y autor de varios libros y artículos sobre la higiene del navegante, afirmaba que si había en la Medicina algún ramo que debía merecer la preferencia del médico, era seguramente la higiene naval. Conscientes de que el aseo pasaba por la educación, la clase médica de la Armada abogaba por incluir la enseñanza de la limpieza y la pulcritud en el plan de estudios de la Escuela Naval Militar[150].

---

146 Fernández Caro, A. (1880)" Higiene del navegante" *RGM* (6) pp. 7-24.

147 Valle, T. del (1905) Estadio sanitario de la Armada". *RGM* (57) pp. 425-434.

148 Arnau y Andrés, P. (1906) "Memoria Sanitaria". *RGM* (58) pp.582-604.

149 Lo mismo puede decirse del Ejército de Tierra. Una de las denuncias de la revista *España* apareció en el artículo "La epidemia en los cuarteles" sobre las malas condiciones higiénico sanitarias en los acuartelamientos. Se denunciaba el alto índice de mortandad que estos sufrían a comienzos del siglo XX por lo que se llamó "la fiebre de los cuarteles". Frieyro de Lara, B. (2004). "La cuestión militar en la revista España". *Historia Actual Online,* 5, pp. 39-52

150 Clavijo y Clavijo, S. (1921) "Desarrollo y enseñanza de la higiene en la Escuela Naval Militar". *RGM* (89) pp. 171-180.

La salud de las dotaciones pasaba también por la alimentación. En 1880, Fernández Caro[151] se quejaba de que a final del siglo la alimentación de la dotación era la misma que a principios del siglo XIX. La verdad es que la alimentación era como antes del siglo XV dado que ni siquiera se había incluido en la dieta la patata, descubierta en los viajes de Colón, la cual se conservaba bien y era del gusto de la marinería. Salazones y bizcocho seguían siendo la base de la ración alimentaria de la tropa:

> *"La ración náutica de hoy es casi la misma que daba a principios de este siglo. La carne salada, las legumbres secas, la galleta son su base fundamental. Mejor o peor combinados, más o menos distribuidos, estos son los principios que componen la alimentación del mar de casi todos los buques, alimentación invariable para todas las épocas, para todos los países, y que ha pasado por encima de todos los progresos de la industria y todos los adelantos de la ciencia, sin fijarse en los unos ni utilizarse de los otros ¿De qué han servido a la marina los diversos procedimientos de conservación de las carnes, si todavía siguen usándose los salazones, el non plus ultra de la industria de nuestros abuelos? ¿De qué ha servido que la ciencia haya probado la influencia de la falta de vegetales frescos en la producción del escorbuto, si todavía siguen usándose las célebres menestras, que por su mala cocción y digestión difícil son la desesperación de los cocineros y el origen de las frecuentes indisposiciones gástricas de las tripulaciones? Ni las patatas que tanto aprecia el marinero, fáciles de conservar por medio de la desecación, ni las legumbres prensadas, ni las conservas de carne han sido adoptadas todavía por la marina"*[152].

Hallándose próximas a terminar las contratas de víveres, se creó en 1885 una Comisión compuesta de un jefe de la Armada, un médico y un funcionario administrativo, los señores Carrasco, Corrochano y Donate, encargados de estudiar la alimentación reglamentaria de las dotaciones y proponer reformas para mejorarlas. Lo que pudieron comprobar debía justificar una subida del 4,8% ya que el precio de la ración se proponía que subiera a 1,048 pesetas ya que en ese momento estaba a 1 peseta por marinero/soldado:

> *"…creemos que no carece de interés la divulgación entre nuestros compañeros de la parte esencial de aquel trabajo, a fin de que puedan hacer ensayos y comunicar los resultados a la citada Comisión, prestándola al concurso valioso de la experiencia, no solo para facilitar y completar su interesante estudio, sino para acudir con paternal solicitud en auxilio del bienestar de nuestros marineros y soldados, correspondiendo así al honrado concurso que con tanta abnegación y hasta cariño, justo es declararlo, nos prestan esas clases humildes cuanto beneméritas, para llevar a cabo en tan distintos órdenes esa misión difícil y alternativamente halagadora, insoportable, gloriosa, oscura, pacífica y terrible que constituye el mando y el gobierno de los buques"*[153].

---

[151] Ángel Fernández Caro fue el segundo director del *Boletín de Medicina Naval* creado en 1878 en el Hospital de Marina de San Carlos en San Fernando, Cádiz.

[152] Fernández Caro, Á. (1898) "Higiene del navegante" *RGM* (6) pp. 7-24.

[153] Aullón y Villalón, R. (1888)" El alimento de las dotaciones". *RGM* (22) pp. 147-158

En 1888 este tema protagonizó una de las polémicas más agrias que hemos leído en las páginas de la RGM. En enero el médico García Díaz resaltaba la importancia de la sanidad y hablaba de los talleres de la ciencia, los talleres de la moderna higiene dado que se podía luchar sin cañones, sin timón ni aparejo, pero no se podía luchar sin salud[154]. También tocaba el tema de los suministros alimenticios y fue contestado en marzo por el primer médico de la Armada y componente de la comisión encargada para estudiar las contratas de víveres, Manuel Corrochano[155].

En junio, volvió a escribir García Díaz[156].Finalmente, en septiembre el primer médico de la Armada, Manuel Corrochano, además de subrayar el carácter técnico y científico de la RGM, puso fin a la pública discusión, que excedía su ámbito puesto que el debate se había propagado hacia otras publicaciones profesionales, con un texto de una dureza muy poco habitual en las páginas de la revista:

"RECTIFICACION

> *Pensábamos que con el artículo publicado sobre reconocimiento de víveres que vio la luz pública en esta revista en el mes de marzo, motivado por otro que en enero publicó en la misma un distinguido profesor de la Armada, bastaba y sobraba para que examinados ambos proyectos de reconocimiento de víveres, la Marina pudiera juzgar, y que si alguna contestación se precisaba, no podría ser otra que la de una aclaración o rectificación según fórmula; pero nuestra sorpresa ha subido de punto cuando en vez de contestar concretamente a nuestras observaciones dentro del terreno de la ciencia en cuyos campos únicamente hemos discutido, se nos reta pública y paladinamente si no nos damos a partido en liza a comenzar hablando técnicamente en periódicos técnicos sobre el reconocimiento de víveres que se viene discutiendo, si pretexto de no abusar de los lectores de esta revista.*
>
> *Cuál sea el motivo de tan extraña resolución no me lo preguntes a mí, caro lector, pues si se alega el que esta revista no debe pasar de generalidades sin abusar del lector, contestaremos que la naturaleza técnica de este periódico no admite tales argumentos y que si se titula REVISTA GENERAL no es porque en ella no se haya de tratar más que generalidades, sino porque se refiere a toda clase de asuntos técnicos de todos los cuerpos técnicos de la Armada.¡ y si esto no es así ¿ a qué viene el dignísimo articulista, a que me refiero, escribiendo artículos médicos todos los días en la revista de una manera espontánea como viene haciendo? Es más, fuera del boletín de Medicina naval, periódico hermano de la REVISTA por ser de Marina, no habrá periódicos más técnicos para el caso que la REVISTA para tratar ese asunto. Y si en el Boletín cuando el ilustre contrincante ha vertido análogas ideas allí le he contestado, y si ahora que las vertió en la revista de marina, aquí también me he hecho cargo de ellas ¿a qué viene ese reto científico para periódicos técnicos?".*

---

[154] García Díaz, F. (1888) "Los médicos analistas". *RGM* (22) pp.38-44.
[155] Corrochano, M. (1888) "El reconocimiento de víveres". *RGM* pp.305-318.
[156] García Díaz, F. (1888) "Los últimos víveres". *RGM* pp.721-729.

"Después de esto a nadie extrañará que, aunque sea en forma de rectificación combata el citado artículo y moleste a los lectores con una discusión que no es discusión ya, sino repetición de argumentos, pues el asunto es tan claro que de por sí está agotado, pero mi silencio después de tal reto científico podría interpretarse de una manera poco favorable"[157].

Muy interesantes, desde el punto de vista médico, resultaron ser las memorias sobre los estudios en los territorios de Ultramar, como por ejemplo en Fernando Poo[158].

También se publicaron memorias de las travesías, como la realizada a bordo de la fragata *Blanca*, con apuntes geográficos médicos o la memoria sanitaria escrita a bordo de la corbeta *Nautilus*, escuela de guardiamarinas[159].

Este conocimiento de la geografía médica, gracias a sus observaciones en los viajes por todo el mundo, así como al tratamiento médico de los marinos que regresaban de sus viajes, convirtió en expertos a los galenos de la Marina, una vivencia cosmopolita que pocos doctores tenían en ese momento en España. Esto les permitió participar en cursos, como los de la Academia de Higiene de Cataluña, con ponencias tan interesantes como "Protección sanitaria de los emigrantes en los países de su destino" que además fueron divulgadas a un público más amplio al publicarse en la RGM[160].

Algunos artículos no fueron firmados por un autor, de lo que se deduce que se publicaron por expreso deseo de la redacción de la revista. Eran, sin duda, temas importantes de las prácticas médicas para conocimiento de la corporación, como por ejemplo la Real orden del 26 de octubre de 1888 sobre reglamento de vacunaciones en la Armada[161].

El cambio de la arquitectura naval trajo también consecuencias médicas. Los barcos, cada vez más compartimentados, hacían imposible el uso de las camillas a bordo y la conducción de heridos se hacía a brazo o entre dos hombres cogiendo al lesionado uno por los pies y el otro por los brazos. A veces era por la falta de camillas, que se destrozaban en el combate. La camilla acomodable a todas las exigencias de la lucha en los barcos modernos estaba todavía por inventar, pero muestra de la preocupación por este tema de la evacuación del personal en la emergencia sanitaria es que apareció en la RGM.

El cuerpo médico asistía de testigo a los cambios que se producían en los hombres a consecuencia de la transformación de los barcos, sin duda el personal sanitario fue el más atento al factor humano:

---

157 Corrochano, M. (1888) "Reconocimiento de víveres". *RGM* (23) pp. 344-354.
158 Gutiérrez y Pallardo, E. (1903) "Memoria. Contribución al estudio de la higiene en Fernando Poo". *RGM* (53) pp. 405-455.
159 Calvo Rayo, G. (1887) "Apuntes geográfico-médicos". *RGM* (20) pp. 734-745 y Arnau y Andrés, P. (1906) "Memoria sanitaria" *RGM* (58) pp.582-604.
160 Figueras Ballester, L. (1926) "Protección sanitaria de los emigrantes en los países de su destino". *RGM (98)* pp. 23-52.
161 (1889) "Una real orden muy interesante". *RGM* (24) pp.274-285.

> "*Nadie puede negar que entre el marinero que dotaba las embarcaciones de vela de hace medio siglo y el hombre de guerra que tripula las modernas fortalezas flotantes, media un verdadero abismo. El primero era todo músculo, El segundo, a fuerza de manejar máquinas y de verse suplantado por ellas se va convirtiendo poco a poco en un manojo de nervios. Antes, la decisión y el arrojo eran los factores principales en las contiendas marítimas. Hoy, la previsión y el cálculo ejercen preponderancia*"[162].

De las guerras también se aprendían lecciones sanitarias. La costumbre de antaño de vestirse las mejores galas antes del combate, se retoma en la guerra ruso-japonesa. La tradición no era arbitraria, bañarse y mudar limpio a la dotación servía para tener la piel y la tela aseadas en caso de heridas[163]. Así lo dispuso también el almirante Cervera Topete cuando se inmoló la Armada española en Santiago de Cuba, aunque no alegó razones sanitarias[164].

La participación del Cuerpo de Sanidad en la publicación profesional fue muy importante. Los médicos escribieron muchos artículos en la RGM. Muy concienciados de la importancia de estar informados de las últimas novedades, así como de la importancia de la divulgación de la ciencia galeana y las medidas sanitarias. En diciembre de 1927 por ejemplo, el comandante médico de la Armada Salvador Clavijo publicó la primera entrega de cuatro[165] sobre unas lecturas sanitarias para conocimiento del mando en los buques de guerra, sin duda entregas muy útiles a bordo y toda una declaración de intenciones de lo que debía ser la RGM.

El personal médico de la Armada aprovechó bien la oportunidad que la RGM le daba, pues la observaron no sólo como una revista técnica sino general, como su nombre indicaba. En este sentido, un artículo sobre cirugía naval comenzaba de esta manera:

> *"No voy a escribir un artículo absolutamente profesional sino a indicar una reforma convenientísima, en mi sentir, a todos los que navegan: por eso acudo a la galante hospitalidad de esta REVISTA cuyo carácter general la hace muy a propósito para la mayor publicidad"*[166].

No todos los artículos escritos por el cuerpo médico eran de sanidad, al menos en sentido estricto. Parecía como si el contacto más directo con las dotaciones les proveyera de cierta sensibilidad holística hacia el ser humano. De ahí que, en uno de ellos, se reclamase "*nuevas ideas y nuevos tanteos de acomodación al medio en que se vive"*, reconociendo que todo admitía novedades "*Uno es e invariable el dogma, pero múltiple y sucesiva la interpretación*

---

[162] Redondo, J. (1906) "Enseñanzas médicas de la última guerra". *RGM* (58) pp.858-874.
[163] *Ibíd.*
[164] En la arenga previa al combate naval el almirante Cervera dijo: "He querido que asistáis conmigo a esta cita con el enemigo, luciendo el uniforme de gala. Sé que os extraña esta orden, porque es impropia en combate, pero es la ropa que vestimos los marinos de España en las grandes solemnidades, y no creo que haya momento más solemne en la vida de un soldado que aquel en que se muere por la Patria". Cervera Fantoni, A. L. (2016) El desastre del 98 y el fin del Imperio Español. Editorial Biblioteca Nueva, p. 137.
[165] Clavijo, S. (1927) "Lecturas sanitarias para conocimiento del mando en los buques de guerra". *RGM* (101) pp. 907-918.
[166] Montalbo, F. (1886) "Cirugía naval". *RGM* (18) pp. 184-192.

secundaria". Su autor abogó por la antropología militar en contraposición al "*socialismo militar*" el más antiguo del mundo, en el que todos los soldados que se vestían del mismo modo debían marchar igual número de kilómetros y debían pensar lo mismo y al mismo tiempo, en el tipo de milicia en el que todos los organismos eran aptos para sustituirse. En el reparto de funciones como en una orquesta, la unidad hombre tocará lo que se le mande, sea o no lo que mejor ejecute.

> *"Si la tradición quiere una milicia de pólipos, en el pólipo está el ideal del militar socialista, que a nadie eleva; si quiere algo más, si quiere un ejército de hombres, entonces comience por distinguir en esos hombres a los diferentes miembros del conjunto y a comprender que el mismo uniforme que cubre el brazo del guerrero protege también su cabeza. Las modernas milicias tienen que realizar una evolución orgánica, y ya es hora de que a la embrionaria uniformidad suceda la división de las energías, que es la esencia misma del adelanto. La sumisión, la obediencia ciega, existe lo mismo en los organismos heterogéneos que en los homogéneos, y pretender que la disciplina es la igualdad, es tanto como negar que precisamente por ser desigual el órgano nervioso del contráctil manda éste aquél"*[167].

1.5. Enseñanza en la Marina

Toda profesión requiere una formación continuada acorde con los avances y con los perfeccionamientos necesarios para los retos diarios de la actividad profesional. La RGM cumplió como soporte para vehicular un canal permanente de actualización de conocimientos y también cumplió funciones como foro de reflexión continuado sobre lo que debía formar parte del aprendizaje temprano de los guardiamarinas.

1.5.1. Calibrando el conocimiento científico en la formación del marino

El equilibrio entre la teoría y la práctica de la formación de la oficialidad de la Armada española fue siempre motivo de preocupación entre sus miembros, y por tanto de debate.

En 1902 el teniente de navío Cervera Valderrama escribió en las páginas de la RGM sobre la especialización de la oficialidad de la Marina frente a la tradicional instrucción marinera: "*...al crear Cuerpos especiales para el manejo de las baterías, los torpedos, etcétera, éstos se harían necesariamente nautas y no habríamos conseguido más que tener artilleros nautas en vez de nautas artilleros"*[168]. La propuesta del comandante era justo la contraria, nunca perder de vista que ante todo había que anteponer al navegante: "Hay *que hacer nautas artilleros, nautas torpedistas, nautas estrategas y nautas tácticos*".

---

[167] García Díaz, F. (1891)" Estudios de antropología militar, del socialismo antiguo en las milicias modernas". *RGM* (29) pp. 151-157.

[168] Cervera Valderrama, J. (1902) "La teoría y la práctica del oficial naval militar. Continuación" *RGM* (50) pp. 611-621.

Establecer las necesidades de conocimiento del oficial de guerra era prioritario para poder adaptar la enseñanza a esas necesidades. De ahí que el autor señalara el hecho de que los artilleros no necesitaran conocer las técnicas de construcción de los cañones, la aleación de metales o la precisión del rayado, pero sí sobre el calibre y sistema de artillería del enemigo, apreciar distancias o el conocimiento práctico del material. No se confiaba mucho en la capacidad cerebral del hombre, había que elegir un solo propósito:

> *"Hay que tener en cuenta que el tiempo empleado en química, metalurgia etc. no puede ocuparse en navegación y astronomía. El cerebro del hombre es muy limitado, y trabajando excesivamente da por resultado no contar con hombres aptos para el desempeño de lo más fácil.*
>
> *Hay más; las funciones del buen constructor son, por temperamento, por idiosincrasia y por esencia, incompatibles con las del buen militar artillero; ni el que está dotado por Dios del talento necesario para hacer planos y proyectos meritísimos se aviene a los detalles de la milicia, ni el hombre de golpe de vista militar y facultades para el mando, simpatiza con el tranquilo trabajo del planear y calcular incesante. Así la artillería de Marina, dedicada exclusivamente a la construcción, nos da un González Hontoria, García Loma, Sarmiento y González Rueda, verdaderos éxitos que irían desapareciendo si llegara a poderse realizar el ideal de los soñadores".*

La ciencia y la técnica formaban una parte importante de la formación de la oficialidad de la Armada española. Tanto es así que la primacía del carácter científico de la enseñanza hasta presentaba cierta desviación para servir con provecho en lo que cada uno estaba llamado a dar en la Marina, siendo objeto de desprecio entre los compañeros, quienes no sentían inclinación por las operaciones matemáticas, los llamados *marinerotes*:

> *" En mi tiempo de Escuela Naval, era ridiculizado con el título de marinerote el aspirante que prefería bogar en los botes y hacer maniobras a desarrollar las difíciles teorías del cálculo; admirábamos como a Dioses a las eminencias que resolvían el número de giros que había de dar la rosca para ir desde A hasta B, y casi despreciábamos al que con viento duro manejaba una embarcación sin meter agua a bordo, o tenía la habilidad de avantearla contra la fuerte corriente de la ría. Todos son iguales defectos, vicios de una educación científica detestable, barreras puestas en la corriente de voluntad demostrada por los verdaderamente útiles para su cometido"*[169].
>
> Juan Cervera y Valderrama, profesor de la Escuela Naval, escribió a bordo de la fragata *Asturias* que era la enseñanza la que debía ayudar a realizar la necesaria selección del personal en base a sus aptitudes:

[169] Cervera y Valderrama, J. (1906) "Más sobre la educación". *RGM* (59) pp. 888-914. Cervera y Valderrama se situó en el puesto 10 de los escritores más prolíficos en la RGM y destacó por sus contenidos en Administración, Estrategia Naval y Enseñanza.

"*La habilidad de un sistema educativo no consiste en seleccionar, sino en dedicar a cada uno para lo que sirve, sacando del hombre el mayor provecho para Dios, para la sociedad y para la patria*"[170].

Para algunos el sistema era demasiado ambicioso e ingenuo y había que simplificarlo para poder cursarlo en cuatro años. En 1911 se desmitificó la necesidad de las matemáticas, en un estudio sobre educación naval en el que decía el capitán de navío Miranda:

"Debe despejarse el programa, de esta materia, de toda pretensión inmodesta y dejar las matemáticas sublimes o más altas para los ingenieros, especialistas superiores, o aquellos oficiales de Marina que deseen serlo o tengan vocación para esos estudios".

Gran parte de la corporación debía estar de acuerdo con la afirmación ya que la redacción de la revista avalaba al autor al añadir *"Porque es muy cierto como lo dice el Sr. Miranda que las matemáticas pueden llegar a inspirar un espíritu de abstracción que perjudica al estudio de las cosas tangibles"*[171].

Casi 20 años después, un articulista volvió a darle la razón al capitán de navío Miranda en un escrito que cuestionaba la forma de ingreso en la Escuela Naval e hizo uso de vocativo al lector, una clara invitación a opinar, para despertar un debate que sin duda se sentía como urgente y necesario.

"Dicho sea con toda clase de respetos, ¿qué opinas, lector, del procedimiento de ingreso en la Escuela Naval? El método podrá ser todo lo apropiado que se quiera para evitar favoritismo; pero no creo que nadie sostenga que sea el indicado para reclutar a los muchachos más inteligentes, que es lo que interesa".

También cuestionaba los resultados que podrían derivarse de la endogámica elección de oficiales como profesorado de la Escuela Naval para la formación científica:

"El nombramiento de Real orden de Oficiales del Cuerpo General para el profesorado de asignaturas como la Física, Química, etc. en nuestra Escuela Naval, dejando aparte consideraciones que no son del caso, representa por sí solo lo equivocado de un sistema que aleja de su verdadera misión al Oficial de Marina. Nuestra intervención en la enseñanza debe limitarse a la que se requiera la formación de un espíritu militar elevado y en la que tenga relación directa con la técnica de la guerra y su preparación"[172].

---

[170] *Ibíd*.

[171] Miranda, A. (1911) "Estudio sobre educación naval". *RGM* (69) pp. 1865-1921 y meses más tarde, el mismo autor volvía el tema haciendo una comparativa de la Escuela Naval en España con las de otras marinas en Miranda, A. (1911) "Organización de las escuelas navales de Alemania, Austria e Italia". *RGM* (69) pp. 1685-1749.

[172] Navarro, F. (1930) "Sobre enseñanzas y política naval" *RGM* (106) pp. 373-384.

El asunto de la enseñanza y el difícil pero necesario equilibrio entre la teoría y la práctica preocupó durante mucho tiempo y no faltó quien apuntó que el oficial de la Marina debía ser ambas cosas:

> *"Que el Oficial de Marina debe poseer los conocimientos teóricos necesarios para que comprenda y domine los principios fundamentales de todo aquello que deba manejar, ¿quién puede dudarlo? Pero, ¿quién puede tampoco poner en tela de juicio que el que debe dirigir una faena cualquiera, u ordenarla es absolutamente preciso que la conozca?"*[173].

E incluso que su formación debía ir más allá de la Escuela Naval y recibir una formación continuada durante toda su vida profesional:

> *"El error de nuestro sistema actual es que se hace un oficial de una vez para siempre y esto no puede ser. El estudio, para que sirva para algo, tiene que ser constante, durar toda la vida. Pero hoy, como antes, el joven que se coloca el galón de alférez de navío ya no estudia más, por regla general"*[174].

En ocasiones se firmaban contratos con instituciones científicas extranjeras para que, igual que hacían otras Marinas, los oficiales cursaran especialidades relacionadas con el elemento marino, llegando a durar la estancia hasta dos años en establecimientos investigadores internacionales, lo cual indudablemente enriquecía sobremanera la formación de los marinos elegidos[175].

1.5.2. Gestión del conocimiento y curación de contenidos

El siglo XXI ha acuñado un nuevo término para definir tareas que llevaban tiempo realizándose en el mundo de la comunicación y la gestión del conocimiento. La curación de contenidos consiste en buscar, encontrar y seleccionar los contenidos relevantes para distribuirlos de forma segmentada en una organización o colectivo de acuerdo a sus intereses o necesidades. La difusión selectiva de la información es una estrategia para aportar valor en el flujo de información para mejorar la capacidad de asimilación de referencias por parte las corporaciones y evitar la saturación por exceso de contenidos, así como la carencia de datos pertinentes[176].

La RGM supuso un instrumento perfecto para la difusión del saber y una herramienta para la gestión del conocimiento al conseguir el paso del conocimiento tácito en conocimiento explícito. La escritura de conocimientos y experiencias garantizaba el traspaso del saber y la RGM su difusión.

---

[173] Cervera, L. (1920) "Mas sobre la enseñanza profesional del oficial de Marina". *RGM* (86) pp. 723-725.
[174] *Ibíd.*
[175] Navarrete, A. (1894) "Los estudios zoológicos de los oficiales de Marina". *RGM* (35) pp. 359-363.
[176] Guallar, J., y Leiva-Aguilera, J. (2013). *El content curator*. Editorial UOC.

El hecho de que los marinos escribieran lo que sabían gracias a su ejercicio profesional, era un cauce enriquecido con lo que aprendían a través de otras fuentes de conocimiento, todo ello volcado en una publicación accesible públicamente que se juzgaba de suscripción obligatoria para cualquiera que perteneciera a la corporación. Sin duda ellos mismos fueron muy conscientes del *caudal colectivo* y así lo dejaron expresado en sus páginas:

> *"Entiendo que dos son las fuentes técnicas y una la canalización que conduzca y distribuya convenientemente el líquido redentor. La enseñanza que se derive del ejercicio propio de la profesión y las que se deriven del ejercicio de los extraños, son los orígenes; una publicidad grande, ilimitada, que permita que la enseñanza de cada uno se difunda y pase de constituir propiedad individual a ser caudal colectivo, es el medio que se me antoja más eficiente"*[177].

Era una buena manera de crear conocimiento profesional a través de la inteligencia colectiva. El espíritu técnico reunido, canalizado, organizado y accesible. Al ser una publicación pública podía ayudar, con esa visibilidad del conocimiento, a aumentar el prestigio de la corporación:

> *"Y en cuanto a la propia REVISTA, es idea que he tenido el honor de oír enunciar a un ilustre almirante que con hechos ha prestado buen servicio a la Corporación; al enaltecer la única publicación profesional que tenemos, espejo donde los extraños nos miran, y que por ser acusadora de nuestro nivel merece los mayores cuidados y todos los cariños que hoy se le prodigan"*[178].

La gestión del conocimiento debe seleccionar buenas y variadas fuentes de información y convertirlas en un producto informativo ajustado a las necesidades del lector. La selección que se realiza con la curación de contenidos es una labor discriminatoria que actúa con filtros que valoran la relevancia de la información. Muchas de las traducciones cumplieron con este objetivo, algunos casos fueron aún más específicos, consecuencia de la necesidad real de información para una audiencia muy segmentada. En 1933 se publicaron una serie de artículos del capitán de fragata Moreno Fernández en donde aparecían condensados los principios y teorías que servían a la organización y ejecución del tiro a bordo de los barcos:

> *"Me pareció siempre que tal labor ofrecía siempre todos los caracteres de una necesidad a llenar cuanto antes, teniendo en cuenta, por una parte, la rapidez de evolución de esta importantísima rama profesional, y por otra, el deseo, reiteradamente expuesto de tantos compañeros, de mantener al día sus conocimientos sin tener que enfrascarse en la penosa tarea que implica la selección en voluminosos textos y profusión de revistas técnicas de lo fundamental y de lo que es superfluo, al menos para los que por la orientación dada a sus actividades, ni pretenden ni se consideran obligados a profundizar en la materia"*[179].

---

[177] Armada, A. (1907) "Enseñanzas". *RGM* (60) pp. 31-48.
[178] *Ibíd.*
[179] Moreno Fernández, S. (1933) "Divulgación del tiro naval". *RGM* (112) pp. 27-45.

Los propios jefes que llevaron las riendas de la RGM, supieron ver el potencial que tenía que la experiencia de los años se hiciera accesible a los que empezaban y fueron los primeros en pedir que se compartieran esos conocimientos de los más veteranos que además disponían de tiempo para escribir; los miembros en la reserva:

> *"Invitado por alguno de los jefes que tienen a su cuidado la redacción de la Revista General de Marina a tomar alguna parte en aquella ilustrada publicación, invitación, sin duda, inspirada en la confianza de que la experiencia de los años podría sugerirnos ideas que la juventud de nuestra Armada sabría utilizar..."*[180].

1.5.3. Instrucción marinera: la experiencia del Buque Escuela

En la Armada española no existía un único concepto de lo que debía ser un marino, como tampoco existía un único método para formarlo. Este es uno de los apartados más debatidos en la corporación y por ende en la RGM. Algunos artículos tuvieron el propósito de diferenciar la educación de la instrucción, sin dejar fuera la necesidad de ambas, una formación científica y un adiestramiento marinero. *"Se educa para un arte; se instruye para una ciencia. La educación se refiere, principalmente, a virtudes, la instrucción a conocimientos"*[181].

Cada vez que se discutía la reorganización de la Marina, se cuestionaba la formación de la oficialidad y su instrucción marinera. En especial cuando se aprobaba un presupuesto de Marina y se opinaba sobre la manera de distribuirlo y en qué invertirlo. La dicotomía entre la tradición y la modernización en que siempre se encontraba la Armada, centraba el debate sobre qué era lo que realmente necesitaba el oficial de la Marina del momento. Cuestión determinante para decidir el tipo de instrucción y en consecuencia el tipo de buque para ésta.

Aunque el grueso de la discusión para reorganizar la Marina Española solían ser los buques, hubo quien reclamaba que se necesitaba atender por igual al material que al personal y que éste debía interiorizar *el ser de la mar*:

> *"...los profanos creen que con millones se consigue tener escuadras; para nosotros, tiene más importancia el primero que el segundo; y axiomático es en la Armada que el poder de la Marina no depende del número de buques y de los cañones que montan, sino de la inteligencia de los oficiales y del valor y arranque de los marineros.*
> *Como base a la instrucción a bordo de los buques de combate , es preciso atender a la enseñanza práctica de los núcleos de oficiales y marineros que constituyen el nervio y el todo de los buques verdaderamente de guerra; para estas clases de barcos, para sacar partido de sus elementos de vida no hay otra escuela, más que ellos mismos; pero el arte marinero, el saber estar en las tablas, el ser de la mar, no se aprende en los acorazados*

---

[180] Manzanos, S. de (1884) "Compartimentos estancos". *RGM* (15) pp. 511-518.
[181] Lago de Lanzos, C. (1927) "Escarceo profesional". *RGM* (100) pp. 723-729.

ni en los cruceros protegidos; el campo de instrucción, es solo y exclusivamente en el Océano, a la vela, en buques manejables, dotados con oficiales jóvenes, instructores escogidos y aprendices marineros"[182].

Se defendía que la enseñanza principal en la Marina debía ser la continua vida de mar y a vela. Si para poder mandar era preciso saber obedecer, nada más instructivo para la dirección y mando de una maniobra que el haberla practicado a conciencia. Carranza y Reguera argumentaba que el oficial que sabía manejar el buque a vela podía hacerlo a vapor, pero el que no supiera navegar sin vapor se vería desesperado ante la falta de recursos propios:

> "*...ni el cálculo diferencial ni la mecánica, enseñarán nunca a maniobrar a un oficial bajo un chubasco o en un combate, sin que esto quiera decir se abandonen las matemáticas y otros estudios necesarios"*.

Los cruceros de instrucción eran travesías en barco, normalmente en especializados buques escuela, destinados a la formación de marinos. Las memorias referentes al viaje de la fragata *Blanca*, escuela de guardiamarinas, a los mares del norte de Europa escritas por oficiales y guardiamarinas sobre los elementos principales del buque, noticias adquiridas en los puertos militares visitados sobre sus arsenales, diques, buques de guerra, torpederos etc. dieron lugar a entregas en la RGM que supusieron una actualización de saberes para todos y una manera de compartir conocimiento de las experiencias de los jóvenes cadetes, a los cuales se les brindaba la oportunidad de aparecer en la publicación. Los cuatro últimos artículos del viaje de instrucción fueron escritos por guardiamarinas, hasta ahora el mayor número escrito por ellos[183].

El buque de instrucción se consideraba necesario, no sólo para la enseñanza de los guardiamarinas sino también para la práctica de los jóvenes oficiales recién licenciados y sin experiencia en el mando. Desde la adquisición hasta la puesta en funcionamiento podían pasar años. Fue el caso de la corbeta *Nautilus*, un empeño personal de Fernando Villaamil para la formación a vela de los guardiamarinas, pero que en el año 1888 aún no había acometido su tarea, lo cual despertaba en miembros de la corporación las sospechas de abandono del proyecto formativo:

> *"El año 1885 fue adquirido para la Marina de guerra un buque de vela que figura entre los demás de la Armada con el nombre de Nautilus, cuando se hizo esta adquisición, creímos que era que se pensaban regularizar un servicio muy necesario, consideramos que iban a normalizarse unos viajes de instrucción a la vela a fin de tener un buque-escuela, que a la par que sirviese para los guardia marinas, facilitara medios de practicar a los oficiales; pero apena el decirlo; si tal fue el proyecto, su realización quedó en el olvido, pues no recordamos haya este buque, desde que vino de Inglaterra, emprendido crucero alguno con los guardia marinas"*[184].

---

[182] Carranza y Reguera, J. (1887) "Las escuelas de aprendices marineros". *RGM* (20) pp. 138-147.
[183] Lahera y Arana, J. (1886) "Memoria sobre la aguja Thomson de la fragata Blanca" *RGM* (19) pp. 815-827.
[184] Marina y Bringas, P. (1888) "Un buque de instrucción". *RGM* (22) pp. 617-667.

En 1891, seguramente apremiados en la revista para contrarrestar la falta de noticias sobre los adelantos de los viajes de instrucción de la corbeta-escuela de guardiamarinas, el capitán de fragata Víctor Concas publicó la memoria anual de la *Nautilus,* excusando de antemano la tardanza de la puesta a punto ya que el sistema que debía adoptarse para convertir a los guardiamarinas en oficiales ni era cosa baladí ni podía hacerse en un día.

En el artículo se lamentaba de que, pese a que todos coincidían en que no podía haber oficiales de Marina sin navegar, reducida su formación a tres años de guardiamarina no cabían las campañas de Ultramar. Además, la corbeta *Nautilus* era cuestionada por no cumplir los requisitos de la escuela que debía tener la Marina por faltarle condiciones militares. El autor se vio obligado a recordar que nada podía ser peor que lo que estaba sucediendo en ese momento. Se volvió a esgrimir el alegato a favor de la navegación a vela como la óptima instrucción marinera de los cadetes. Una navegación militar disciplinada que no se podía conseguir en un buque armado a lo mercante. La navegación en la *Compañía Trasatlántica* rebajaba las costumbres militares, se confraternizaba con el personal femenino embarcado y eliminaba las barreras con los jefes:

> *"Es indispensable que los guardiamarinas vayan a Ultramar, pero no entreteniendo a las pasajeras de la Compañía Trasatlántica, y recordando con desdén los consejos de la disciplina militar de su jefes, mientras pierden las costumbres de mar, de orden, y hasta de subordinación, viviendo mano a mano con los jefes de la Armada o del Ejército que suelen ir en esos buques a hacer largas campañas, mientras para el guardia marina no pasan nunca de cinco a seis meses, sentando bases tan fatales, que opinamos es preferible cien veces dejarlos acuartelados en un pontón, desde donde al menos pueden adquirir costumbres militares y de respeto al servicio".*

Lo primero que se estableció fue un moderno plan de estudios basado en conferencias dadas por los propios alumnos, que debían desarrollar cada uno con su inteligencia, forzando el abandono de la pasividad de la escuela, en la que recibían los conocimientos para llevarlo al terreno de la práctica. Pese a las dificultades propias de la navegación y las de resistencia al método, durante el transcurso de nueve meses largos, se dieron un promedio de 19 ponencias mensuales. Estas conferencias explican la aparición de artículos escritos por guardiamarinas en la RGM, un empleo con baja participación en la revista. Se procedió a un reparto según las aficiones de cada uno, de modo que quedaron divididas las materias que formaban el curso del primer año en tantos grupos como oficiales; o sea, hidrografía, construcción naval, navegación, ordenanzas, reglamentos y maniobra, que constituían cinco días de la semana, destinando los sábados para el médico y el contador del buque, que impartieron conferencias sobre higiene naval, climatología y economía política. Este nuevo sistema tuvo que superar reticencias en su implantación, como toda novedad en la corporación. Así lo expresó Concas públicamente:

"Sin embargo, las primeras conferencias, y sin haber leído aún a Mr Mottez, me convencieron de que, o los guardiamarinas seguían en el colegio a los 21 años, o que los oficiales iban a pronunciar un discurso ante una juventud infundadamente presuntuosa y que por otra parte escuchada como quien oye llover. Era evidente que ese estado de cosas no puede seguir así, y así se lo hice entender a cuantos le interesaba; se había acabado el

colegio, era preciso que las clases se transformarán en conferencias, y que en ella sudaran los guardiamarinas y no sus oficiales; así que procedía desarrollar los temas a son de conferencia, pues no se iba a estudiar nada nuevo sino ver el desarrollo de la inteligencia de cada uno, llevando los estudios del libro al campo de aplicación. No negaremos que algunos espíritus rebeldes hallaron el acuerdo poco conforme a su propósito, y que por una verdadera anomalía calificaban al Nautilus de irse convirtiendo en escuela, cuando precisamente dejaba de serlo por suprimir la clase y la lección; ni negaremos tampoco que hemos encontrado en ellos serias dificultades por falta de costumbre, pues constituyendo entre nosotros el profesorado una institución, no es fácil romper de una vez con predicamentos que tienen la sanción de lo establecido y para el perezoso son la excusa de esto no se ha dado; pero con la decidida cooperación de todos los dignísimos e ilustrados oficiales que hoy dotan este buque, se va ganando terreno por días, en el que, sin embargo, es preciso reconocer que queda aún tanto que hacer para que la escuela, la elección y la clase desaparezcan por completo, que no sabemos si lo llegaremos a conseguir".

Finalmente, la corbeta *Nautilus* cumplió el fin para el que fue adquirida y sirvió como buque-escuela de guardiamarinas. La memoria de su viaje de circunnavegación a vela, que comenzó en 1892 y acabó en 1894, escrita por su comandante Fernando Villaamil fue publicada en la RGM por Real Orden del 12 de diciembre de 1894.

El trabajo se articuló en una primera parte publicada en enero de 1895[185], en que se describieron las condiciones en que empezó el viaje de circunnavegación y el sistema de enseñanza seguido por los aprendices navales; la segunda, editada en febrero, con las derrotas seguidas durante su expedición y una tercera que consistió en la opinión del comandante de la *Nautilus*, respecto a la conveniencia de viajes análogos a éste para los buque-escuela. La tercera parte, la defensa de Villaamil de la formación de guardiamarinas en la navegación a vela, no fue publicada por la revista. La segunda entrega fue la última publicación del inventor del *Destructor* en la RGM que murió comandando el *Furor* en Santiago de Cuba tres años después.

El plan de estudios que se seguía a bordo de la escuela flotante de guardiamarinas en 1915 seguía siendo el mismo. Se practicaba el método de conferencias de libre elección o preparadas de antemano que cada alumno tenía exponer delante de sus compañeros, así como los temas escritos que habían de desarrollarse durante la hora de clase con materias muy prácticas como el estudio de la guerra naval, táctica, artillería etc.[186].

La falta de navegación, y por tanto de práctica, era una queja recurrente que el buque-escuela *Nautilus* no solucionó y además se rechazaba que no fuera construida expresamente con el fin de servir como buque de instrucción. Salvador Moreno, comandante del cañonero *María de Molina*, se lamentó de que los nuevos oficiales que pasaban un año en la "vetusta" corbeta *Nautilus,* más propia para la escuela de aprendices marineros que de guardiamarinas y en la cual hacían hasta 150 días de mar, no volvían a navegar más que 20 o 30 días en el segundo

[185] Villaamil, F. (1895) "Memoria escrita por el comandante de la corbeta "Nautilus" respecto al viaje que verificó este buque en los años del 92 al 94". *RGM* (36) pp. 143-165.
[186] Pérez Chao, E. (1915) "La enseñanza Superior Militar. Conclusiones". *RGM* (76) pp. 191-214.

año y otros tantos si llegaban al tercero en la escuela de aplicación establecida en el crucero *Lepanto*. Es decir, que ascendían a oficiales casi sin práctica de navegación ni de ninguna otra clase y no volvían a embarcar hasta que les correspondía el turno para cumplir cuatro años de embarco en todo el tiempo de alférez de navío, que era aproximadamente de siete u ocho años o más en buques, que por regla general navegaban muy poco salvo excepciones[187].

La navegación a vela venía acompañada de una ventaja adicional: un potente entrenamiento físico obligatorio en un gimnasio al aire libre. Esa exigencia de forma física, incluso llegaba a justificar la subida a la arboladura de los guardiamarinas ya que *"los accidentes no son la excusa o habría que prohibir también las armas de fuego y hasta el uso del sable".* Este comandante propuso además de la gimnasia, natación y ejercicios de velas, que debía volver a ser obligatoria la esgrima, y desarrollar la afición a deportes de carácter anglosajón como el cricket, el tenis, etc. a juzgar por los buenos resultados que de ello obtenían otras Marinas como las de Inglaterra, Alemania, Francia e Italia[188].

Otra visión más progresista opinaba que la instrucción marinera del guardiamarina debía proporcionarse en buques armados, en escuadra o en largos cruceros, pero no en buques especiales, y mucho menos a la vela, porque *el caza y braza,* esto es el práctico en la maniobra o el que carece del conocimiento sublime del cálculo y la astronomía, tenía que desaparecer.

El antiguo modelo de navegación a vela era considerado, por una parte de la corporación, un anacronismo sustituido por los motores. El oficial de la Armada debía saber manejar un buque con seguridad, decisión y hacer maniobrar un barco en todas circunstancias para llevarlo a puerto seguro o a combate en todas sus mejores condiciones, pero ya no lo haría más con la navegación a vela, superada por el progreso[189].

Además del papel formativo de los guardiamarinas, los buques escuela han sido tradicionalmente embajadores de España. Esta función fue especialmente destacada cuando el 24 de junio de 1908 visitó La Habana la *Nautilus,* que nada más estuvo a la vista de la costa, el pueblo cubano engalanó sus fachadas para recibirlos. Hacía 10 años que ningún buque de guerra español fondeaba en la capital cubana. "*Causas por todos conocidas y lamentadas, rompieron con estrépito y violencia los lazos que nos unían*". Y fue precisamente la corbeta en su viaje de instrucción la más adecuada para dar continuidad a las relaciones. "*La presencia de un gran acorazado o de un potente crucero moderno, hubiera podido despertar en el espíritu la idea de vigor, de lucha, que implícitamente lleva en sí todo lo que es fuerte y poderoso*"[190].

En las *Notas profesionales* de noviembre de 1925 apareció la noticia de la puesta de la quilla de un nuevo buque escuela de guardiamarinas en los astilleros Echevarrieta en Cádiz. En

---

[187] Moreno y Eliza, S. (1904) "Marina de guerra. Proyecto de prácticas para las dotaciones de los buques". *RGM* (55) pp. 101-123.
[188] Fernández Flórez, I. (1894) "La educación naval". *RGM* (35) pp. 445-461.
[189] Montojo, J. (1885) "Estudio sobre la reorganización de los servicios de la Marina". *RGM* (17) pp. 113-150.
[190] (1908) "La Nautilus en La Habana" *RGM* (63) pp.242-247.

diciembre se amplió en la misma sección la noticia. Hay que tener en cuenta que era el primer buque escuela construido exprofeso para la formación de los jóvenes oficiales dado que los anteriores fueron buques viejos reconvertidos y aprovechados para tal fin. Se acompañó de una lámina desplegable del proyecto, tan incipiente que la intención era aún llamarlo *Minerva*. La propuesta del nombre partió del propio empresario Echevarrieta y fue acogida con gusto por el general Primo de Rivera. Así se recogió en el discurso del presidente del Directorio militar cuando se puso la quilla, ya que el mismo general había rechazado que llevara su propio nombre. Por Real Orden de 12 de diciembre se dispuso que el barco se bautizara como *Sebastián Elcano*, que hoy en día sigue siendo el buque de instrucción de los aspirantes a la oficialidad de la Armada española.

1.5.4. Reflexiones en torno a la Escuela Naval Militar

En España la formación de los guardiamarinas tuvo muchos capítulos en el siglo XIX. Llegó a haber tres escuelas abiertas al mismo tiempo, con el gasto que eso suponía. Desembolso que además era público y notorio y no pasaba desapercibido para nadie de fuera de la corporación. En el periódico *El Globo* del 17 de marzo de 1882 se criticó al dispendio injustificado que dio lugar al titular "El que asó la manteca", sentencia popular para definir una ocurrencia que raya la necedad. La noticia recogió la publicación oficial en *La Gaceta* de una disposición respecto a los exámenes de ingreso en la Escuela naval flotante para que se creasen tres juntas de examen que simultáneamente debían funcionar en Cádiz, Cartagena y Ferrol. Como explicación de un caso tan raro el artículo supuso, en un primer momento, que el número de plazas de alumnos sería muy grande, y aunque no fuera esto disculpa bastante, sería una disculpa; pero nada de eso, las plazas a cubrir eran sólo 13. Se planteaba además del despilfarro, que se vulneraba la garantía de justicia y de equidad en las oposiciones ya que los distintos aspirantes no podrían ser juzgados por el mismo criterio de un solo junta examinadora para las 13 plazas[191].

También hubo críticas internas. En 1894 el teniente de navío Gutiérrez Sobral se preguntaba ¿Puede negarse que los centros de instrucción de la Marina cuestan muy caros por los numerosos que son? Y detallaba: escuela para el Cuerpo General en Ferrol, en Cádiz y en Cartagena; en los citados departamentos, academias para Maquinistas, Cuerpo de Contaduría, además de tres buques para instrucción de marinería, que eran buques que no navegaban con lo que quedaba probado su inutilidad para el objeto que se destinaban. Esta triplicidad de academias trajo consigo, como era natural, el triplete de profesores y de material de enseñanza, resultando más caro e ineficiente que si estuviera todo reunido en un sitio[192].

El debate sobre la enseñanza de la oficialidad de la Armada también pasaba por las condiciones de ingreso en la Escuela Naval Militar y su plan formativo. Esta discusión era habitual, pero se intensificó cuando se tuvo conocimiento, a través de la prensa[193], de que el

---

[191] Orellana y Escamilla, F.J. (1882) *Opinión de la prensa respecto de la Marina Militar de España*. Imprenta de la Revista Marítima. Madrid, p. 21.
[192] Gutiérrez Sobral, J. (1894)" Arsenales y astilleros". *RGM* (35) pp. 292-311.
[193] Gastón, M. (1898) "La enseñanza en la Marina". *RGM* (42) pp. 226-230.

ministro de Marina, Segismundo Bermejo, quería hacer cambios en la formación de los cadetes, lo cual se reflejó en la RGM ya que se convirtió en un tema recurrente. Incluso el programa de estudios en las escuelas de náutica fue publicado en la revista como ejemplo de adaptación a las necesidades de la moderna y rápida Marina de vapor[194].

Se debatía también la edad de ingreso ¿cuándo se estaba más preparado para aprender cuando se era niño por la permeabilidad o con cierta madurez juvenil? ¿Cuándo se podrían pasar mejor las privaciones de libertad o de comodidad, de bisoño o con cierto carácter forjado? ¿Cuándo se tenía la inteligencia suficientemente desarrollada para el estudio?

Una parte de la corporación sentía la necesidad rejuvenecer a los guardiamarinas. Una propuesta era que comenzaran su formación a edad más temprana porque en ese momento ingresando ya con 17 años cumplidos, estaban de guardiamarinas hasta los 20, 23 e incluso 25 años, y ya hombres se les hacía muy cuesta arriba la accidentada vida que había que llevar[195]. La otra propuesta era que ascendieran lo más pronto y con los menos estudios posibles para no frenar la vocación por no tener aprobada la carrera[196].

También un comandante retirado señalaba que convenía evitar la diferencia de edad entre los de la misma promoción, ya que se había ampliado hasta en seis años el desajuste en el mismo curso, con la diferencia de madurez entre un muchacho de 19 años y un hombre de 25. La homogeneidad de gustos, aficiones y aptitudes entre compañeros de la misma edad en la misma promoción servían para formar un grupo más homogéneo y por tanto más cohesionado por el compañerismo, lo que redundaba en ventajas del servicio y de los interesados[197].

En cuanto a los saberes requeridos, Física, Química y Mecánica eran conocimientos indispensables. Electricidad, aparatos hidráulicos y eléctricos, máquinas de vapor… además se precisaba saber Astronomía, Navegación, Hidrografía, Mecánica aplicada a los buques, Maniobra, Geografía física aplicada al mar, Derrotas y Meteorología, a parte de las muy importantes Idiomas, Táctica, Derecho Internacional, Procedimientos militares, Ordenanzas, Historia de la Marina y Geografía marítima.

Había quien opinaba que para poder cursar con aprovechamiento en la Escuela Naval era preciso haber estudiado antes del ingreso, en su etapa de aspirante, Analítica, Descriptiva y Cálculo, que requerían a su vez de Aritmética, Álgebra, Geometría y Trigonometría[198].Sin embargo, otros opinaban que no se debían pisar los barcos ignorando las obligaciones que en ellos había que cumplir, ni navegar a ciegas sin saber por dónde, por lo que los aspirantes sólo necesitaban las Ordenanzas, la Cosmografía y el Pilotaje modernos y que si se estimaba que podían también estudiarse dichas asignaturas en el buque-escuela, que ingresasen de

---

194 Ricart y Girald, J. (1898) "El programa de estudios en las escuelas de náutica". *RGM* (42) pp. 67-92.
195 Sociats, R. (1897) "La enseñanza en la Marina". *RGM* (41) pp. 788-804.
196 Sociats, R. (1898) "La enseñanza en la Marina". *RGM* (42) pp. 107-115.
197 Gastón, M. (1898) "La enseñanza en la Marina". *RGM* (42) pp. 226-230.
198 Sociats, R. (1897) "La enseñanza en la Marina". *RGM* (41) pp. 88-106.

guardiamarinas, para que empezaran antes el noviciado de la carrera. Lo importante era comenzar cuanto antes y poner los menos obstáculos posibles a la juventud[199].

Debido a las deficiencias de presupuesto, no se hacía lo que se debía, sino lo que se podía. La falta de práctica no era exclusiva de los guardiamarinas, también lo era de oficiales y jefes por falta de recursos, sin embargo, eso no significaba que la teoría fuera excesiva y hubiese que recortarla, lo que se precisaba era poder navegar. Así se expresaba desde la experiencia como profesor en la fragata *Asturias* y un año embarcado en la corbeta *Nautilus,* Escuela de guardiamarinas, de la que fue segundo comandante Ángel Suanzes[200].

En 1867 se cerró el Colegio Naval Militar de San Carlos en San Fernando, por dificultades presupuestarias y por considerar excesivo el número de oficiales subalternos. Para la corporación, en palabras del contraalmirante Morgado, era un error cerrar el colegio por estas razones:

> *"El exceso de personal se amortiza, pero la corporación, que necesariamente tiene bajas todos los años, necesita de personal subalterno, en adecuada y progresiva edad, y como ya existe esa amortización, que siempre es inferior en su número al de vacantes en unas tres cuartas partes, se irán equilibrando las categorías, sin la radical determinación de cerrar la escuela, cuya nueva apertura, ha de producir gastos que excederán bastante a los de conservación de la anterior flotante"*[201].

Volvió a acusarse a la formación de la oficialidad de sobrecarga teórica y falta de práctica de mar cuando *"el objeto principal es obtener oficiales, no sólo inteligentes, sino también que adquieran condiciones de robustez para resistir las fatigas, y se aficionen a la vida de mar"*.

El contralmirante expresó con valentía, quizá por razón de su rango, que se navegaba poco y muy escogido lo poco que se navegaba, llegando el guardiamarina al empleo de almirante sin la experiencia marítima precisada*:*

> *"He conocido algunos jefes y almirantes procedentes del antiguo Colegio Naval, que llegaron a almirantes sin haber navegado hasta entonces por el mar Cantábrico, y de ahí que también algunos repugnen, en sus navegaciones, salir del Mediterráneo. Esto se explica como consecuencia de que nuestras últimas colonias estaban situadas en la zorra tórrida, donde puede decirse navegaba la mayor parte del personal, y para donde abundaban los voluntarios, ya por razón de intereses, ya por temor a los climas relativamente fríos."*

En este artículo, el último que escribió en la RGM el contraalmirante Morgado, se manifestó una de las pocas autocríticas de la propia corporación con respecto a la impopularidad de la Armada en España, afirmando que el sistema de acceso a los centros navales era contrario a los intereses de la sociedad española:

---

199 Sociats, R. (1898) "La enseñanza en la Marina". *RGM* (42) pp. 107-115.
200 Sociats, R. (1897) "La enseñanza en la Marina". *RGM* (41) pp. 88-106.
201 Morgado, J. (1911) "Líneas generales para la apertura de la escuela naval" *RGM* (69) pp. 1183-1191.

"Para conseguir que la Marina sea popular en nuestra nación, hay que variar el sistema de ingreso en los centros navales de enseñanza"[202].

En el año 1928 la RGM comenzaba con reflexiones sobre la necesidad de cambiar la forma de ingreso en la Marina. La propuesta era que fuesen los mejores los que accedieran a los estudios de formación de oficiales y que el resto no dejasen de formar parte de la Marina, pero situándoles en puestos acordes a sus cualidades marineras:

"Con la cultura adquirida, y la profesión así obtenida, puede garantizarse que aquellos nuestros 200 jóvenes no acuden a las oposiciones <<pidiendo pan>>, sino movidos por el cuerpo y por el alma; tampoco solicitarán ser <<aspirantes>> y <<oficiales>> sino tan sólo <<marineros aventajados>>, <<aventajados aventureros, guarda estandartes>>, nombres tan clásicos como queridos de nuestra antigua Marina, eran los <<cuotas>>, cuya existencia hoy resucitó el ejército. Estos marineros aventajados, jóvenes cultos e instruidos, de diez y ocho años próximamente, y en número de 200 lo menos por cada año, bien han de permitir el escoger de entre ellos 20 oficiales que en la mar, en la guerra o representando a su país y a su marina en tierras lejanas, desempeñen brillantemente su misión; y los 180 restantes constituirán saludable inyección, por su educación industrial, militar y profesional en las filas de la marinería."

1.5.5. Lecciones aprendidas

La estrategia militar tradicionalmente se ha nutrido de las lecciones que proporcionaba la historia, las victorias, como experiencias exitosas permitían reconocer la efectividad de lo programado y los errores debían aprenderse una sola vez. Era en la guerra donde se ponía a prueba el conocimiento y la destreza militar, por lo que extraer lecciones del escenario bélico real era una de las mejores fuentes del conocimiento, y lo sigue siendo. La RGM era consciente de la importancia de la descripción de las maniobras navales de otras Marinas del mundo para poder aprender de la experiencia de los demás:

"En los cuadernos precedentes de la REVISTA GENERAL DE MARINA hemos ido dando cuenta a nuestros lectores de las maniobras navales verificadas durante los pasados meses de Julio y Agosto por las Escuadras de las principales naciones marítimas europeas, de las que se deducen abundantes motivos de enseñanza en el arte de la estrategia naval y conclusiones importantes, dignas de detenido estudio para los diversos servicios auxiliares anexos a las Escuadras, así como también en los nuevos giros que va tomando en las construcciones modernas la ingeniería naval"[203].

---

[202] *Ibid*., p. 1186.
[203] Posadillo, J.A. (1902) "Las maniobras rusas". *RGM* (50) pp. 56-61.

Otro ejemplo de uso de la RGM como manual de lecciones aprendidas, que además sirvió para proyectar una imagen de trabajo, esfuerzo y dedicación, fue la publicación de la memoria descriptiva enviada a la superioridad, al terminar su comisión, por el propio comandante del remolcador *El cíclope*. La misión consistió en trasladar una caldera de 50 toneladas desde Cádiz hasta su instalación en la cala del Quemado en Alhucemas, con el propósito de destilar agua de mar y poder aprovisionar a las tropas allí desplegadas de agua potable. "*Los cálculos, maniobras y faenas que efectuó encierran enseñanzas, y desde luego interés*…"[204]. Por esta razón de repositorio de experiencias es por lo que decidió su publicación en la RGM y seguramente también para reforzar la visibilidad de la presencia de la Marina en Alhucemas como apoyo a las tropas del Ejército de Tierra en la campaña africana. La RGM cumplió igualmente con esta función de realzar la importancia de lo que se estaba haciendo de cara a la sociedad en su conjunto, incluyendo a sus compañeros de armas, y para que los individuos que formaban parte de la corporación sintieran que pertenecían a una entidad que llevaba a cabo valiosas acciones.

2. Orientación y guía

En el siglo XIX comenzó la profesionalización del Ejército en España, que se convirtió definitivamente en nacional en lugar de pertenecer al monarca, y fue cuando pasó a ser parte, de forma efectiva, de la nación[205]. En este sentido quizá conviene recordar que la Armada se adelantó al Ejército puesto que el rey Carlos III en 1785 renunció al escudo heráldico en las banderas que portaban los barcos de su Armada para distinguirlos mejor de las Marinas de otras casas reales, creando una bandera naval identitaria propia del Estado[206]que fue asumida por el Ejército en 1843 por orden de la reina Isabel II y después de la expansión generalizada de su uso, decretada como Bandera Nacional.

La RGM, en cuanto instrumento de difusión, colaboró a la orientación y guía de la oficialidad a través de los contenidos publicados mensualmente. Mediante la publicación mensual, la corporación siguió dando respuestas a sus miembros como institución sobre los temas del día a día, y de esta forma, canalizaba las energías de sus miembros al servicio de los fines de la Armada española.

2.1. Autojustificación de la RGM

La prensa profesional, como era el caso de la RGM, tenía como objetivo servir de nexo de unión entre los elementos de un colectivo y por finalidad proporcionar una información específica a grupos de lectores muy concretos. No era frecuente que se definiera

---

[204] Fuentes, V. (1927) "La Marina de Alhucemas". *RGM* (101) pp. 217-232.
[205] Díaz-Criado, E. S. (2015). *El proceso de profesionalización del ejército en España: el Cuerpo de Estado Mayor, 1810–1932* (Tesis doctoral), Universidad Nacional de Educación a Distancia, p. 32.
[206] AMN MS 1333-1335 Expediente de la creación de la bandera de España.

ideológicamente, pero sí tomó una clara postura en defensa de sus intereses profesionales[207]. Era natural que se invirtiera en este instrumento de formación e información de oficiales, un colectivo mucho más estructurado en torno a una serie de tradiciones corporativas por lo que solían convertirse en el elemento más activo a la hora de contribuir a la reproducción y mantenimiento de una cultura institucional sólida. A medida que el sujeto ascendía en la pirámide jerárquica se encontraba más directamente vinculado con los principios institucionales y, por tanto, más personalmente implicado en la institución[208]. En este sentido el sentimiento de pertenencia, la identidad e involucrarse en la cultura corporativa conformaron la RGM a imagen y semejanza de la Armada.

La Real Orden del 11 de septiembre de 1877 firmada por el almirante Antequera, ministro de Marina, daba cuenta de que la publicación de la RGM por la Dirección de hidrografía había sido autorizada por una RO del 23 de julio para que jefes y oficiales de los distintos Cuerpos de la Armada tuvieran noticia de cuanto adelanto y mejora tuviera lugar en su ramo y para facilitar a todos un medio para publicar y discutir sus propias ideas y animaba no sólo a suscribirse a ella sino también a contribuir por medio de escritos originales o traducidos para dar valor a la RGM, lo que redundaría en beneficio del Cuerpo.

La RGM nació con vocación de ser un instrumento de la oficialidad para la oficialidad, aunque en ocasiones la RGM, dejó clara su justificación para la publicación de determinados artículos expresando claramente a quien iba dirigido y porqué, orientándose a un público mucho más amplio. En el caso de la navegación submarina, al mismo tiempo que en la rada de Tolón se hicieron las pruebas de un submarino eléctrico francés llamado *Gymnote* en 1888, la revista dio cuenta de ello a través de una traducción del *Journal universel d´electricité* [209] . La RGM detectó rápidamente la necesidad informativa y también reivindicativa patria*:*

> *"Preocupada hoy la opinión pública, no sólo en España, sino en todo el mundo civilizado, con los diferentes problemas que debe resolver la navegación submarina, cree la REVISTA la obligación de dar a conocer en sucinta reseña histórica, las tentativas y los progresos de la navegación por debajo de la superficie de las aguas"*[210].

A continuación, se hacía un repaso por lo que aún se llamaban buzos, barcos sumergibles o barcos submarinos. Se resaltaban los logros nacionales de Narciso Monturiol con su *Ictíneo*, Isaac Peral con su submarino y también hablaba del francés *Gymnote*.

---

[207] Llorca Freire, G. (1997) "Periodismo y publicaciones ferrolanas en la Armada: presencia militar en la historia de la prensa ferrolana". En *Cátedra Jorge Juan: ciclo de conferencias: Ferrol, curso 1995-1996* (pp. 31-86). Universidad de A Coruña, p. 40 y p. 136.

[208] Doncell de la Colina, J. A. (2004). *Símbolos identitarios y cambio de valores en la Armada: el caso de la base naval de Ferrol*. (Tesis doctoral) Universidad de A Coruña, p. 14.

[209] Journal universel d´electricité (1889) "Algo acerca del buque eléctrico submarino *Legymnote* y otros" *RGM* (24) pp. 72-79.

[210] Noticias varias (1889)" Navegación submarina". *RGM* (24) pp. 100-136.

El hecho de que se incluyera en la sección de *Noticias varias* del mismo mes en que apareció el artículo del submarino francés, enero de 1889, indica que era una rápida reacción de la RGM que lo publicó sin firma, es decir, se escribió desde la propia redacción sin que se pidiera la colaboración de algún oficial experto en la materia para que saliera en el mismo ejemplar que sale la traducción con las novedades del submarino eléctrico francés. Existía una preocupación tácita por erigirse en avanzadilla social con una adaptación rápida a las necesidades informativas de los cambios tecnológicos y científicos. En este sentido demostró que existía una relación de la RGM y la necesidad de ajustar la Marina a las exigencias del momento.

En ocasiones se orientó la atención de los jefes hacia temas que los oficiales de la corporación consideraron importantes. En el caso del teniente de navío Díaz Cañedo, en 1894 pedía volver a dotar a los barcos de ariete, la prolongación de la proa de un buque de guerra como arma ofensiva, usada para embestir a otras embarcaciones[211].El espolón tuvo un breve renacimiento durante la segunda mitad del siglo XIX, motivado por la incapacidad de la artillería naval de atravesar el blindaje de la primera generación de buques acorazados. La introducción del cañón de retrocarga, capaz de penetrar el blindaje a grandes distancias, marcó el fin del ariete.

Además de las traducciones, otra manera que tuvo la RGM de guiar la atención hacia una necesidad emergente fue con la invitación de firmas expertas extranjeras. Fue el caso del publicista italiano Giorgio Molli que escribió dos artículos en 1908, expresamente para la RGM, uno sobre la marina mercante mundial desde el año 1897 a 1907[212] y el otro el primer artículo dedicado a la aeronáutica aplicada a la Marina. Decía una nota introductoria de la redacción:

> *"Se trata además de un tema muy interesante, nuevo para nosotros, y que merece fijar la atención de nuestro personal, como ya viene sucediendo en otras Marinas, donde comienza a tomar la aerostación (sic) un carácter práctico".*

Para la vigilancia militar naval en altura, además de la aeronáutica, también hablaba de experimentar con cometas para elevar a un observador desde la cubierta de un buque en movimiento a una altura conveniente:

> *"En resumen: las ventajas de una exploración aérea son, hasta cierto punto, tan notables para la Marina que no se comprende cómo no se ha hecho hasta ahora todo lo posible para alcanzar ese intento, tanto más cuanto que no se trata de alcanzar alturas extraordinarias ni tampoco realizar combinaciones difíciles, o complicadas aplicaciones científicas"*[213].

---

[211] Díaz Cañedo, Antonio (1894) "Boceto sobre el ariete". *RGM* (35) pp.26-45.
[212] Molli, G. (1908) "Los progresos de la Marina Mercante mundial en el decenio 1897/1907". *RGM* (62) pp. 596-609.
[213] Molli, G. (1908) "Aeronáutica aplicada a la Marina". *RGM* (62) pp. 46-55.

En cuanto a un posicionamiento político, se puede afirmar con rotundidad que la RGM no fue nunca una revista política y siempre se cuidó mucho de transmitir cualquier tipo de manifestación que pudiera parecerlo. En las reglas dictadas por Real Orden del 22 de septiembre de 1884 para la RGM su artículo 3 concretó que no se publicaría ningún artículo que tuviera consideración de carácter político. En las *Notas profesionales* de diciembre de 1923, en la sección sobre España se recoge la información sobre una pretendida alianza hispano-italiana para dominar el Mediterráneo aparecida en la prensa italo-española, auspiciada por la visita a Roma de los Reyes de España:

> "*La REVISTA GENERAL DE MARINA, que no es un periódico político y no sabe ni tiene para qué saber si existen o no existen los firmes lazos aludidos, llama sobre el punto la atención de sus lectores cumpliendo la misión para que fue creada, cumpliendo el deber de informarles de cuanto digno de atención ocurra en el mundo naval, y declara al mismo tiempo que no comprende ni se explica la suspicacia que algunos periódicos franceses manifiestan"*[214].

De esta forma cumplió su función de elaborar un discurso que supuso la construcción de la realidad a su medida, estrictamente marítima. También se declaró manifiestamente apolítica con la noticia del fallecimiento del general Primo de Rivera en abril de 1930*:*

> *"Y desde las páginas de esta REVISTA, siempre apolíticas, pero sensibles a las dichas y penalidades de nuestra patria, enviamos a la distinguida familia del eminente general, de abolengo marítimo, nuestro más hondo pesar y condolencia, uniéndonos así al duelo inconsolable de España"*[215].

Sin sentido político alguno, en ciertas ocasiones, la RGM también sirvió para fomentar el intercambio entre Armada y Tierra incluyendo la firma invitada del Ejército, representada por el comandante del Estado Mayor García Colomo. En 1933 abogó no sólo por la camaradería existente entre ambas fuerzas armadas sino por un conocimiento profundo que se trasladase a las acciones conjuntas y que ese acercamiento en primer lugar debía darse entre la Escuela Superior de Guerra y Escuela de Guerra Naval o el *Centro del Ejército y la Armada* en Madrid con su acción cultural, empezando con conferencias[216].

Dicho centro nació de la mano de un grupo de militares eruditos que llevó a la creación del *Ateneo Militar y de la Armada* en 1871 y diez años después el *Centro del Ejército y de la Armada*. Este movimiento cultural militar debe ser entendido como una acción colectiva, realizada por profesionales de las armas con una identidad común y que mostró el intento de hermanamiento entre los militares de Tierra y los de la Armada[217]. Esta colectividad, ante

---

[214] (1923) "Notas profesionales" *RGM* (93) p. 787.
[215] (1930) "Necrológicas" *RGM* (106) p. 744.
[216] García Colomo, J. (1933) "Enlace entre la Marina y el Ejército". *RGM* (112) pp. 5-8.
[217] Primer punto del Reglamento del *Centro del Ejército y de la Armada*: Estrechar los lazos de unión y compañerismo, entre todos los cuerpos e Institutos del Ejército y la Marina, como asimismo entre aquellas personas que reúnan las condiciones exigidas en este reglamento.

las tensiones estructurales que sentían vulneraban sus intereses, trató de reclamar por otra vía sus derechos y el reconocimiento social[218].

En la vicepresidencia del Centro del Ejército y la Armada, el almirante Topete confirmaba el talante progresista de la institución e intentaba atraer a los marinos, siempre con prevenciones a la hora de integrarse con los del Ejército de Tierra por miedo a perder su identidad ante la desigualdad numérica. Entre los 84 primeros asociados a la idea de la constitución del centro, tan sólo hay un marino, Juan de Madariaga, del Cuerpo de Infantería. En la Junta no hubo más marinos que Topete, aunque hubo una buena representación entre los conferenciantes. La primera disertación que se impartió en el Ateneo corrió a cargo del intendente de Marina Ignacio Negrín, sobre su especialidad de Derecho Marítimo Internacional. También contó la cátedra del Centro Cultural Militar con uno de los más prolíficos tratadistas de la Armada, el entonces capitán de fragata Cesáreo Fernández Duro[219].

2.2. Medio de difusión de partes de guerra y nomenclaturas oficiales

En febrero de 1897 comenzaron a publicarse extractos de los partes de la Escuadra de Operaciones en Cuba. Fue una de las pocas veces en que la RGM se ciñó a la actualidad del momento. Fueron un total de 10 partes oficiales publicados mensualmente a lo largo de todo el año, excepto en el mes de agosto, para conocimiento de los lectores de la RGM que empezaba así:

> *"Con objeto de que lleguen a conocimiento de los suscriptores de la Revista los servicios prestados por nuestros buques en Cuba empezamos a publicar un extracto de los partes oficiales dados a la Comandancia general del Apostadero de la Habana, desde el 18 de Marzo del 96 hasta el 1º de Agosto, para continuar en el mes próximo los comprendidos entre esta última fecha y el 16 de diciembre, procurando en lo sucesivo publicar en el número de cada mes los servicios prestados hasta el 20 del mes anterior"*[220].

En tiempos pasados la especificación de la cuantía de las dotaciones y del número de cañones montados en un buque determinaba su clase por su potencia. Con los muchos y rápidos adelantos tecnológicos de cambio de siglo, uno de los problemas a los que se enfrentaron todas las Marinas del mundo fue el de la nomenclatura, resultaba difícil definir la clasificación de los buques de guerra porque las características de los buques se mezclaban y daban resultados experimentales, aunque el despropósito de exagerar la categoría fue una constante[221].

---

[218] Pinto Cebrián, F. (2011) *Ejército e historia. El pensamiento profesional militar español a través de la literatura castrense decimonónica* (tesis doctoral) Universidad de Valladolid, España, p. 75.
[219] González-Pola de la Granja, P. (2002): p. 215.
[220] Parte oficial (1897) "Escuadra de operaciones de Cuba" *RGM* (40) pp. 231-259.
[221] En 1882 los Reyes asistieron a la puesta de la quilla de los buques Magallanes y Elcano, clasificados como cruceros de 3ª clase cuando no pasaban de ser unos modestos cañoneros de hélice de 1ª. Bordejé y Morencos (1885) p. 160.

Durante su última etapa de gobierno de la Armada, Beránger estableció una clasificación oficial de buques. El progreso tecnológico de la construcción naval había sido tan rápido que aún no se habían determinado los módulos fundamentales que definían las cualidades combativas de los buques como para poder establecer comparativas entre las unidades de distintos tipos. La discrepancia de opiniones en la taxonomía naval era muy amplia en la segunda mitad del siglo XIX: Gran Bretaña adoptó criterios por las condiciones de combate y Estados Unidos e Italia los clasificaron según su desplazamiento.

La Armada española en virtud de la Real Orden del 18 de agosto de 1895 adoptó a instancias de Beránger un sistema mixto, en que los buques se ordenaron conforme a los desplazamientos partiendo de una clasificación básica que separaba a los protegidos por coraza de los no protegidos[222].

Quizá se trató deliberadamente de jugar al despiste, pero a España esa falta de claridad le costó cara en 1898, cuando se consideró que se tenían unas escuadras mejores que las escuadrillas que en realidad se tenían. En noviembre el capitán de fragata Chacón y Pery buscó clarificar, desde las páginas de la RGM, lo que debía ser la clasificación de los buques en las listas oficiales de la Armada para no contar con fuerzas navales que no se tenían y además confundir a la opinión pública:

> "*Claro es que ni la clasificación ni las fórmulas que se proponen pueden definir exactamente todas las cualidades de un buque de guerra; para ello sería necesario una especificación completa que no puede pedirse dentro de los límites de un concepto general fundado en los caracteres principales que es lo único a que se aspira y lo suficiente, a nuestro juicio, para no incurrir en ideas tan erróneas y de tan lamentables consecuencias como las que han inspirado a la opinión pública de España la denominación de acorazados con que figuran en las listas oficiales de nuestra Armada el Carlos V y los cruceros de Bilbao"*[223].

2.3. Prevención en la compra y el consumo de víveres

En junio de 1879 se publicó en la sección de *Noticias varias* una información sobre el reconocimiento de vinos adulterados para advertir tanto a lectores y consumidores como a las comisiones encargadas de la provisión de víveres a la corporación. Además de avisar del problema de salud pública que suponía, facilitaba consejos muy concretos para ayudar a reconocer el engaño.

La coloración artificial de los vinos no era un problema nuevo. Hasta ese momento los falsificadores usaban los inocuos Palo del Brasil o de Campeche, bayas de saúco, de moras, la orchilla o la fitolaca. La empleaban los tintoreros del vino para subir el color a los que por sí salían descoloridos, para convertir los vinos blancos en tintos y también para restituir a

---

[222] Cerezo Martínez, R. (1977) "Tercer decenio de la Revista (1897-1906) Hacia el desastre". *RGM* (192) pp. 259-278.
[223] Chacón y Pery, F. (1898) "Clasificación de los buques de guerra". *RGM* (43) pp. 633-643.

dicho líquido el color que le robaba la adición de agua. El cambio tóxico llegó con la nociva fuchsina, que poseía la cualidad de teñir económicamente grandes cantidades de vino con cortas dosis de dicha materia, pero entre otras sustancias nocivas contenía arsénico.

La adulteración de los vinos adquirió tal desarrollo en España que el gobierno se vio obligado a dictar órdenes enérgicas y apremiantes para que las autoridades civiles y funcionarios de Aduanas persiguieran este fraude atentatorio contra la salud pública. Esta alteración perjudicaba además el crédito de los vinos españoles en el extranjero, donde empezaron a ser recibidos con prevención; así ocurrió en Marsella, Bayona, Cette, Oporto y otros puntos, por cuyas aduanas no pasaban los vinos españoles sin ser sometidos antes a un prolijo reconocimiento.

> *"El no despreciable consumo de vino que hacen las dotaciones de nuestra armada, trae la posibilidad de que inconscientemente se acepte como bueno un vino fuchsinado, pues aún las personas más peritas son engañadas, como no recurran a los ensayos químicos, único y seguro procedimiento para descubrir el fraude. Esto nos impulsa a insertar en la REVISTA GENERAL DE MARINA una compilación de los ensayos que mejores resultados han dado, los cuales tal vez puedan reportar alguna utilidad a las comisiones de reconocimiento de víveres, cuando menos evitarles la molestia de ocultar numerosas obras que no siempre están a la mano"*[224].

2.4. Comunicación interna y externa

La visibilidad que podía dar la revista para temas que precisaban de empuje no era nada desdeñable. Cuando se propuso la conveniencia de establecer una Sociedad Española de Salvamento de Náufragos se agradeció expresamente a Juan Romero y a Pelayo Alcalá Galiano, jefes de la Dirección de Hidrografía, el interés por la idea caritativa del salvamento y por prestar las columnas de la RGM como un eficaz apoyo al proyecto con su difusión[225].

Muchas de las publicaciones de la RGM no nacieron con la intención de ser publicadas sino para ser informes, memorias o crónicas de uso interno. En las reglas de 1884 para la RGM, la primera era precisamente que los jefes y oficiales comisionados en el extranjero o enviados especiales dentro o fuera de España estaban obligados a presentar una memoria de cuantos conocimientos útiles hubiesen adquirido y si resultaba conveniente difundir a la Armada lo haría en las páginas de la revista.

Hubo casos en los que el autor hasta se resistió a su publicación y fueron otros componentes de la corporación los que le convencieron para superar las reticencias por la utilidad que tenía dicho contenido para los demás. Sobre todo, era preciso hacer público las muchas veces que hubo que suplir con ingenio, la falta de recursos. El continuo proceso de aprendizaje

---

[224] "Noticias varias". (1879) *RGM* (4) p. 882.

[225] Ferreiro, M. (1880) "Memoria sobre la conveniencia de establecer una sociedad española de salvamento de náufragos". *RGM* (6) pp. 601-661.

requerido fue posible muchas veces por la suma de las individualidades que lograron superar las deficiencias del propio sistema. Un teniente de navío fabricó un aparato, al que bautizó con su nombre, para ejercitarse en la manipulación y recepción telegráfica, indispensable para las señales de noche del faro Colomb y los torpedos, dado que el gabinete de torpedos no podía adquirir un simulador por falta de recursos. Lo prorrogó el capitán de fragata Antonio Terry:

> "El *adjunto trabajo no estaba destinado a la publicidad. La modestia de su autor el teniente de navío D. Federico Pintó, se había resistido a que viese luz pública aunque fuera en esta Revista, que, como de casa, debe inspirar confianza a los que en ella escriben*"[226].

También a petición de sus compañeros, publicó el teniente de navío de 1ª clase Víctor Concas una ponencia sobre el arsenal de Cavite. El gobierno español había dispuesto que se hiciera un estudio para mejorar la defensa del archipiélago filipino, para ello reunió en Manila una junta de oficiales del Ejército y de la Marina allí residentes, en la que participó el autor del artículo. Convenía trasladar el arsenal de Cavite, decisión que a la Marina le parecía acertada por ser un enclave inapropiado:

> "Busqué *con empeño el porqué del absurdo emplazamiento del arsenal, tan en desacuerdo con la admirable situación estratégica de todos nuestros establecimientos navales, y no tardé en hallarla en el notable archivo de la comandancia general del Apostadero descubriendo preciosos antecedentes, que no podían menos de halagar a todo oficial de Marina; que fueron los que brevemente consigné en la ponencia de referencia, y que es lo que hoy dedico a la Revista, a instancias de varios compañeros*."

La documentación encontrada en el archivo demostraba que el arsenal de Cavite no lo fundó ni lo creó la Marina militar; y que el deseo de su traslado, manifestado por la Armada, no era un capricho del estamento militar:

> "*Hay un documento de aquella época digno de pasar a la historia: el informe del general Álava proponiendo la creación del apostadero. Dice Álava que no siendo Cavite susceptible de hacerse intomable, no sólo se puede servir de refugio, sino que no es posible que haya escuadra en Filipinas mientras Cavite sea el arsenal; de modo que, no sólo no ha creado la Marina el arsenal de Filipinas, sino que el primer almirante que hubo en el archipiélago ya dijo que su emplazamiento era disparatado."*
>
> *"Bajo el punto de vista militar Cavite es un absurdo, pues se halla situado en el fondo de una bahía, cuyas bocas, que una de ellas tiene 9700 m. de ancho y hasta 72 m de fondo, no son defendibles prácticamente ni con artillería ni con torpedos, y que por consiguiente una vez bloqueadas convierten el puerto de refugio en una horrible ratonera"*[227].

---

[226] Pintó, F. (1881) "Parlador Pintó". *RGM*. (8) pp. 431-435.
[227] Concas y Palau, V. (1882) "Estudios referentes a servicios de Marina en Filipinas" *RGM* (11) pp. 313-323.

Sin duda la corporación al verse señalada por el emplazamiento del arsenal en Cavite vio de buen agrado la documentación encontrada en los archivos que demostraba que había sido la Marina Sutil filipina la responsable de su ubicación. La divulgación en las páginas de la RGM de tal revelación estaba más que justificada en aras del buen hacer en el archipiélago filipino de la Marina española. La RGM cumplió la función de hacer pública una información que se había generado como interna para aclarar la responsabilidad corporativa de la ubicación del arsenal en Cavite.

2.5. La anterior *Revista General de Marina*

Anteriormente hubo otra RGM que vio la luz en Cádiz once años antes, en noviembre de 1866. Se editó bajo la responsabilidad de Antonio Mato y González, componiéndose en la Imprenta de la Revista Médica a cargo del editor del Diario de Cádiz, Federico Joly y Velasco[228]. Poco más se sabe de esta primera RGM, salvo que fue una apuesta privada a favor de la Marina, parece que no hubo reciprocidad en el apoyo ya que se calcula que duró sólo un año, hasta octubre de 1867, figurando como su director y editor Eduardo Gautier[229].

Hubo artículos que no perdieron su vigencia como los del examen y corrección del sextante -que además ya habían sido publicados anteriormente en dicha primigenia *Revista General de Marina* de Cádiz- pero volvió a ver la luz el artículo que escribió de teniente de navío y que repite ahora de capitán de fragata retirado en la RGM en un curioso hermanamiento de revistas:

> *"En la REVISTA GENERAL DE MARINA, que veía la luz pública en el departamento de Cádiz en esa fecha, por particular y propia iniciativa del entonces alférez de navío, hoy capitán de fragata D. Juan N. Montojo, pero que sensiblemente para el cuerpo no tuvo la larga vida que por todos títulos merecía. Como de entonces a estos presentes días, han mediado ya bastantes años, en los que el personal de nuestro cuerpo se ha renovado en una gran parte, y muy pocos de aquella fecha, conservarán los cuadernos de la expresada REVISTA, en los que publicó el Examen y corrección del Sextante, trabajo que consideramos perfecto en su género y de utilísima aplicación para el oficial de marina, hemos creído que estos verán con gusto su nueva publicación en la REVISTA GENERAL DE MARINA y que les será muy provechoso y de aplicación práctica su estudio en los casos que el mismo autor indica su trabajo. Con su anuencia, que previamente hemos solicitado, lo publicamos, y sin otras variantes de la primitiva edición, que la corrección de las ligeras erratas con que entonces salió"*[230].

Los miembros de la corporación eran muy conscientes de que resultaba necesario enviar artículos pues, en caso contrario, la RGM no se sostendría y la discusión de ideas resultaba

---

[228] García Martínez, J.R. (2014)" La Revista General de Marina de 1866" *RGM* (267) pp. 453-456.
[229] González Santiago, L. (2001) Eduardo Gautier y Arriaza, periodista. (Cádiz 1829 - 1903/1905) pp. 93-99 en Romero Ferrer, A.(coord.) *Veinticinco escritores gaditanos raros y olvidados*. Cádiz, España: Diputación Provincial de Cádiz, Servicio de Publicaciones.
[230] Villavicencio y Olaguer, M. (1880) "Examen y corrección del sextante" *RGM* (7) pp. 75-102.

una forma provechosa y enriquecedora de exponer argumentos y encaminarse hacia la inteligencia colectiva. Este sentimiento se detecta sobre todo en los primeros años de la RGM llegándose a considerar un deber militar el envío de trabajos sobre temas como la política naval a seguir ya que admitía muchos puntos de vista:

> *"Antes de proceder al desarrollo de nuestras ideas cúmplenos manifestar que sólo nos guía, al escribir este artículo, el deseo de concurrir con nuestro modesto trabajo y limitados esfuerzos al sostenimiento de la interesante REVISTA en que se ventilan los asuntos más importantes y vitales para nuestra Marina de guerra; palenque de controversia mesurada y pacífica que, cerniéndose a la serena región del tecnicismo, tan provechosos resultados puede producir para el desenvolvimiento y aclaración del intrincado laberinto en que, al presente, giran las múltiples y complicadas cuestiones marítimas.*
>
> *Consideramos casi obligado deber en todo oficial de Marina aportar su óbolo al trabajo común; si quiere la piedra que al edificio lleve, sea tan sólo pequeño grano de arena.*
>
> *Primera vez que escribimos en la Revista no habituados a manejar la pluma, rogamos indulgencia anticipada para nuestro estilo*"[231].

2.6. Secciones: de las necrológicas a los buenos propósitos

Hubo secciones que demostraron el carácter general de la RGM, más allá de lo específicamente técnico y profesional, para adentrarse en la idiosincrasia militar. Un ejemplo de ello fue la sección de necrológicas, que aparecieron por primera vez en la revista en marzo de 1887, es decir, diez años después de su puesta en circulación. Un ejemplo de su importancia fue aquella que se encargó el capitán de fragata Ramón Auñón y Villalón para el obituario de Manuel Salas y Vázquez que abarcó seis páginas de la revista.

La sección de necrológicas no fue constante en la vida de la RGM. Aparecía y desaparecía sin dar explicación alguna, hasta que en las *Notas profesionales* de enero de 1923 se publicó un breve muy aclaratorio explicando su desaparición. Resulta definitorio que esta sección, poco importante a priori, supusiera toda una declaración de intenciones y una supervisión del concepto y objetivos de la revista puesto que no era una crónica corporativa, sino una publicación oficial, destinada a reflejar el progreso científico de los diversos Cuerpos de la Armada y que el respeto a los compañeros no se demostraba con los estereotipados obituarios de los cuales había que prescindir por rutinaria e inútil costumbre:

> "*La piadosa costumbre que las necrologías oficiales han ofrecido de elogiar sistemáticamente a quien desaparece de una corporación se ha ido convirtiendo en mero*

[231] Montero y Rapallo, M. (1881) "La Marina de guerra española, su composición racional con arreglo a nuestros recursos y a las exigencias del actual momento histórico" *RGM* (9) pp. 599-614.

ritual formulario, al que el público no se asocia ni externamente por la indiferencia que le causan juicios en que generalmente sólo se trasluce benevolencia y aún compasión.

Luego la monotonía de vidas modestas sin hecho sobresaliente alguno priva de interés a esos apuntes biográficos, cuyas características, rebuscadas en las hojas de servicios, se reducen a un historial cronológico de los destinos ocupados.

Sin duda por ello varias veces la REVISTA suprimió la sección necrológica; pero la diversidad de criterios de su variable dirección la restableció probablemente a impulsos de un afectuoso compañerismo, que se creía mejor servido con unos modestos renglones de fúnebre y estereotipada oración"[232].

Sin embargo, la sección de *Necrológicas* volvió a aparecer en mayo de 1925 con el obituario del Marqués de Pilares (Auñón) y el mucho más breve del teniente coronel Ramos Espinosa.

En 1925 hubo muchos cambios. España pasó de estar en estado de guerra a un directorio militar y a un directorio civil, todo en un mismo año. También hubo muchas variaciones técnicas en la RGM; aumentó el número de fotografías, incluso aparecieron dos a color y en julio se estrenó nueva "cubierta", es decir una portada novedosa. Como símbolo de la permanencia de la RGM eligieron una carabela, representando la raza inmortal de navegantes:

"*...tema decorativo que no sean capaces de variar las evoluciones continuas de la técnica y de las armas. Y ninguno podría aparecérsenos más grato a España que la inmortal epopeya de sus descubridores de mundos*"[233].

También en 1925 tras las *Notas Profesionales, Miscelánea* y *Bibliografía* del mes de enero, apareció por primera vez un boletín de suscripción para ser abonado a través de giro postal. Los precios fueron aprobados por Real Orden del 7 de agosto de 1920. El precio anual era de 12 pesetas para personal de la Armada, para suscripciones particulares en España 18 pesetas y en el extranjero 25. Podía ser enviada a una dirección particular, buque o dependencia de la Armada.

Este mismo año en las *Notas profesionales* comenzaron a destacar aquéllas que eran enviadas por los agregados navales de los distintos países, pero por otro lado, los sumarios de revistas desaparecieron de la RGM. Las secciones de *Bibliografía* y *Miscelánea* se publicaban y se dejaban de publicar de forma aleatoria, igual que las necrológicas. Una muestra más de que los pareceres no eran homogéneos con respecto a la política de contenidos.

En 1926 apareció una relación de las publicaciones nacionales y extranjeras que, por suscripción, cambio con la RGM o regalo se recibían en la Biblioteca Central del Ministerio de Marina. La dirección de la RGM terminó el artículo haciendo un llamamiento para promocionar la cultura naval en la juventud, invitando a todas las publicaciones nacionales

---

[232] (1923) "Notas profesionales". *RGM* (92) p. 144.
[233] (1925) "Notas profesionales". *RGM* (97) pp. 135-136.

y extranjeras a establecer u intercambio con ella y rogaba a las corporaciones científicas, museos, centros culturales y de enseñanza, bibliotecas públicas de España y de las repúblicas sudamericanas, que solicitaran el envío gratuito de la RGM con el fin de favorecer ese intercambio cultural.

En mayo de ese mismo año, tras las *Notas Profesionales* y antes de las *Necrológicas* apareció una nueva sección sobre aeronáutica:

> "*En el presente número inauguramos una nueva sección, exclusivamente dedicada a la aeronáutica naval, realizando uno de nuestros fervientes anhelos en el plan general de mejoras que nos hemos propuesto implantar, y para el que hemos solicitado y continuaremos interesando la cooperación de todos nuestros compañeros y suscriptores"*[234].

Sobre la aeronáutica naval afirmaba no ser una preferencia sino "...*como arma de reciente creación, exige, como todo lo recién nacido, los mayores desvelos y cariños especiales, para que se desarrolle con la robustez que necesita*". La nueva sección *"...será encabezada mensualmente por una crónica y bibliografía mundiales, redactadas por el que hasta la fecha reciente ha sido Director de la Aeronáutica Naval...",* en referencia al capitán de fragata Pedro Cardona, a quien se considera el padre de la Aeronáutica Naval en España.

En junio del mismo año apareció la primera publicidad en la RGM. Las líneas regulares de cabotaje Ybarra y Cía., líneas trasatlánticas entre puertos de España, Italia, Francia y Estados Unidos. La misma publicidad se repitió en julio, agosto, septiembre y octubre, comenzando el segundo tomo con una relación de proveedores de la Marina de guerra.

En octubre de 1928 se publicó una de las mejores definiciones de la RGM para el sentir de los propios miembros de la Armada española, a la que llamaba órgano de formación corporativa a través de los sentires individuales:

> *"Por cierto que entiendo oportuno hacer una breve apología de esta organización, por cuanto trata de conseguir sea la REVISTA, órgano de íntima formación espiritual corporativa al serlo de comunicación de los sentires individuales, expuestos franca y libremente, sin más cortapisas que las que impone la corrección, acentuada por nuestro carácter militar, ya se mire hacia arriba, al lado o hacia abajo; modos de exposición únicamente posibles dentro de este principio fundamental de desligación absoluta entre la REVISTA y el firmante de un artículo, en cuanto a la médula espiritual, científica o profesional del trabajo. Quedando la natural responsabilidad de censura que incumbe a la REVISTA como publicación oficial"*[235].

---

[234] Cardona, P. (1926) "Sección de Aeronáutica. Crónica." *RGM* (98) pp. 775-820.

[235] La censura estaba garantizada por la Ley de jurisdicciones aplicada desde 1906 hasta 1931 y que recortaba la libertad de expresión al juzgar los tribunales militares los delitos contra la Patria y las Fuerzas Armadas cometidos por medio de la imprenta.

Era un reconocimiento de la función de ser una vía de implicación de los miembros en la cultura institucional y por tanto un elemento importante de la construcción de la identidad. Incluso citó a un político civil: Antonio Maura, cosa inusual en las páginas de la publicación profesional. Se reconocía el importante papel que jugó en la conciencia marítima ya que durante más de treinta años propugnó la modernización de la Armada para lograr el correcto funcionamiento de los servicios desde la reorganización de la administración y racionalización de su personal; la potenciación de la industria nacional y por último y aquí el orden es importante, la creación de escuadra:

> *"…se han dado grandes pasos hacía la formación del pilar que ha de sostener el poder naval: la nacionalización de la industria naval y que España no debe olvidar que se lo debe a dos hombres cumbres en el patriotismo y la austeridad: Maura y Ferrándiz (justamente llorados por la Marina) y a la Sociedad Española de Construcción Naval que se constituyó para ese fin y por ese fin labora".*[236]

En septiembre de 1929 surgió un importante revulsivo para los colaboradores de la RGM y por tanto una mejora también para sus lectores. En virtud de la Real Orden de 31 de agosto de 1929 se instituyó el premio *Álvaro de Bazán* para los tres mejores trabajos publicados en la RGM, al que podían optar todo el personal de los Cuerpos de la Armada, aunque, de hecho, sólo los oficiales podían escribir en la RGM y por tanto optar a la recompensa.

Un premio de mil, un segundo de trescientas y un tercero de doscientas pesetas. La recompensa era a cargo de los fondos administrados por la Junta de la RGM. A veces los premios se dividieron de forma diferente, por ejemplo, en dos de quinientas pesetas en vez de un único premio de mil para el primero. Esta distinción "*Álvaro de Bazán*" nos permite conocer qué o quién fue lo mejor valorado por la revista. El primer fallo se publicó en abril de 1930. Este premio primero se repartió entre "Nacionalización de las industrias de construcción eléctricas", del capitán de navío Antonio Arazola y "Testigos de una época que desaparece" del capitán de fragata Rafael Estrada y Arnáiz. El segundo premio fue para "Meditaciones" del capitán de corbeta Enrique Navarro y el tercero "Los auditores de la Armada" del teniente auditor de primera Miguel de Angulo.

En enero de 1931, se falló el premio Álvaro de Bazán del expresado año. Se acordó por unanimidad declarar desierto el primer premio y dividirlo en tres partes, uno de 400 y dos de 300, que se adjudicaron a los siguientes trabajos: "Sobre enseñanzas y política naval" del capitán de corbeta Navarro, "Lecturas sanitarias para conocimiento del mando en los buques de guerra" del comandante médico Clavijo y "Modo de aumentar la eficiencia de una línea de vigilancia" del capitán de corbeta Navarro Margati. Esto demuestra que para la junta resultó muy difícil la decisión de otorgar los premios "Álvaro de Bazán", que se mantuvieron durante el resto del período estudiado.

En las *Notas profesionales* de julio de 1931 fue la RGM la que otorgó un premio en el primer campeonato de atletismo de la Marina del 16 de mayo en el campo de deportes del arsenal de Cartagena. El mes anterior se había publicado la exhibición de educación física en una

---

[236] Ferragut, G. (1928) "Disertación" *RGM* (103) pp. 535-541.

plaza de toros. La propia revista lo calificó de "…*gran paso dado en cuanto se refiere al arraigo de la educación física entre nosotros…*" y donó la copa al ganador del salto de altura.

En ese mismo año la RGM, que ya contaba con más de 50 años de vida, realizó una comparativa con el resto de revistas afines por temática saliendo muy bien posicionada por ser tan longeva.

El capitán de corbeta Navarro destacó que la RGM contenía la doctrina y las enseñanzas que seguían vigentes y que la vida de los jefes que ya no estaban seguía viva porque estaba estampada en la revista:

> *"¿Cuántos son los jóvenes oficiales que han leído la colección completa, con sus cincuenta y tres años y 108 tomos? Y hay en ella artículos anticuados, claro es, sobre todo los que describen material; pero también los hay valiosísimos, de interés perpetuo y plenos de doctrina y enseñanzas.*
>
> *Hay nombres como Jacobo Torón, Ramón Estrada, Jaime Janer y otros que nunca serán relegados al olvido, porque la vida de estos preclaros jefes ha quedado estampada en las páginas de la REVISTA. Poseo la colección a partir de 1900, y su lectura me proporciona hondos sentimientos placenteros, pues imbuido en ella parece que los autores retornan a la vida"*[237].

Hay que esperar hasta julio de 1935 para encontrar el primer artículo escrito por una mujer en la RGM[238]. Adelina Gurrea era una periodista, poetisa y dramaturga filipina en lengua española que escribió un artículo documentando el legado español en el archipiélago filipino. En agosto el profesor de la Universidad de Madrid, Julio Palacios, escribió sobre el mismo tema: el pasado español de aquel territorio de Ultramar. Es en este segundo trabajo donde encontramos la causa de los dos artículos, redactados ambos por expertos civiles en historia filipina. Una revista italiana había publicado una conferencia en la que no dejaba en buen lugar la actuación de España en el sudeste asiático:

> *"La Rivista Marittima- mayo de 1935-publica una conferencia pronunciada ante oficiales y alumnos de la Marina Italiana por el profesor Roberto Almagiá en el que desarrolla el tema de "Problemas geográfico-políticos del Océano Pacífico. Según el profesor al parecer cuando España dejó Filipinas en 1898 la dejó sumergida en la Edad Media y los americanos la han civilizado en una generación"*[239].

La labor de estos expertos civiles fue contrarrestar la propaganda negativa contra la actuación de España en Filipinas, pero fue la única colaboración que tuvieron en la RGM. Ninguna otra mujer publicó otro artículo en el período estudiado.

---

[237] Navarro Dagnino, E. (1931) "Erudición". *RGM* (109) pp. 587-590.
[238] Gurrea, A. (1935) "La obra de España en Filipinas". *RGM* (117) pp. 3-10.
[239] Palacios, J. (1935) "Quien civilizó Filipinas fue España". *RGM* (117) pp. 167-177.

Al escribir otro artículo sobre historia naval, en el mes de agosto, firmado por Juan Llabres, catedrático y miembro de la Academia de la Historia, puede parecer que la RGM se abrió a colaboraciones externas más eruditas este año[240].

Algunos contenidos técnicos además de áridos en sí mismos, sufrieron una falta de regularidad en las entregas que dificultaron su lectura y por tanto su comprensión. Tal fue el caso del "Cálculo gráfico de las estructuras mecánicas" por el coronel de ingenieros de la Armada Preysler. Se dividió el artículo en siete entregas, la primera en agosto de 1917, la última en febrero de 1919. Entre la 6º y la 7º pasaron 10 meses. Cabe preguntarse si pudo realmente mantenerse una lectura eficaz con esta programación. Estos artículos sólo eran la introducción para otro estudio de cálculo gráfico cuya publicación finalmente no llegó a producirse en la revista:

> *"Con lo expuesto damos por terminado el compendio de la Geometría Proyectiva que habíamos de exponer como introducción al estudio del cálculo gráfico de las estructuras mecánicas"*[241].

Además de la historia, la estrategia se nutrió de los elementos del presente cuyos efectos se intentaban proyectar hacia el futuro. El hecho de que muchos artículos tuvieran que dividirse en partes para ser publicados ocasionaban curiosidades como la de tener que advertir al principio sobre el desenlace:

> *"Este artículo , escrito por el Capitán de navío de la Marina inglesa, S. Eardley Wilmor, publicado en el New York Herald y traducido para la Revue Maritime por el Teniente de Navío Mr D' Adhemar de Crausac, es un interesantísimo estudio de la guerra naval futura, Supone su autor que, no satisfaciendo a Francia la contestación dada por Inglaterra a una nota en que pedía la evacuación del Egipto, se rompieron las hostilidades entre las dos naciones y describe con caracteres de realidad el choque de las enormes masas de elementos de guerra acumulados por los dos estados combatientes en los últimos años del siglo actual.*
> *Hacemos esta aclaración, porque como la extensión del artículo no permite que aparezca en un solo número de esta Revista, y hasta los párrafos finales el autor no declara que escribe en sentido figurado, los detalles de narración de algunos sucesos pudieran originar cierta confusión en el lector"*[242].

Como se ha hecho alusión anteriormente, la RGM informó sobre la importancia de las exposiciones universales a sus lectores. En 1877 se publicó la memoria que el teniente de navío de 1ª Juan Montojo y Salcedo escribió de la exposición en Filadelfia de 1876. Este informe apareció en varias entregas, aunque originariamente no había sido redactado para ver la luz pública sino como memoria interna de la corporación. Este cambio de audiencia nos ofrece textos escritos por profesionales sobre su propio mundo de actividades sin ningún

---

[240] Llabres, J. (1935) "De cómo ingresó en la Real Armada el General Barceló". *RGM* (117) pp. 181-199.
[241] Preysler, C. (1919) "Cálculo gráfico de las estructuras mecánicas". *RGM* (84) pp. 153-158.
[242] Revue Maritime (1897) "La próxima guerra naval". *RGM* (40) pp. 3-28.

tipo de filtro, por lo que resultan muy valiosos para conocer las verdaderas inquietudes de la Armada española.

El autor remitió una nota al director de la RGM preocupado por la imprevista publicidad de su memoria, que había sido escrita para el Ministerio de Marina sin la previsión de redactarla para una audiencia mucho más amplia y que además se había cortado por entregas:

> *"Señor director de la Revista General de Marina*
>
> *Muy señor mío y de mi mayor consideración: En el número 1 de esa Revista encuentro inserta una parte de la memoria que he dirigido al Ministerio de Marina, y aunque ignoro qué trozos de los restantes han de ser incluidos en los cuadernos siguientes, advierto desde luego considerables supresiones, muy oportunas, sin duda; y tanto sobre este punto, como sobre lo ligero de mi escrito a causa de la premura del tiempo y de la abundancia y naturaleza de los importantes asuntos que en él había de tratar, agradecería se llamase la atención de los lectores de la Revista para que no formaran juicio incompleto de la extensión y contenido de la Memoria, así como para que disculpasen la incorrección y excesiva sobriedad de las explicaciones, que no han sido redactadas con el detenimiento que requería una publicidad que no había previsto, el encargo con el que me honró dicho ministerio.*
>
> *Con este motivo, se repite suyo ASSQSMB*
>
> *Juan de Montojo New York, 30 de octubre de 1877*[243]*"*

Siguiendo con las ferias de muestras, en febrero de 1879 el teniente de navío Gutiérrez Vela fue nombrado agregado a la comisión española de la Exposición Universal de 1878 en París. Escribió tres entregas para los lectores de la RGM con lo examinado en cuanto a Marina e industria del mar. La primera observación que hizo fue que no eran estos ramos los que estaban mejor representados en la exposición. Las únicas naciones que habían expuesto algo sobre lo marítimo fueron Francia, Inglaterra e Italia. Algo de productos y útiles de pesca y ostricultura, muy poco sobre aparatos de salvamento y nada en lo que se refiere a la navegación.

Lo expuesto respecto a la Marina de guerra, excepción hecha de la sección francesa, estaba reducido a algunos modelos de buques muy conocidos, y algunos de ellos, desechados ya por sucesivas mejoras. Para el comandante, al comprobar un desinterés generalizado, era la constatación de que no sólo España vivía de espaldas al mar. El reproche no tuvo en cuenta que quizá una exposición universal cuyo tema era *Agricultura, Artes e Industria*, no era el marco adecuado para una muestra de las Marinas de guerra.

Las expectativas de conocer las novedades armamentísticas y descubrir secretos militares en la exposición universal de París, hicieron girar el discurso del comandante hacia el torpedo, de uso lícito al mismo tiempo que bárbaro e impropio del progreso.

---

[243] Montojo y Salcedo, J. (1877) "Carta al Director de la Revista General de Marina". *RGM* (1) p.364.

"Las naciones parece que se reservan el secreto de sus inventos y mejoras sobre esta materia ¿Por qué? Es que consideraron que estos medios de ataque y de defensa eran indignos de figurar en la gran fiesta de la civilización y de la paz, como llamaron, con muy justa razón, los franceses a su Exposición?¿Tal vez haya sido ese el motivo: tal vez las naciones, y más que las naciones sus marinas de guerra, se hayan avergonzado de mostrar a la luz del progreso, en la última parte del siglo XIX, esas armas aleves y traidoras ocultas, para estallar en el momento oportuno, y sembrar la muerte y destrucción desde el sombrío fondo de los mares.

¿De qué sirven el valor, la táctica ni la destreza contra armas de esa naturaleza? ¡A cuán amargas consideraciones se presta esto que se llama progreso!

Admitido el torpedo como arma lícita de guerra, y perteneciendo yo a la marina militar de España, que la utiliza ya en la defensa de sus puertos y costas, no tengo más remedio que aceptarla como tal; pero no por eso dejaré de protestar con todos mis esfuerzos contra su uso, como bárbaro e impropio del siglo en que vivimos. Y no soy sospechoso, ni puede achacarse esto al temor de sufrir un día sus horribles efectos, porque, desgraciadamente, a causa de mi prematura imposibilidad física, me veo privado, bien a pesar mío, de prestar servicio activo en los buques de guerra".

El autor que pese a su interés armamentístico no prestaba servicio activo en los buques por una imposibilidad física, se consideraba más cercano a la Marina civilizadora e industrial que a la que se refería sólo a la milicia. Defendía que las misiones de la Marina Militar no eran sólo la guerra y la destrucción, sino también el fomento del comercio, las industrias marítimas y la representación de la nación en los países lejanos.

Se puede concluir que el intento de crear una crónica descriptiva de la exposición no fue conseguido en esta ocasión de la Exposición Universal de París, más bien desarrolló uno de los que más claramente puede definirse en la RGM como un artículo de opinión.

En la segunda entrega al mes siguiente, comentó los datos que aparecían en el catálogo de la exposición. Los buques acorazados, obligados a soportar a la vez un blindaje que podía llegar a 60 centímetros de espesor y cañones cuyo peso se había elevado de 22 a 100 toneladas, habían alcanzado tales dimensiones, que las condiciones de entrada de los puertos no permitían ya aumentarlos más. Respecto a las construcciones navales, hacía una ligera observación sobre lo mucho que había aumentado el coste de los buques de guerra por las dimensiones colosales que habían adquirido y la introducción a bordo de infinitos mecanismos, llamados muchos a sustituir el trabajo del hombre; máquinas de vapor, ventiladores, aparatos para manejar el timón, acumuladores hidráulicos para las maniobras de las torres y los cañones, aparatos de luz eléctrica, torpedos, bombas, etc.[244]

En la tercera y última entrega subrayó la utilidad de un aparato llamado "confrontador de rondas" dotado de cronómetro, una especie de caja donde fichar y que el autor lo consideró

[244] Gutiérrez Vela, R. (1879) "La Marina en la exposición de París" *RGM* (4) pp. 317-342.

muy útil en la vigilancia de los arsenales donde era difícil averiguar si los centinelas habían cumplido las rondas de vigilancia a todas las horas a las que se establecían.

Cuando el teniente de navío Gutiérrez llegó al pabellón de Inglaterra constató que los torpederos que se anunciaban en el catálogo no estaban por ninguna parte. Se entiende, en consecuencia, porque las expectativas que se había formado no se cumplieron:

> *"Difícil era encontrar lo que no había venido a la exposición: los expositores habían anunciado la presentación de los objetos, se les había designado sitio; pero los objetos no habían venido, ¿por qué? Quizás el almirantazgo inglés lo haya prohibido. Todo lo que faltaba se refería a la marina de guerra, y muchas naciones creen que las marinas de guerra no deben formar parte de estos concursos pacíficos, tal vez por las razones que dejé dichas al principio y que es escusado repetir"*[245].

Muy diferente fue la cobertura informativa de la Exposición Universal de Barcelona de 1888 en las páginas de la RGM. El comandante del vapor *Piles*, jefe de la Comisión Hidrográfica de la península, comisionó a varios miembros de la Armada para visitar algunas de las instalaciones de la sección oficial del gobierno en la exposición universal con la misión expresa de dar cuenta de ello para la RGM.

En la memoria expresaron ser conscientes de sus limitaciones y también de la importancia de poder informar a sus compañeros que no habían visitado el certamen internacional. La función de difundir a todos a lo que sólo unos pocos tuvieron acceso se vio empañada por las escasas dotes comunicativas de los asignados:

> *"La brevedad del tiempo de que hemos podido disponer, la falta de competencia para poder apreciar mucho de lo que hemos visto, y nuestra insuficiencia, mayor si cabe, para describirlo, son los motivos que nos obligan a escribir, no una Memoria, sino tan solo una reseña ligerísima de esas instalaciones"*.

Se reseñó brevemente la instalación que ocupaba la Marina. De hecho, la descripción fue muy somera:

> *"Entre las instalaciones oficiales que figuran en la nave central del Palacio de la Industria, una de las más reducidas es la que presenta la Marina de Guerra. Sin embargo, la buena combinación y colocación de los objetos que se exhiben hace que ofrezca muy buen aspecto en conjunto"*[246].

Pese a ser conscientes de la importancia de cubrir estos eventos para difundirlos a través de la RGM, la ejecución volvió a fallar por falta de tiempo y preparación de lo que, esta vez, no debía ser una memoria sino más bien un reportaje explicativo, curiosamente no iba firmado, no aparece ningún nombre. La memoria de Filadelfia que presentó Montojo en 1877, era directa y fresca, aunque estaba redactada como documento oficial, fue una crónica

---

[245] *Ibíd.,* pp.463-482.
[246] (1888) "La exposición universal de Barcelona" *RGM* (23) pp. 125-170.

bien desarrollada. Quedó patente que los enviados especiales en comisión de servicios para cubrir la información jamás podrían sustituir el relato periodístico.

Un último aspecto referente al apartado de contenidos que cabe destacar fue la sección dedicada a otras publicaciones. Aunque desde el número uno de la revista existió una sección llamada *Noticias varias*, un cajón de sastre donde todo tenía cabida de forma breve y sin firma, en agosto de 1901 comenzó una nueva sección titulada *Resumen naval*.

En su introducción, el teniente de navío Rubio Muñoz, manifestó una intención que no se daba en la anterior sección; la necesidad de citar las fuentes de donde procedían las noticias para que si había alguien interesado en ella pudiera ampliar su lectura. Además, cumplía el propósito de mantenerse informado de los adelantos, pero pasando por un filtro que se deshiciera de lo engañoso que solía publicarse en prensa, una desconfianza hacía los medios bastante habituales en la Marina Española. La RGM cumplió la función de sustituir el relato de los periodistas para acercarse a la recta verdad, seleccionando ellos mismos las fuentes de información y su interpretación confeccionando cómodos resúmenes de noticias.

> *"Al inaugurar hoy la serie de artículos que bajo este epígrafe se propone publicar la Redacción de la Revista General de Marina, tan solo nos guía un objetivo y una buena intención: condensar en pocas páginas, para comodidad de nuestros lectores, tantas como se escriben en revistas, periódicos y publicaciones nacionales y extranjeras referentes a asuntos de Marina en el transcurso de un mes. Los sucesos navales más salientes (sic) y de importancia, los progresos y los escritos profesionales que más atención merezcan serán el fondo de las presentes líneas, cuyo relleno completan comentarios y juicios propios, siempre cortos, parcos, desapasionados y exentos de toda crítica de escuela, dejando la responsabilidad de los acaecimientos e ideas a las fuentes de origen de donde procedan, que nos apresuraremos a citar en el texto, para salvaguardia nuestra y comodidad del lector que quiera ampliar su lectura sobre determinado asunto ya que nosotros tan solo ligeramente habremos de tratarlas todas.*
>
> *Los impulsos de progreso y adelanto en cuestiones marítimas y todo lo que con ello se relaciona, corren por cauces tan vertiginosos que es verdaderamente penosa y árida la lectura minuciosa a diario de todo lo que se escribe sobre Marina y además el mercantilismo, el reclamo, la política y las exageraciones de escuela envuelven mañosa y aparatosamente con engañoso oropel, a la recta verdad, al real progreso y al adelanto de provecho. Inspirados en estos convencimientos, nos proponemos desentrañar el agobio de lectura que por obligación se nos impone, todo aquello que sea útil, curioso y de beneficio, para dárselo así, ya sin artificios a nuestros benévolos lectores, ahorrándoles con esto tiempo, trabajo y alguno que otro desencanto"*[247].

[247] Rubio Muñoz, M. (1901) "Resumen naval". *RGM* (49) pp.127-151.

Las relaciones de la Armada con la prensa pasaban por uno de sus peores momentos. El 31 de ese mismo mes un grupo de marinos atacó la redacción del *Correo de Guipúzcoa* por comentar unas maniobras navales con alusiones negativas sobre lo ocurrido en Cuba[248].

En el mes de septiembre, la sección no apareció publicada. En el resumen de octubre, publicado en noviembre, se disculpó el autor por su falta de salud:

> *"Pido humilde perdón a los benévolos lectores de la REVISTA GENERAL DE MARINA, por no haber cumplido, en absoluto, cual desearía, el objeto primordial de esta serie de artículos…*[249]*"*

En julio de 1902 este *Resumen naval* pasó a llamarse *Crónica Naval* y lo dejó de escribir Rubio y Muñoz por su ascenso a teniente de navío de 1ª y por cambio de destino ya que pasó a ser comandante de *Rio de la Plata.* A partir de entonces, se hizo cargo de la *Crónica Naval* otro teniente de navío, J.A Posadillo.

2.7. Un espejo público

La RGM estaba dedicada a la oficialidad de la Armada española, pero al mismo tiempo era pública, no era un elemento de comunicación interno. En consecuencia, hubo ocasiones en que los oficiales mostraron algunas atenciones hacia los lectores externos, al ser conscientes de que podían ser leídos por un público más general, en otras ocasiones demostraron cierto pudor y a veces los autores incluso buscaron enfocar la atención de la audiencia hacia determinados temas.

La RGM era leída por personas ajenas a la Marina que valoraban sus contenidos tratados magistralmente, aunque ella misma reconocía que tenía pocos lectores siendo la única en su género: "… *basta conocer el escasísimo número de personas que figuran como suscritores de la Revista de Marina, publicación que merece un lugar muy preferente entre las de su clase*"[250].

El seguimiento de los problemas que se analizaban en la revista era leído sin tomar parte en las templadas discusiones precisamente por ser ajenos a la corporación, pero ante la gravedad de los asuntos tratados, sobre todo en cuanto al estado del material flotante, la prensa civil no entendía el silencio de los marinos diputados y senadores. La prensa difundía que todo el que quisiera podía leer de primera mano el estado de la Marina y las propuestas para reflotarla a través de la RGM:

---

[248] Aunque el asalto militar de periódicos considerados no gratos a la milicia se había convertido en una práctica usual de castigar de modo inmediato al libelo, éste fue realizado concretamente por personal de la Marina. Núñez Florencio, R. (1990). *Militarismo y antimilitarismo en España (1888-1906)* Editorial CSIC-CSIC, p. 355.

[249] Rubio y Muñoz, M (1901)" Resumen mensual". *RGM* (49) pp. 633-662.

[250] "Males que tienen remedio". (15 de marzo de 1882). *El Globo*, p. 1

"*Que estas ideas germinan en nuestra Marina, puede verlo todo el que se tome la molestia de leer la Revista, publicación técnica, donde muchos jefes y oficiales exponen sus sanas ideas, dictadas solamente por el patriotismo…"*[251].

En 1889, Ignacio Tudela, director de material, publicó un estudio sobre las minas asturianas del Marqués de Comillas[252], que alcanzó notable resonancia, hasta el punto de dar lugar más tarde a una interpelación parlamentaria al propio ministro de Marina, lo cual demostró la importancia de la RGM como fuente de información y debate más allá del ámbito de la propia Armada. El objetivo del estudio fue el carbón de las minas de Aller de cara a su posible empleo como combustible en los buques de la Armada española. Se demostró, que las hullas asturianas reunían las mismas o aún mejores condiciones que las de Cardiff para alimentar las calderas de los buques de guerra españoles, y que las minas estaban en condiciones de producir todo el carbón que la Marina necesitaba. Hasta ese momento los buques españoles sólo quemaban carbón inglés, con todo lo que ello significaba, en orden a las importaciones en el capítulo de divisas, y la gravísima dependencia de Inglaterra en el orden estratégico[253].

Hubo cuestiones de la Marina mercante que se divulgaron a través de la RGM. El abanderamiento era el acto administrativo por el cual, tras la correspondiente tramitación, se autorizaba a que una embarcación arbolara el pabellón nacional. Las cargas fiscales provocaban que la matrícula se realizara normalmente en países extranjeros con el peligro que suponía el posible monopolio de compañías de fuera pues los navieros, presionados por éstas, dejaban de contratar buques, aumentando así el abandono de líneas que podían ser absorbidas por empresas no españolas. Con ocasión de este tema tan crucial para la Marina mercante, el capitán de fragata Navarro, se quejaba de la supresión de los derechos de introducción que pagaban los buques adquiridos de propiedad extranjera al pasar a ser españoles. Las facilidades que se daban a esa importación iban en detrimento de la industria nacional, lo que, para el autor, afectaba seriamente a la independencia industrial. Se manifestaba un interés en ilustrar a la opinión pública puesto que se preocupó de definir antes los conceptos necesarios para quien fuera profano en la materia:

"*Como hablamos para el público, que no tiene obligación de conocer los detalles esenciales de esta materia, fuerza es adelantar definiciones y exponer datos…"*[254].

Hubo artículos que se guardaron de manifestar abiertamente razones o causas de los defectos de la Armada, precisamente por ese carácter público de la RGM, pero dieron señales suficientes para el buen entendedor. Fue el caso del alférez de navío Jaime Janer en su segundo artículo sobre la organización de los cuarteles, a los que llamó "depósitos de marinería":

---

[251] "Cosas de la mar". 29 de marzo de 1882. *El Tiempo*. En Orellana y Escamilla, F.J. (1882) *Opinión de la prensa respecto de la Marina Militar de España*. Imprenta de la Revista Marítima. Madrid, p. 77.

[252] Tudela, I. (1889) "Informe sobre las minas de Aller (Asturias) propiedad del Excmo. Sr. D. Claudio López Gru, Marqués de Comillas". *RGM* (25) pp. 3-29.

[253] Serrano Monteavaro, M.A. (1988) *Fernando Villaamil una vida entre la mar y el dolor: la guerra de Cuba*. Madrid, Asamblea Amistosa Literaria.

[254] Navarro, B. (1906) "Abanderamientos" *RGM* (59) pp. 833-844.

"Y la cuestión es muy importante, pues aparte de razones que no pueden condensarse en un escrito público, pero que no escaparán seguramente a la penetración de quienes lean estas líneas, hay la de obtener de una vez un marinero militar…"[255].

Jaime Janer abogaba por mejorar la instrucción militar del marinero cuando no se hallaba embarcado para evitar que se corrompiera ante la falta de actividad y las malas compañías. Ante el carácter público de la RGM fue cuidadoso con lo que decía, pero era un secreto a voces lo que pasaba en los arsenales y la rebaja de la compostura del personal en tierra, algo que fue expresado de una forma mucho más clara en 1912 por el teniente de navío Pérez y Fernández-Chao[256].

El carácter público de la revista producía cierto pudor al airear ciertos temas de la corporación como el de los ascensos "*…a nadie agrada sacar a relucir desnudamente las íntimas interioridades; pero alguno lo ha de hacer…"*[257].

2.8. Manifiesto de una diversidad interna

La corporación militar se caracterizó por la unidad de lo diverso en aras de la eficacia de la estructura como un todo. Por esta razón se puede decir que no existió una única estructura militar, sino que existían distintas estructuras integradas en una sola organización. Es por esto que encontrar la vía de encaminar esas peticiones de cambios, formó parte del objetivo de la propia corporación para su supervivencia.

El poder de la corporación no debería residir en su capacidad de coacción-disuasión pues esa circunstancia pertenece a estructuras pasadas, el poder debería residir en la flexible rigidez de su propia estructura para asumir lo diverso e incluso para anticiparse a las peticiones que puedan venir desde fuera. Una estructura que le permite mantener su unidad de doctrina a pesar de los cambios en la sociedad e incluso en la propia organización[258]. En este sentido, cabe señalar que la RGM sirvió como canal para incluir cierta diversidad en la corporación. Fue una forma de participación que ayudaba a integrar a sus miembros persuadiéndolos de aportar soluciones a los problemas cotidianos. La RGM cumplió la función de aportar otra forma más de control de la Armada española al proporcionar un cauce público propio a las opiniones de sus miembros de una manera vigilada.

En 1923 apareció publicada una traducción del modo de formular órdenes enseñado en la Escuela de Guerra Naval de Estados Unidos escrito por el almirante Knight, director de dicha

---

[255] Janer Robinson, J. (1908) "Cuarteles-Depósitos de marinería". *RGM* (62) pp.56-65.
[256] Pérez y Fernández Chao, E. (1912) "La educación de la marinería". *RGM* (70) pp. 27-43.
[257] De la Guardia, R. (1889) *"*Una súplica". *RGM* (24) pp. 52-56.
[258] Martínez Aparicio, J. "El cambio de modelo de organización en la profesión militar hacia el corporativismo". *Cuadernos de estrategia* (19) p. 32. Sobre cómo gestionar la diversidad en la Armada es muy interesante el artículo de Cubeiro Cabello, E. (2018). "La diversidad generacional en la Armada". *RGM*, *274*(4), pp. 681-695.

escuela[259]. Lo más interesante desde el punto de vista que nos ocupa, fue la introducción, bastante extensa, que hizo el capitán de corbeta Jaime Janer Robinson, quien pidió permiso al almirante Knight para reproducir en la RGM sus instrucciones por considerarlas de gran interés para la Marina Española. Jaime Janer reseñó, muy inteligentemente, que no había que dar nada por sabido. El autor en su búsqueda de la excelencia, descubrió de forma autodidacta unas instrucciones de la Marina americana, que consideraba que podían ayudar a crear un cuerpo doctrinal y por eso se animó a compartirlas en las páginas de la RGM:

> *"El título quizás haga sonreír. Nadie, a mí al menos, me enseñó en todo el tiempo que llevo en el ejercicio de la profesión que para saber dar órdenes fuese necesario estudiar el modo de darlas. Tampoco nadie, hasta fecha muy próxima, supondría que capitanes de fragata y de navío, encanecidos en el manejo y mando real de unidades y escuadrillas de buques modernos, tuvieran que estudiar cosas tan sabidas (por lo menos en la opinión general). Y no es lo raro el que tuvieran que estudiarlas, Es que en esas Marinas no se asciende sin saberlas, ni se reciben mandos superiores sin acreditar su conocimiento. Es que constituyen ya el verdadero marchamo del oficial o jefe del Cuerpo general o ejecutivo, Es que, como dice el almirante Sims:*
>
> *Para el rendimiento futuro de nuestra Marina el elemento más esencial es la formación intelectual de nuestros oficiales. Antiguamente éstos creían de buena fe que su experiencia de cosas de mar bastaba para considerarlos capacitados y para actuar como jefes de guerra en cualquier grado que ocupasen. Actualmente ya estiman que sólo la cultura intelectual y el estudio constante de las condiciones de la transformación tan rápida de la guerra moderna son las ocupaciones que aseguran la máxima eficacia individual"*[260].

Los individuos actúan buscando su interés, pero las implicaciones de la red social y corporativa en que se hallan insertos son esenciales a la hora de ajustar sus conductas. Las personas integradas en contextos fuertemente grupales desarrollan fácilmente un alto grado de consenso respecto a las normas del grupo y la endogamia produce densidad a esa red que reproduce normas y valores[261]. Sin embargo, un hecho es la reproducción de las normas y de la cultura y otro muy distinto la asimilación e interiorización que permite el pensamiento crítico y el cambio. La tradición se sustenta en ceremonias rituales que reproducen de forma automática ciertos valores asociados que indican al individuo lo que tiene que hacer. En la milicia esto es aún más importante porque consigue reducir la incertidumbre, un factor altamente discapacitante para obedecer y actuar, pero con la evolución de las Fuerzas Armadas resultaba necesario un planteamiento más racional que cuestionase los resultados y hasta los procedimientos.

---

[259] Mientras que la Escuela de Guerra Naval de los EE. UU nació en 1884, la española no lo hizo hasta 1925, y el Estado Mayor de la Armada, que en sus orígenes puede ser considerado el intento inicial, de obtener estudios especializados, fue estrella fugaz (1895-1899). Giner Lara, P. (1997) "Sobre la estrategia naval en la guerra hispanoamericana de 1898". Aspectos navales en relación con la crisis de Cuba (1895-1898). *Cuaderno monográfico del Instituto de Historia y Cultura Naval* (30) pp. 47-62.

[260] Janer, J. (1923) "Modo de formular órdenes". *RGM* (92) pp. 277-295.

[261] Imízcoz Beunza, J.M. (2009) "Las redes sociales de las élites: conceptos, fuentes y aplicaciones en Las élites en la época moderna: la monarquía española". *Nuevas perspectivas.*Vol.1, pp. 107-109.

Así como en artículos anteriores Janer se había moderado aplicando cierta autocensura, en ese artículo expresó libremente que la corporación no era homogénea, se quejaba de la falta de espíritu y de cuerpo o unidad doctrinal:

> *"Base fundamental de la Marina es el espíritu de quienes la componen. Ciego será quien no vea que dicho espíritu no existe entre nosotros; que cada cual piensa en distinta forma, no sólo en cuanto se refiere al modo de organizar el personal y material moderno, sino incluso en la manera de comportarse en los momentos difíciles o de responsabilidad. Y aunque sería vano empeño mío intentar la creación del cuerpo de espíritu o unidad doctrinal, por el que vengo predicando desde hace años desde estas mismas columnas, continuaré mi labor, aportando a ella toda mi buena voluntad".*

Hay que recordar que este oficial se pasó toda su vida profesional luchando por modernizar y desarrollar la profesionalidad de la Armada. En 1915, siendo jefe de artillería del acorazado *España,* se percató de que era necesario que hubiera unos oficiales del Cuerpo General que se dedicaran más intensamente a la artillería y a las direcciones de tiro. Elevó una propuesta solicitando la creación de la especialidad de Artillería y Tiro Naval que tardó seis años en ser realidad ya que fue en 1921 cuando nació la primera promoción de oficiales especialistas. Janer tuvo que luchar contra las rutinas existentes sobre los anticuados métodos por los que se regía el tiro naval, incluyendo el toque de corneta para dar las órdenes a las baterías, consiguiendo transformar el tiro, con la ciencia y la organización necesarias[262].

Hay que precisar que los individuos que se cuestionan los fundamentos de la corporación han de ser necesariamente una minoría, algo excepcional. El militar, por la propia especificidad de su formación no puede admitir la duda en la que progresa el conocimiento intelectual. El militar es formado para la acción, para la eficacia, no para la especulación. La formación en las academias busca reafirmar convicciones, no cuestionar los fundamentos profesionales[263].

2.9. Foro de ideas y problemas de organización interna de la Armada

La RGM nació como una revista profesional técnica y por tanto la puesta en común de experiencias reguladas por las leyes de la ciencia fue una de las principales razones de este vehículo de convergencia de la profesión de los navegantes. Participar en la comunicación de la Armada era una forma de incentivo para activar la adhesión de sus miembros[264].

---

[262] García de Paredes Barreda, I. (1992) "Su legado profesional". El brigadier González Hontoria. *Cuaderno monográfico del Instituto de Historia y Cultura Naval* (16) p. 43.

[263] Núñez Florencio, R. (1992) "Ejército y política bajo la Restauración. Militares y política militar en la España de la Restauración". *Bulletin d'Histoire Contemporaine de l'Espagne* (16) p. 35.

[264] En la corporativización se desplazan las conductas de tipo autoritario sustituyéndolas por otras de persuasión e integración de sus miembros mediante diversas formas de recompensa, promoción e incentivos reforzando así la idea de servicio por medio de estas contraprestaciones. Martínez Aparicio (1990) p.29.

Ya en el segundo número, el capitán de fragata Carrasco expuso a la audiencia pública sus trabajos científicos sobre huracanes basados en su propia experiencia:

> *"Habiéndome hallado varias veces como actor en esas convulsiones terribles de la naturaleza, he querido darme cuenta de la forma y el modo de acción de los huracanes y he comunicado a la Academia de Ciencias de Madrid el resultado de mis estudios.*
>
> *Pero como muchos oficiales de Marina, amigos de la ciencia, pueden ilustrarme respecto de esa cuestión, someto a su examen mi modesto estudio, no con la pretensión de haber alcanzado completo buen éxito, sino con el deseo de que, en una crítica razonada, me hagan las observaciones que juzguen oportunas"*

Se valoraba no sólo la información de lo acontecido, sino que se promovía la participación en un debate enriquecedor para compartir conocimientos y experiencias. Acababa el artículo señalando:

> *"... basta lo expuesto para que otros, con más ilustración, se ocupen en fortalecer los argumentos de nuestra teoría, si estos les han convencido, o para que expongan en una crítica razonada las dificultades u objeciones que les ocurran.*
>
> *Por lo que a nosotros hace, quedamos satisfechos tan solo con promover una discusión que a todos interesa y especialmente a aquellos que, como los oficiales de marina, deben aprovechar los progresos de la geografía física del mar y de la meteorología"*[265].

El desafío fue aceptado en junio por Luciano Miranda, a bordo del *Jorge Juan* en La Habana, el cual volvió a resaltar la importancia del tema de los fenómenos de la naturaleza en la vida del marino:

> *"Como la cuestión no se limita a la teoría abstracta, sino que llega hasta las reglas seguidas hasta hoy para evitar los huracanes, siendo por lo tanto importantísima para todos los que navegamos, creo deber de todos tomar parte en la discusión, y guiado únicamente por el deseo de aclarar el asunto me atreveré a exponer los argumentos que en pro de la segunda y en contra de la primera se me ocurren".*

El autor expuso sus dudas sobre la teoría de los huracanes, a modo de particular aportación. El deseo de aclararlas era lo que motivó que las llevara a la RGM para ser rebatidas por otros:

> *"Debo repetir que mi único objeto al escribir estas líneas es exponer las dudas que sobre la teoría de los huracanes se me ocurren, a causa sin duda de mi ofuscación o cortedad de luces e ignorancia, y el deseo de ver aclarados estas dudas por los muchos que pueden hacerlo mejor que yo"*[266].

---

[265] Carrasco, F. (1878) "Consideraciones sobre los huracanes". *RGM* (2) pp. 38-50.
[266] Miranda, L. (1878) "Sobre los huracanes". *RGM* (3) pp. 156-164.

El teniente de navío Ardois escribió, abordo de la *Sagunto* en diciembre de 1881, algunas consideraciones sobre las minas hidráulicas defensivas. Estas notas las mandó a la RGM con el propósito de que alguien le esclareciera las dudas que le habían surgido a raíz de la lectura de documentación sobre el tema. Señaló que en 1880 cuando en España se hablaba de la necesidad de montar el servicio de torpedos apareció una obra del coronel de ingenieros del Ejército Español Sr. Scheidnagel:

> *"...habiendo encontrado algunas dudas que no hemos podido resolver, nos atrevemos a publicarlas en la Revista, por si algunos de nuestros compañeros o el mismo autor, si por fortuna llegase este escrito a sus manos, tuvieran la amabilidad de aclarárnoslas, prestando así un verdadero servicio, a los que con pocos conocimientos, se ocupan de tan importante asunto".*

Reflexionar sobre la profesión militar siempre se ha considerado como un deber recogido incluso en el marco de las Reales Ordenanzas, pero se podía dar un paso más allá dando publicidad a las ideas en el marco adecuado. El capitán de corbeta Navarro y Margati reconocía que el pensar a solas en asuntos profesionales guiaba su pensamiento en la labor desempeñada a diario. En su artículo "Meditaciones", segundo premio Álvaro de Bazán de 1929, deliberaba sobre asuntos de reorganización de la Marina, tanto en personal como en material, y se preguntaba:

> "*¿Por qué no hacer salir de nosotros mismos nuestras propias meditaciones? La REVISTA es una publicación muy a propósito para ello"*[267].

Aunque de cara al exterior siempre se pretendió proporcionar una idea de unidad y homogeneidad del Cuerpo, alguna vez se reconocía no estar de acuerdo todos en todo. Al hablar de las reformas necesarias para la Marina, se admitió que, aunque todos coincidían en los problemas, no había unanimidad en las soluciones, ni siquiera dentro de los límites de la corporación por lo que se creyó conveniente crear un foro de debate en la RGM. La Armada española era una institución desperdigada en multitud de destinos marítimos y terrestres no siempre bien comunicados, por lo que, a falta de una red global de información, la publicación oficial se erigió como el mejor cauce para el foro de ideas:

> *"...nos conduce a patentizar cuán provechoso sería que una publicación de carácter profesional como lo es la REVISTA GENERAL DE MARINA, y desde la región serena y elevada de los principios y de la conveniencia del Estado, se analizasen y discutiesen en su conjunto y en su detalle, proyectos, pensamientos, ideas relacionados con reformas en la Marina"*[268].

De esta manera, la RGM sirvió para conocer las preocupaciones de la oficialidad de la Armada española y perfilar, según sus intereses, la temática y el tono que le daban. Por ejemplo, en 1920 el contador de fragata Blas y Domínguez se mostraba preocupado por la organización del servicio de suministro de marinería:

---

[267] Navarro Margati, E. (1929) "meditaciones". *RGM* (104) pp. 421-438.
[268] Agacino, E. (1884) "Consideraciones sobre las reformas en la Marina" *RGM.* (14) pp. 589-612.

"A esto me limito aspirar ahora también, a crear ambiente, y nada más oportuno que una Revista profesional para ello, Sirvan las precedentes líneas de justificación y permitidme entrar de lleno en el asunto"[269].

Justificaba la publicación de este artículo, no siendo personalidad de relieve, por haber publicado anteriormente trabajos sobre legislación de pensiones. La RGM por ser un foro profesional le pareció el lugar más adecuado y para fomentar el debate usó la expresión "crear ambiente". Sin embargo, el asunto no debió despertar interés porque no fue desarrollado por los compañeros, la marinería fue un tema escasamente tratado en la RGM.

En agosto de 1878 de nuevo la RGM se impuso como verdadero vehículo de encuentro de opiniones, esta vez sobre cartografía. El capitán de fragata Pelayo Alcalá Galiano, subdirector del Depósito Hidrográfico, escribió un informe redactado por orden del ministro de Marina sobre la situación de Santa Cruz de Mar Pequeña en la costa NO de África[270]. La memoria trajo una disquisición sobre mapas antiguos, lugares y medidas cartográficas para determinar dónde se hallaba exactamente Mar Pequeña y su fuerte de Santa Cruz en Canarias con un trasfondo de acuerdo gubernamental España-Marruecos[271]. Constó de seis entregas y fue rebatido nada más ni nada menos que por Cesáreo Fernández Duro[272].

En la segunda entrega, publicada en abril de 1879, el capitán de fragata Alcalá Galiano afirmó que después de impresa la memoria sobre la situación de Santa Cruz de Mar Pequeña, había publicado el señor Cesáreo Fernández Duro un nuevo escrito en que se rebatieron las consideraciones y conclusiones que en ella se consignaron, pero no fue publicada en la RGM.

Fernández Duro argumentó que el error había sido al examinar el trazado de las cartas náuticas antiguas con una fe que no merecían y que el cabo Non de los antiguos era el Sidi Uorzek de su carta y que el actual Draa era el río que en la de Juan de la Cosa (1500) y en las posteriores hasta la de Alonso Pérez (1648) contiene el letrero de Mar Pequeña y que el Guad Nun era sin duda Alaska[273]. El capitán de fragata Alcalá Galiano se mostró tajante: "*Ante todo, repetiremos que carece de fundamento lo estampado en la carta del Sr.*

---

[269] Blas y Domínguez, J. (1920) "Ideas sobre la Organización actual y futura del servicio de suministro de marinería en la Armada". *RGM* (86) pp. 775-782.

[270] Alcalá Galiano, P. (1878)" Memoria sobre la situación de Santa Cruz de Mar Pequeña en la costa NO de África". RGM (3) pp. 97-136.

[271] Los españoles llegaron a Ifni en la época de los Reyes Católicos y fundaron una base costera de pescadores y marineros, pero fueron desalojados por los bereberes en 1524. El antiguo asentamiento fue reconocido a España por Marruecos el 26 de abril de 1860 por el Tratado de Wad-Ras, pero se ignoraba su localización exacta.

[272] El Capitán de navío Cesáreo Fernández Duro es considerado uno de los marinos más cultos y brillantes del siglo XIX. Escritor, erudito e historiador fue presidente de la Real Sociedad Geográfica Española, académico de la Real Academia de la Historia y de la Real academia de Bellas Artes de San Fernando. De su gran legado sobresalen su *Historia de la Armada española desde la unión de Castilla y de Aragón* (1895-1903) en nueve volúmenes y las *Disquisiciones Náuticas* (1876-1881) en seis.

[273] Blanco Vázquez, L. (2018). "El establecimiento hispano africano de Santa Cruz de Mar Pequeña y su aparición en la cartografía náutica portuguesa de finales del siglo XV". *Anuario de Estudios Atlánticos*, (64).

Fernández Duro"[274]. En la siguiente entrega, un mes después, aportó mapas a la RGM para justificar sus escritos[275].

Normalmente se daba paso a respuestas de unos a otros dentro de la misma RGM, pero en este caso, el debate se dispersó entre dos autores distintos en diferentes publicaciones. Fernández Duro lo hacía en el boletín de la Sociedad Geográfica de Madrid, extendiendo la discusión fuera del ámbito de la Armada. Para que los lectores hubiesen podido seguir bien la confrontación de ideas, la RGM podía haber reproducido el texto del boletín, como hacía en ocasiones, pero no lo hizo. ¿Quizá la RGM era más afín a lo que apuntaba el ministerio de Marina en su afán de desbloquear un convenio hispano-marroquí[276] y Fernández Duro, vicepresidente de la Sociedad Geográfica, hubo de buscar otro medio de comunicación para rebatirlo? Lo cierto es que la información que manejó Fernández Duro era de primera mano ya que, en 1877, había sido nombrado jefe de la parte marítima de la expedición que, en unión de una delegación marroquí, debía señalar el emplazamiento de Santa Cruz de Mar Pequeña y recorrió el territorio de la costa oeste de Marruecos embarcado en el vapor *Blasco de Garay*.

> *"En el boletín de la Sociedad Geográfica de Madrid ha publicado el Sr. D. Cesáreo Fernández Duro <Nuevas observaciones acerca de la situación de Santa Cruz de mar pequeña>, encaminadas unas a rebatir las que hemos expuesto sobre dicha situación, y dirigidas otras a desvanecer nuestras dudas relativas a la utilidad de una factoría española en la ensenada de Ifni.*
>
> *No nos mueve hoy a la réplica que emprendemos inmoderado afán de que nuestra opinión prevalezca; tampoco nos impulsa pueril deseo de que resulte más o menos esclarecido determinado punto de geografía histórica, sin embargo de que no consideremos tan secundaria esta cuestión como la supone el vice-presidente de la Sociedad Geográfica de Madrid: otros móviles guían nuestra pluma; el de probar el acierto con que procedió el ministerio de Marina al prestar su absoluta conformidad a nuestro primer escrito y el más elevado de contribuir en algo a que, por falta de datos, no siga en suspenso lo pactado en el convenio hispano-marroquí, y pueda adoptarse la determinación más conveniente".*

Dentro de esta función de foro de ideas, también hubo espacio para reivindicar el espacio de la corporación en las áreas militares como la de la aeronáutica naval. En 1931 el aviador naval Manuel Aleman invitaba a la publicación en la revista:

> *"No aguardemos para nosotros lo que aprendamos; divulguemos en la Marina nuestros conocimientos, nuestras opiniones, nuestro criterio, Hagámosla conocer nuestras*

---

[274] Alcalá Galiano, P. (1879) "Nuevas consideraciones sobre Santa Cruz de Mar Pequeña y las pesquerías en la costa Noroeste de África". *RGM* (4) pp. 445-462.
[275] Alcalá Galiano, Pelayo (1879) "Nuevas consideraciones sobre Santa Cruz de Mar Pequeña y las pesquerías en la costa Noroeste de África". *RGM* (4) pp. 573-594.
[276] Cosialls Ubach, A. M. (2016) *Ifni. Del Tratado Wad-Ras a su ocupación*. Madrid. Ministerio de Defensa.

aspiraciones, nuestros ideales, que todos están inspirados en los más sanos principios. Discutamos como en todas las Marinas y en sus revistas, viejos y jóvenes, encumbrados y humildes; que todos hemos de tener nuestra parte, grande o chica y sobre todos caerá la responsabilidad, en mayor o menor grado, cuando el caso llegue de emplear las armas que para su defensa nos entrega en custodia la Patria.

Mi ruego es que vosotros, compañeros de Cuerpo en general, y particularmente compañeros de aeronáutica Naval, llenéis las páginas de esta REVISTA con vuestras disertaciones sobre cooperación aeronaval, navegación aérea, exploración aeromarítima, bombardeo, caza y tiro, antiaeronáutica, estudio de prototipos, organización, enseñanza, radiocomunicación, meteorología….y tanto y tan interesantes temas como presenta en su desarrollo actual esa rama de la defensa nacional, cuyo perfeccionamiento, por imperativo de deber y de conciencia , debemos procurar"[277].

La función de foro de ideas cumplió a su vez otros cometidos importantes además de reflejar las preocupaciones de la corporación: la de servir de talante conciliador de las pulsiones internas de la institución.

En España, al igual que en otras naciones europeas, el camino de la profesionalización que se emprendió en el siglo XIX en el Ejército de Tierra nació con los Cuerpos facultativos, Artillería e Ingenieros. Las armas generales y la escala facultativa siguieron trayectorias radicalmente distintas en el siglo XIX, que condujeron a la mayor profesionalización del Ejército: los oficiales especialistas se educaban en academias[278], cuyo ingreso era no sólo por origen familiar, sino también por conocimientos; recibían una formación técnica que continuaban a lo largo de su carrera y mantuvieron un gran espíritu de Cuerpo, lo que llevó a mantener las escalas cerradas, no aceptando los ascensos por méritos de guerra[279].

Como resultado de la división del trabajo y de la cada vez más compleja diferenciación del conocimiento provocadas por la sofisticación dela guerra con armamento más tecnificado, las nuevas implicaciones de la actividad militar complicaron la asignación de puestos de mando tradicional[280] al mismo tiempo que se institucionalizó la posibilidad de promoción interna para paliar la tensión generada por las clases subordinadas, pero siempre asegurando la supremacía de determinados privilegios sobre los recién llegados y manteniendo la

---

[277] Aleman, M. (1931) "Aeronáutica naval. Una justificación, un llamamiento y un ruego*". RGM (*108) pp. 63-35.

[278] El sistema educativo de las Academias Militares fomentó lazos de solidaridad corporativa como afirmó Alonso Baquer, M. (1980). La selección de la élite militar española en el siglo XIX. *Revista de Historia Militar*, XXIV (49) p. 128.

[279] Díaz-Criado, E. S. (2015). *El proceso de profesionalización del ejército en España: el Cuerpo de Estado Mayor, 1810–1932* (Tesis doctoral), Universidad Nacional de Educación a Distancia, pp. 33-34.

[280] A la radical transformación del sistema de selección de los altos mandos en el Ejército de Tierra del siglo XIX aún hay que añadirle la participación en los conflictos internos derivados de la crisis de la legitimidad del Estado. Alonso Baquer, M. (1980): p. 106.

elección selectiva entre los que habían seguido las etapas de promoción clásicas para ocupar los puestos del vértice de la pirámide[281].

Lo mismo ocurrió en la Armada, pero mucho antes. Por Real Cédula de 21 de febrero de 1714 se creó la Real Armada que aglutinaría las diversas fuerzas navales existentes hasta ese momento. Una de las primeras decisiones de la política naval borbónica fue la creación del Cuerpo General de Oficiales de Guerra de la Armada, lo que significó la profesionalización del estamento militar de los oficiales de mar y guerra que venían formando los mandos de las distintas fuerzas navales, destinadas a la defensa de los territorios e intereses de la corona española[282].

Otra de las acciones más importantes fue la puesta en marcha en 1717 de la Academia de guardiamarinas, dirigida a la formación de los oficiales, que tenía como principal objetivo profesionalizar y unificar los conocimientos, doctrina y enseñanzas más precisas para realizar la carrera de las armas. El paso por las academias formó a los guardiamarinas y se produciría mayor profesionalización, pero también supuso para la Armada una mayor endogamia.

Uno de los mayores focos de tensión dentro de la Armada fue el carácter controlador del Cuerpo General de la Armada frente al resto de Cuerpos que iban emergiendo de la evolución hacia la especialización del trabajo. En ocasiones las fricciones eran por detalles que reflejaban el status social como la discriminación al Cuerpo Jurídico de vestir como traje de gala la casaca que utilizaba el Cuerpo General y debiendo usar, en 1883, el frac o uniforme como lo hacen los Cuerpos de Infantería de Marina y Eclesiástico[283].

Aunque se afirma que todas las Marinas del mundo son elitistas, en el caso español, el caldo de cultivo más productivo para ese clasismo y estricta diferenciación social lo encontramos en el ámbito del Cuerpo General[284].

El general de brigada Larrea y Liso (1901) calificó de anacrónica la preponderancia absorbente y absoluta mantenida cada día con el mayor rigor por el Cuerpo General sobre todos los demás. El Cuerpo General no era un cuerpo especializado sino de una preparación amplia para el desempeño de la función de mando. La intromisión llegaba a las funciones de los cometidos de los respectivos cuerpos de los que se componía la Armada de forma que, ni el ingeniero naval podía proyectar o construir con libertad, ni al oficial de artillería le era dado dirigir el manejo de los cañones a bordo de los buques. La división del trabajo que se iba imponiendo por todas partes y que beneficiaba a los complicados servicios navales se

---

[281] Martínez Aparicio, J. (1990) El cambio de modelo de organización en la profesión militar hacia el corporativismo. *Cuadernos de estrategia*, (19) pp. 21-33.
[282] Moreo Moreno, F. (2017): p.18
[283] Bordejé y Morencos, F. de. (1995). *Crónica de la Marina Española en el siglo XIX, 1868-1898*. (Tomo II) Madrid, Ministerio de Defensa, p. 136.
[284] Doncell de la Colina, J. A. (2004). *Símbolos identitarios y cambio de valores en la Armada: el caso de la base naval de Ferrol*. (Tesis doctoral) Universidad de A Coruña, p. 105.

resistió ante la fuerte concentración en el mando del Cuerpo General de la Armada, un efecto pernicioso de un espíritu celoso con exceso de la propia autoridad e independencia[285].

En 1880 constituían el personal de Marina los Cuerpos: General en dos escalas, activa y de reserva; de Contramaestres, de Ingenieros, de Maquinistas, de Artillería, de Condestables, de Infantería de Marina, Administrativo, de Sanidad, Eclesiástico y Jurídico. Hasta 1878 existió hasta el de Guarda de Almacenes[286]. Cada uno de los Cuerpos representaba un gran número de intereses creados y derechos adquiridos a su sombra, que incluso generaba duplicidad de personal con el consiguiente reproche presupuestario.

En los difíciles tiempos del final del Directorio, para muchos de los afectados por las reformas de García de los Reyes, ministro de Marina, la brusquedad aplicativa de unas disposiciones que se sabían impopulares fueron un afán de predominio más del Cuerpo General, frente a las especialidades desempeñadas por los demás cuerpos en la institución. La cuestión se planteó en términos reivindicativos y el malestar se extendió en el seno de la corporación[287].

Los Cuerpos técnicos eran mirados con aire de superioridad por los marinos del Cuerpo General, más navegante que técnico o militar[288]. La RGM también fue un campo de batalla en esta desigual lucha de poderes de los diferentes Cuerpos que la componían y el Cuerpo General de la Armada, como veremos a continuación.

2.9.1. Cuerpo General y Cuerpo de Ingenieros

El Cuerpo de Ingenieros era el Cuerpo facultativo por excelencia, se creó en 1770 pero en 1827 fue suprimido manteniéndose el Cuerpo de Constructores prácticos. Se instauró de nuevo el Cuerpo de Ingenieros navales el 9 de junio de 1848[289]. No fue hasta la Ley de Escuadra de 1908, llamada Ley Ferrándiz, que daría lugar a que dos años después se restableciese el Cuerpo de Ingenieros Navales de la Armada y en 1914 se crease la Academia de Ingenieros y Maquinistas de la Armada en Ferrol.

En 1881, aprovechando el intercambio de ideas propiciado por la aparición de la RGM, el teniente de navío Ardois abrió el foro de discusión para intercambiar detalles técnicos de la corbeta *Aragón*:

---

[285] Larrea y Liso, F. (1901) *El Desastre nacional y los vicios de nuestras instituciones militares*. Madrid. Imprenta del Cuerpo de Artillería.
[286] Romero y Salas, J. M. (1880) *La Marina Militar en España (Lo que es y lo que debe ser)*. Madrid. Imprenta de Fortanet.
[287] Cerezo Martínez, R. (1983): p. 221.
[288] Rodríguez González, A. (1988*) Política naval de la Restauración (1875-1898)* Madrid, Editorial San Martín, p.53
[289] Romero y Salas, J.M. (1880) La Marina Militar en España (Lo que es y lo que debe ser). Madrid. Imprenta de Fortanet.

"Hoy, que gracias a la publicación de la Revista general de Marina, se pueden cambiar ideas respecto a la construcción y manejo de los buques de guerra, bajo el punto de vista técnico, y convencido al mismo tiempo de las ventajas que nos pueden resultar, a los que tripulamos los buques, la publicación de las diferentes opiniones que a estos puntos se relacionan, nos atrevemos a presentar este estudio sobre la corbeta Aragón, que es el buque de mayor importancia salido de nuestros arsenales, en los cinco últimos años".

Ardois dejó claro que huía de la polémica y sólo le movía el deseo de mejora de la construcción naval nacional a través de lo que conocían de los buques de otras Marinas y de su propia experiencia como comandante de los barcos:

"Enemigos de toda discusión personal, no es nuestro ánimo atacar personalidades que respetamos; nuestros deseos se limitan a presentar algunas ideas, unas tomadas de lo que hemos oído a nuestros compañeros y otras de la comparación con buques extranjeros, todas bajo el punto de vista práctico, único en que nos atrevemos a tener opinión propia; sin pretensiones de acertar, presentamos el problema con la resolución que nos parece más conveniente, esperando que del estudio de estas cuestiones siempre resultarán ventajas para la Marina, único deseo que nos anima"[290].

El oficial se quejó de que la corbeta *Aragón* carecía de compartimentos estancos, tan importantes para atajar las entradas de agua, tanto por ataque de torpedos como por averías. La distribución de las calderas era peligrosa en caso de accidente para los fogoneros, y las condiciones de la sala eran muy incómodas para éstos dadas las temperaturas que se alcanzaban dentro, careciendo de corrientes de aire que pudieran mitigar el calor, ya sólo del clima, en los países tropicales.

El autor opinó sobre la máquina del motor de la corbeta, a la que consideraba demasiado voluminosa y de excesivo consumo de vapor. Entre especificaciones técnicas, deslizó una importante sentencia: "*No conocemos los términos del contrato que ha mediado para la adquisición de esta máquina...* [291] " y continuó señalando los malos resultados experimentados en la navegación práctica en el mar de la corbeta.

La fractura entre los ingenieros navales que diseñaban el buque y las dotaciones que debían vivir y trabajar en él resultaba inevitable. El comandante consideraba que el uso del buque era el que ponía en evidencia las necesidades del diseño para el que se construía y no desestimaba la comodidad del personal. En el caso de los pañoles, señaló que resultarían más cómodos para el servicio de la artillería si se abandonase el sistema de colocar la pólvora a proa y las granadas a popa, y se repartiesen ambas cosas de modo que queden lo más próximas posibles a las piezas que debían servir, algo que parecía de sentido común. Terminaba haciendo referencia a su coste, averiguado con dificultades:

---

[290] Ardois, F. (1881) "La corbeta Aragón" *RGM* (9) pp.83-92.
[291] *Ibíd.,* p. 86.

"No hemos podido averiguar el costo de la Aragón, porque parte del archivo de la Comisaría de obras del arsenal de Cartagena desapareció en 1873, pero de los datos recogidos, se puede calcular con alguna aproximación que ha costado, desde que se puso la quilla hasta que ha salido a navegar, contando construcción y armamento, de 6 a 6,5 millones de pesetas.

El Iris y el Mercury, cruceros de acero, casco de construcción celular, desplazamiento 3700 toneladas, fuerza de máquina 7 000 caballos; han costado, según hemos visto en varias publicaciones, unos 5 millones de pesetas"[292].

La respuesta apareció firmada, dos meses después, por Julián Juanes, Ingeniero jefe de 1ª clase de la Armada:

"En el número de esta revista, correspondiente al mes de julio, se ha publicado un artículo en el que se hacen algunas observaciones acerca del buque con cuyo nombre encabezamos estas líneas, observaciones con las que no estamos completamente conformes, difiriendo radicalmente de opinión en algunas de ellas; y como entre las cuestiones a que se refieren hay unas de gran trascendencia para dejar de tenerlas en cuenta, otras implican errores de importancia en el proyecto, nos sentimos impulsados a exponer nuestro parecer…"[293].

Tras defender que los cambios propuestos por el comandante del Cuerpo General tenían que demostrar su efectividad, achacaba los defectos de la navegación de los buques a la precipitación de echarlos a la mar sin haber realizado verdaderas pruebas previas, y sin que el personal tuviera de ellos el adiestramiento y formación necesarios para sacarles el debido rendimiento. En octubre llegó la réplica del teniente de navío Ardois bajo el subtítulo *Aclaraciones,* la cual comenzó advirtiendo:

"Al publicar en la REVISTA nuestras observaciones sobre este buque, nos limitábamos a emitir algunas ideas bajo un punto de vista práctico, presentando el problema con la resolución que conceptuamos más conveniente, por si excitábamos a otras personas más competentes al estudio de cuestiones relacionadas con el perfeccionamiento de nuestro material flotante.

Que no se han defraudado nuestras esperanzas lo prueba el artículo que vio luz pública en la revista de septiembre último, firmado por un ilustrado jefe de ingenieros de la Armada, pero sin duda hemos expresado mal nuestras ideas o se les da otra interpretación, y esto nos obliga a molestar nuevamente a nuestros lectores con las siguientes aclaraciones…"

Lo que se denunciaba en el artículo era la falta de datos de la construcción naval en España, lo que no ocurría en otras Marinas, y sus propuestas eran cuestiones prácticas relacionadas con el uso del buque para beneficio del país:

---

[292] *Ibíd*., p.92

[293] Juanes, J. (1881) "Corbeta-crucero Aragón" *RGM* (9) pp.359-373.

"*Consideramos suficientemente aclarados los conceptos emitidos en nuestro estudio de la Aragón, en el cual a nadie hemos querido hacer cargos: a presentar estos problemas nos ha movido nuestro amor a la marina y a la necesidad que vemos en España de que se publiquen datos referentes a los buques en construcción como hacen en otros países; de este modo todos pueden estudiar y emitir su opinión, prescindiendo para ello de las personalidades, que para nada deben aparecer más que para recoger los aplausos de todos cuando las obras salen perfectas. Respecto a buques, es difícil que lleguen a estar las ideas conformes y buena prueba de ello nos da la discusión sobre la estabilidad de la Inflexible, en la que dos constructores tan notables como Mr. Reed y Mr. Barnaby, se han encontrado capitaneando ideas opuestas, habiendo tomado parte la prensa, el Parlamento, y una comisión nombrada por el Almirantazgo, que a pesar de su respetabilidad no sólo no ha creído que se le ofendía al dudar de construcciones que él ordenaba, sino que destinó cantidades no pequeñas para el completo esclarecimiento de los hechos, y que un error posible no resultase nunca en perjuicio del país, cuyos intereses debe estar por encima del todo*"[294].

Un mes después el ingeniero-jefe desistió en el artículo, "Más aclaraciones acerca de la corbeta-crucero *Aragón"*, de seguir con la generalidad con que se habían presentado los datos:

"Damos por terminadas nuestras observaciones acerca de las cuestiones suscitadas sobre el proyecto de la corbeta Aragón, pues poco o nada debemos añadir a lo que hemos manifestado en tanto que no se precisen más los datos para la resolución de aquellas, quitándoles el carácter de generalidad con que se presentan. Cúlpese también a nuestra insuficiencia que nos impide llegar a conclusiones más detalladas, lo que sentimos verdaderamente, a la par que nos complace el haber discutido estos asuntos con un distinguido oficial de Marina, que al estudiarlos prescinde de las personas a quienes pueden afectar; abstracción que hacemos propia, porque tal es también nuestro modo de pensar, y que desde luego recogemos cualquier giro que hayamos empleado que no aparezca ajustado a este criterio"[295].

2.9.2. Cuerpo General y Cuerpo de Artillería

A pesar de que en la RGM no se manifestó de forma explícita, el Cuerpo de Artillería de la Armada no podía mantenerse sólidamente sin el reproche presupuestario de la institución. Aunque fuera un Cuerpo en que concurrieran el honor y el saber, el oficial de Artillería no mandaba la batería abordo, pero tampoco en tierra. Su objeto quedaba reducido al profesorado de las escuelas, la jefatura de talleres en los arsenales, las ayudantías de órdenes en los Departamentos, la secretaría del Ministerio, las Juntas especiales del arma, las

[294] Ardois, F. (1881) "La corbeta-crucero Aragón. Aclaraciones". *RGM* (9) pp. 495-506.
[295] Juanes, J. (1881) "Más aclaraciones acerca de la corbeta-crucero Aragón". *RGM* (9) pp.637-646.

comisiones y eventualidades. Existía dualismo de competencias, puesto que eran los oficiales del Cuerpo General de la Armada los que mandaban las baterías en la paz y en guerra, en puerto y en alta mar. Eran por este tipo de cuestiones por las que, ante los ojos del país, la Marina se presentaba como un Estado dentro de otro Estado[296].

A pesar de que, a juzgar por la falta de polémica, se sospechaba de un alto grado de autocensura en la corporación, hubo casos que supusieron cierta alarma por las opiniones expresadas, sobre todo en temas sensibles como los accidentes de artillería con víctimas mortales. La discusión pública que tuvo lugar por este tema en las páginas de la RGM se alargó de tal manera que cuesta entender por qué no fue atajada por los responsables de la publicación. Cinco artículos, en respuesta unos de otros, que comenzaron en octubre de 1881 y terminaron en mayo de 1882 de manera sutilmente agria. El enfrentamiento entre un comandante del Cuerpo General y el de Artillería de Marina fue reflejo de la tensión vivida entre los Cuerpos de la Armada.

El 21 de agosto de 1881 uno de los cañones de la corbeta *Tornado* explotó causando la muerte de un cabo de artillería y varios heridos. La noticia fue recogida en la RGM por el capitán de fragata Arana en octubre, en un artículo que detallaba la explosión de la pieza de 20 cm. transformada en rayada de 16 cm. por el sistema Pallisser y emitía la siguiente opinión:

> *"A mi juicio hay que desconfiar mucho del hierro colado, por más que el tubo de hierro forjado le acompañe a resistir con su elasticidad y contracción las fuertes presiones producidas por la explosión de la carga"*[297].

El artículo fue contestado con vehemencia *"por un capitán de artillería de Marina disconforme y alarmado por las repercusiones de esa opinión en las dotaciones de los barcos con esa misma artillería"* con las siguientes palabras*:*

> *"Si en general encierra gravedad una duda de esta naturaleza, por la influencia que ejerce en la moral de las tripulaciones, lo cual puede ser de consecuencias fatales, se aumenta en este caso particular por la merecida buena reputación de que goza el jefe que la manifiesta, y por recaer en cañones de un sistema que constituye el armamento de varios buques de no pequeña importancia militar. Por otro lado, no estamos tampoco conformes con la opinión de su ilustrado autor Sr. Arana, de que la fundición combinada como se halla en dicha clase de piezas con el hierro forjado, ofrezca desconfianza y nos proponemos en este articulo entrar en algunas consideraciones referentes a la seguridad que presentan las piezas de artillería del sistema de la que verificó la explosión en la corbeta Tornado"*[298].

---

[296] Romero y Salas, J.M. (1880*) La Marina Militar en España (Lo que es y lo que debe ser)*. Madrid. Imprenta de Fortanet.

[297] Arana, C. (1881) "Explosión a bordo de la corbeta "Tornado". *RGM* (9) pp. 481-483.

[298] Hermida, Germán (1881) "Algunas consideraciones sobre la explosión ocurrida a bordo de la corbeta Tornado". *RGM* (9) pp. 747-753.

En enero, el capitán de fragata Arana volvió al tema del hierro fundido en la construcción de cañones rayados. Afirmaba que en todas las naciones europeas se estaba abandonando, por la poca resistencia que ofrecía, y que si en España como en Francia hasta 1875, se continuaba usando el hierro fundido en la fabricación de cañones era por ser más fácil y barato:

> *"Razones muy dignas, ciertamente, de la atención del economista, pero de última importancia, si se nos permite tomar la cuestión bajo el punto de vista exclusivo de los cuerpos de oficiales militantes, cuyo honor militar está empeñado en primera línea, y cuya misión principal es el logro del vencimiento en la guerra; y sabido es que como en la industria la mejor herramienta, en la guerra la mejor arma produce los mejores resultados"*[299].

En marzo, el capitán de artillería Hermida no renunció a volver a escribir en la RGM ya que *"Un deber de cortesía y consideración, nos obliga a contestar el artículo del Sr. D. Camilo Arana"* aunque admitió que el enfrentamiento se estaba alargando más de lo debido[300]. Un mes después, el capitán de fragata intentó finiquitar el desencuentro escrito con un artículo titulado *"*Últimas consideraciones sobre el cañón de la corbeta Tornado*",* pero el colofón de esta discusión lo escribió el capitán de artillería en mayo argumentando que sus obligaciones le mantendrían demasiado ocupado para seguir debatiendo sobre el tema y lo concluyó con mucha elegancia:

> "*...sintiendo que nuestras ocupaciones oficiales no nos dejen libres el tiempo suficiente para dar a conocer al Sr. Arana todas nuestras peculiaridades, con cuyo calificativo se ha dignado censurar algunas de las razones que hemos expuesto, haciendo uso de una confianza que respetamos, pero que no agradecemos"*[301].

En 1884 aparecieron artículos que por un lado fomentaron el debate en la revista entre los miembros de la corporación y por otro quedó patente, una vez más, el desencuentro entre el Cuerpo General y el de Artillería de Marina.

La cuestión de la artillería para los buques españoles estaba siendo muy debatida en la RGM, muestra evidente de que había una necesidad en la corporación de ver planteado y discutido con diversos criterios y, partiendo de bases distintas, un reglamento de artillería. Por ello hay muestras de agradecimiento de Víctor Concas, por las aportaciones públicas de un teniente de navío de primera y un capitán de artillería de la Armada:

---

[299] Arana, C. (1882) "Contestación al artículo algunas consideraciones sobre la explosión ocurrida a bordo de la corbeta Tornado". *RGM* (10) pp. 63-70.

[300] Hermida, G. (1882) "Cuatro palabras más sobre cañones del sistema de que verificó su explosión en la corbeta Tornado". *RGM* (10) pp. 313-321.

[301] Hermida, G. (1882) "Contestación a las últimas consideraciones sobre el cañón de la corbeta Tornado". *RGM* (10) pp.611-615.

"Mucho nos ayudarán en nuestra tarea los escritos publicados recientemente en la REVISTA por nuestros compañeros, especialmente los debidos al teniente de navío de primera clase Don Federico Ardois y Don Joaquín Rodríguez"[302].

La respuesta fue ofrecida por un teniente coronel de artillería que quiso refutar las ideas del "*ilustrado teniente de navío de primera clase D. Víctor Concas...a fin de evitar se extravié la opinión de aquellas personas que, sin descender a un estudio profundo de las cosas, juzgan solamente por la última impresión que reciben*".

El teniente coronel de artillería mostró respeto para la autoridad del comandante, pero no para lo expresado, ya que si bien un oficial de Marina tenía derecho a opinar sobre el material que debía manejar, descender hasta los detalles era trabajo de los especialistas, en este caso, artilleros.

Al mes siguiente contestó Concas estimando de suma utilidad las controversias, no porque pudieran mover instantáneamente los resortes de la gobernación del Estado, sino como semilla que fructifica y que más tarde o más temprano daría sus frutos, agradeciendo a los jefes que pudiera darse el debate tanto por conducto oficial interno como por la RGM y enfatizó la necesidad de hacer pública discusión de los pareceres:

"…la opinión del cuerpo y el tiempo irán trayendo cada cosa a su sitio y dando el merecido valor a las opiniones. Lo necesario es que se discutan y no que mueran en los archivos cubriéndolos de un velo oficial, velo que por cierto no está en el ánimo de ninguno de nuestros jefes, en cuyo honor debemos decir, que con toda independencia y hasta dándonos datos nos han permitido discutir sus actos ya en esta REVISTA, ya en el terreno oficial, siempre con el debido respeto que no negamos al último guarda-marina que nos favoreciera con sus opiniones. Publicidad y discusión es a nuestro entender lo que sólo puede sacarnos del estado en el que estamos…"[303].

Algunas opciones planteadas en la Armada sobre el reglamento de artillería no eran del total del agrado del Cuerpo de Artillería que abogaba por los cañones nacionales tipo *Hontoria* de 20 cm., y no los del tipo *Krupp* de 21 cm. Así mostraron su disconformidad:

"…nosotros también creemos que la Marina necesita reorganización, pero juzgamos que ésta debe fundarse en ideas muy diferentes de las que generalmente hemos visto expresa unas veces más explícitamente que otras en las páginas de la REVISTA GENERAL DE MARINA"[304].

---

[302] Concas y Palau, V. (1884) "Consideraciones sobre un reglamento de artillería para el servicio de la Armada". *RGM* (15) pp.53-72.
[303] Concas y Palau, V. (1884) "Más consideraciones sobre un reglamento de artillería" *RGM* (15) pp. 849-875.
[304] Eady, J. (1884)" Sobre un reglamento de artillería para el servicio de la Armada". *RGM* (15) pp. 659-683.

2.9.3. Cuerpo General y Cuerpo de Maquinistas

Quizás a causa de una tradición malentendida o por falta de visión orgánica y doctrinal, la Marina española vivió durante algún tiempo de espaldas a la realidad que había inaugurado la aplicación del vapor a la navegación[305]. Dando muestras de un cierto espíritu aristocrático, las cuestiones referentes a la mecánica fueron dejadas de lado[306].

Aunque en la RGM sólo se llega a intuir cierto conflicto entre el Cuerpo General de la Armada y el Cuerpo de Maquinistas, se encuentran argumentos más explícitos en la bibliografía sobre el Cuerpo de Maquinistas años después. Lo manifestó claramente el capitán de navío Martínez en 1991 señalando la clave sociológica, desde sus orígenes, que respondía al desdén que la sociedad española en general y la Armada en particular sentían por el trabajo manual[307]. Si el enfrentamiento no se desarrolló más y falta presencia explícita en la revista de artículos escritos por Maquinistas era porque disponían de su propia revista, incluso antes que la RGM:

> "*Esta preocupación por la cultura se concretó, en aquellos lejanos tiempos, en la fundación del "Círculo de Maquinistas de la Armada", en 1874. Su Boletín, de contenido muy revelador de este espíritu, aparece tres años antes que la Revista General de la Marina, y se mantiene ininterrumpidamente hasta diciembre de 1935, último número del que se tiene noticia. Constituye hoy una pieza rara para el bibliófilo"*[308].

No se conoce ninguna colección completa de *El boletín del Círculo de Maquinistas de la Armada*, ni siquiera en la Biblioteca Nacional. Según parece, los Maquinistas se deshicieron de ellos quemándolos, al considerarlos comprometedores. Su contenido fue totalmente profesional, tan solo algún artículo con reivindicaciones razonadas del estatus corporativo y un editorial celebrando el advenimiento de la Segunda República en 1931. Aun así, parece que el Real Decreto de 8 de abril de 1885 que señalaba que las publicaciones de carácter oficial de determinados Cuerpos de la Armada no estaban autorizadas para censurar en forma alguna las disposiciones de la superioridad, consiguieron amedrentar a los Maquinistas e hicieron desaparecer su publicación profesional de los estantes[309].

A diferencia de la Artillería, cuyas técnicas fueron asimiladas como nobles y tradicionales de la guerra, las relacionadas con las máquinas de propulsión fueron reputadas como sucias (el tópico de la grasa de los maquinistas) y por tanto inferiores y denigrantes. Tras la compra

---

[305] Lo mismo sucedería en el Ejército de Tierra más adelante con la resistencia al carro de combate frente a la caballería. Guerrero Martin, A. (2015): p. 59.

[306] Serrano Monteavaro, M.A. (1988) *Fernando Villaamil una vida entre la mar y el dolor: la guerra de Cuba*. Madrid, Asamblea Amistosa Literaria.

[307] Martínez Martínez, J. (1991) "La evolución de la enseñanza de los maquinistas". Maquinistas de la Armada (1850-1990) *Cuaderno monográfico del Instituto de Historia y Cultura Naval*, (12), pp.41-64.

[308] Ocampo Aneiros, J.A. (1991) "El maquinista de la Armada". Maquinistas de la Armada (1850-1990*). Cuaderno monográfico del Instituto de Historia y Cultura Naval*, (12), pp. 9-22.

[309] Ocampo Aneiros, J.A. (1999) "El boletín del Circulo de Maquinistas de la Armada" *Revista de Historia Naval.* 17(67) pp. 103-110.

de los primeros vapores en 1835, las máquinas de los buques fueron dejadas en manos extranjeras al principio, sobre todo inglesas, y después en las de las clases sociales modestas. El desempeño de la actividad por un grupo social de extracción popular contribuyó a la radicalización de los problemas, aunque no los explica todos. Así lo consideró el coronel del Cuerpo de Máquinas Ocampo para quien, en unas Jornadas monográficas sobre el Cuerpo de Maquinistas de 1991, tachó de "traumática" la asimilación de este nuevo personal para la institución[310]. De la misma opinión fue el capitán de corbeta De la Vega en esas mismas Jornadas:

> *"Los maquinistas fueron recibidos en los barcos como auténticos intrusos. Al igual que las chimeneas resultaban extrañas al conjunto formado por una fragata con sus mástiles y sus velas, los maquinistas no eran asimilables por la orgánica del momento. No eran ni militares ni paisanos, ni científicos ni trabajadores, ni subalternos ni oficiales; eran distintos y por ello tuvieron que luchar para encontrar un sitio y poder integrarse totalmente en la Armada"*[311].

El primer reglamento de Maquinistas fue del 15 de diciembre de 1859, donde, además de considerarlos como subalternos con escaso sueldo, sólo admitía a individuos procedentes de los talleres de arsenales; y no se concedían a las familias ni pensiones de viudedad ni de orfandad. Este reglamento sólo duró cuatro años hasta el segundo de 1863; las convocatorias quedaron desiertas, ni los maquinistas contratados quisieron ingresar en el Cuerpo, ni la juventud española se sintió atraída por formar parte de él.

Además del componente social, hay que conocer, para la mejor comprensión de este planteamiento, la enorme influencia del Cuerpo en el progreso, ocasionada por la constante evolución del material y que apunta a otra causa del rechazo: los maquinistas representaban lo nuevo frente a la resistencia al cambio de la corporación, se enfrentaron a la querencia por aferrarse a lo conocido frente a la modernidad, representada por los adelantos técnicos que precisamente manejaban los maquinistas.

Del casco de madera se pasó a la madera forrada y de ésta al hierro, de la propulsión a vela a la mixta y de ésta al vapor, de las paletas a las hélices, de la máquina de vapor monocilíndrica a la de triple expansión, de las calderas esféricas a las de vagón y después a las cilíndricas. La potencia aumentaba constantemente en todo; del cañón de avancarga al de retrocarga; se desarrolló la navegación submarina y se generalizó el uso de la electricidad. Tantos mecanismos hicieron que el Cuerpo de Maquinistas modificara los valores corporativos tradicionales precisamente en una corporación reacia a evolucionar[312].

A finales de siglo XIX se confiaba cada vez más complicados mecanismos a empleos inferiores. Poco antes del tercer Reglamento del 27 de noviembre de 1890 el contraalmirante

---

[310] Ocampo Aneiros, J. A. (1991).
[311] De la Vega Blasco, A. (1991) "El Cuerpo de Maquinistas de la Armada (1850-1915)". Maquinistas de la Armada (1850-1990) *Cuaderno monográfico del Instituto de Historia y Cultura Naval*, (12), pp. 89-99.
[312] *Ibíd.*

Carranza se quejaba públicamente en la RGM de que no se cumpliera lo reglamentado para el personal de Máquinas:

> *"¿Por qué no se crea una escuela de maquinistas que dé a este personal la instrucción teórica necesaria a su importante cometido a bordo y en los arsenales y no se les satisface con lo prometido en su reglamento?*"[313].

El reglamento del Cuerpo de Maquinistas fue publicado en la RGM en enero de 1891 y volvió a reflejar en papel la necesidad de los centros de enseñanza:

> *"Teniendo en cuenta que las máquinas a vapor, las hidráulicas y eléctricas, son las que dan impulso, dirección y velocidad a los modernos buques cuyo reglamento databa de 1863, época de los buques mixtos de vela y vapor. Se precisan nuevos programas con elementos de metalurgia y conocimiento de los combustibles. Esto requiere de centros de enseñanza en que los maquinistas puedan adquirir los conocimientos necesarios..."*[314].

Aún en 1903, Sánchez de Toca, ministro de Marina, siguió dando vueltas al tema de la equiparación entre ambos Cuerpos. Habían pasado trece años desde la promulgación del último reglamento y aún no existía asimilación verdadera de los individuos del Cuerpo de Maquinistas con respecto al Cuerpo General.

El 12 de junio de 1909, las Cortes aprobaron una ley presentada por Ferrándiz en que se fijaban las plantillas de los distintos Cuerpos de la Armada. En el artículo primero figuraron los Cuerpos Patentados, ocupando el último lugar el Cuerpo de Maquinistas Mayores. Se denominaban Cuerpos Patentados a aquellos que entre sus individuos no existían clases subalternas con consideraciones de sargento y también porque desde la categoría de capitán o asimilado en adelante recibían Real Patente en cada uno de los empleos.

¿Qué se recogió en las páginas de la RGM sobre los maquinistas? En 1882 se publicó un proyecto para las pruebas a vapor de los buques de guerra. Se había nombrado una comisión en Ferrol para estudiar el andar de los buques a vapor de otras Marinas del mundo de la cual era presidente el teniente de navío de 1º clase Carranza, autor del artículo que expresaba críticas hacia la formación y tratamiento al Cuerpo de Maquinistas:

> *"Considero, por lo tanto, que algunos de mis compañeros leerán con interés el adjunto proyecto para las pruebas a vapor de los buques de Estado, el cual contiene todos los preceptos establecidos para la Armada británica, modificado lo que se refiere a los inspectores de las máquinas en los arsenales, porque en nuestra Marina, sin que comprendamos la utilidad, el cuerpo de maquinistas, ni recibe la instrucción teórica*

---

[313] Carranza, J. (1890) "Arsenales, escuadra permanente, reserva de buques y divisiones volantes". *RGM* (27) pp. 565-614.
[314] Ministerio de Marina (1891) "Reglamento del Cuerpo de Maquinistas de la Armada" *RGM* (28) pp. 104-131.

que necesita, ni ocupa los puestos en los arsenales, que merece por su inteligencia y por su práctica en el manejo de las máquinas de los buques"[315].

Pero no todos opinaban igual sobre la capacidad del Cuerpo de Maquinistas. En enero de 1890 se publicó la segunda parte de un artículo sobre los efectos negativos de la Ley de Reclutamiento de la Marina del 17 de agosto de 1885 escrito por el capitán de fragata Concas y Pallau. A propósito de los problemas de personal y sobre que los Maquinistas no estuvieran considerados oficiales de guerra, el comandante proponía unas medidas cosméticas como que se pudieran pasar a la cámara de oficiales, aunque conservaran los camarotes que tenían y sobre su pobre inteligencia, proponía el método seguido con otros Cuerpos:

"Ya sabemos que se nos dirá que hay personal corto, como es cierto; pero por eso mismo es conveniente lo que proponemos, pues con más roce con los comandantes, no será fácil sostener reputaciones de capacidad no siempre justificadas, y en casos especiales se podrá poner al lado de uno corto otro que no lo sea tanto; sistema seguido en general en todos los cuerpos de la Armada con gran ventaja del servicio, y del que la Marina no tiene motivo de arrepentirse"[316].

Es en este año de 1890 cuando finalmente se aprueba el Reglamento según el cual los Maquinistas de la Armada podían tener acceso a la cámara de oficiales. Sin embargo, el reglamento no se aplicaba. En febrero de 1894 aún hubo oficiales del Cuerpo General, que reclamaron su derecho a poder negar la entrada en la cámara de oficiales a los Maquinistas, pese a que ya no existía esa prerrogativa para poder vetar el acceso a las zonas comunes.[317]

En julio de 1897 volvió el capitán de navío Concas a involucrarse en la polémica. Afirmó que el progreso de las máquinas le había pasado por encima al Cuerpo de Maquinistas sin estar a la altura de los adelantos y, obviando la falta de formación por parte de la corporación, les acusó de tildar de impertinentes las reformas que no les convenían:

"De todas las transformaciones que han variado de un modo tan radical el modo de ser las Marinas modernas, ninguna más esencial ni más importante que las máquinas, cuyo desarrollo ha sido tan rápido y progresivo, que puede decirse que han pasado por encima del personal dedicado a su manejo, el que, a pesar de sus nobles esfuerzos, a duras penas si ha llegado a ponerse a la altura de los adelantos que la industria y la ciencia unidas han ido realizando. De las circunstancias que acabamos de enumerar, ha resultado evidente en todas partes la necesidad de reformar la organización del personal de máquinas; pero el escollo es y ha sido, como en todos los casos semejantes, la circunstancia de que la mayoría de los interesados no quisiera que se tratase más que de lo que juzgan ventajoso, apellidando impertinente toda otra observación, por más

---

315 Carranza, J. (1882) "Proyecto para las pruebas a vapor de los buques de guerra". *RGM* (10) pp. 3-11.
316 Concas y Palau, V. (1890) "Reclutamiento". *RGM* (26) pp. 3-33.
317 Bordejé y Morencos, F. de. (1995). *Crónica de la Marina Española en el siglo XIX, 1868-1898. (Tomo II) Madrid. Ministerio de Defensa*, p. 335.

ventajas y exigencias de mayores conocimientos se deriven imprescindiblemente de la necesidad de la transformación , pues sin ella bien se estaba todo como está hoy"[318].

Le contestó, tres meses después, el maquinista jefe Ángel Lloveres y Gramola, asiduo colaborador del *Boletín del Círculo de Maquinistas de la Armada*, aunque ésta fue su única participación en la RGM:

"Por más que difiera un tanto de nuestras ideas, no dejamos de reconocerle verdadero mérito, por más de un concepto al trabajo que con el título de Organización del personal de Maquinistas en varias naciones, publica la Revista general de Marina…" pero advirtió que *" La división del Cuerpo en dos partes con distinto origen y conocimientos y de la manera tan radical como lo hace el proyecto, podrá ser quizás muy aceptable en Inglaterra, pero inaplicable en España por efecto de nuestra diversidad de costumbres y hasta de raza, reconocidas también por el Sr. Concas, y sobre cuyos puntos no entraremos en consideraciones, por no ser de este lugar"*[319].

Tras las puntualizaciones, el maquinista jefe se mostró muy conciliador en su despedida:

"Debemos también reiterar una vez más al Sr. D. Víctor M. Concas que no se trata de una réplica a su estudio sobre Organización del personal de Maquinistas en varias naciones; muy al contrario, creemos que, siendo él uno de los Jefes que, rompiendo con antiguos y gastados moldes, pretende otorgar al Cuerpo lo que de derecho le corresponde, merece, desde luego, el homenaje de nuestra gratitud y respeto."

La última palabra volvió a ser para el capitán de navío Concas y Palau, que llegaría a ser ministro de Marina, y que firmó este final del debate en noviembre de 1897 como comandante del acorazado *Infanta María Teresa* para agradecer, como le gustaba a él, la correcta controversia.

"Aunque nada tuviéramos que objetar a lo escrito por el Maquinista jefe D. Ángel Lloveres, con motivo de nuestro artículo sobre el mismo tema que el que comienza estas líneas, un deber de cortesía nos haría coger la pluma, pues apasionados de la publicidad y de la templada discusión, y creyendo que en ambas está el remedio a muchos males y a no pocas contrariedades que afligen a la Marina, no habíamos de perder la ocasión de agradecer la atención de haber tomado nota de nuestras opiniones, honrándonos con tan correcta controversia, tanto más cuando, un asunto tan complejo, es todo punto imposible la unidad de pareceres"[320].

Sin embargo, tras la guerra con Estados Unidos, el capitán de navío Concas y Palau volvió a cargar contra los maquinistas ya que afirmó que los puntos más débiles de la escuadra

---

[318] Concas y Palau, V. (1897) "Organización del personal de maquinistas en varias naciones" *RGM* (40) pp. 798-819.
[319] Lloveres y Gramola, Á. (1897) "Reorganización del cuerpo de Maquinistas de la Armada". *RGM* (41) pp. 520-531.
[320] Concas y Palau, V. (1897) "Organización del personal de maquinistas" *RGM* (41) pp. 718-730.

española fueron las máquinas y especialmente los fogoneros, a pesar de que ninguno llegó a desertar, pero con las 10 calderas encendidas los buques anduvieron menos que en circunstancias ordinarias y funcionaron tan sólo una parte de los generadores:

> *"Envuelve esto grandes problemas respecto al personal de maquinistas, a los que atañe directamente la responsabilidad cuanto que había un número considerable de ellos en cada cámara de calderas por consiguiente es preciso resolver el problema de reforzar la moral sin sobrecargar de oficiales las dotaciones, puesto que los dos maquinistas oficiales son indispensables para las máquinas principales y como reconocemos que no hay nada más imponente que la cámara de calderas, incluso los mismos pañoles y municiones, y que no hay nadie que necesite más valor que un fogonero metido en una carbonera oscura y silenciosa como una tumba, tenemos la seguridad de que, si no se soluciona este problema, ocurrirán muchos desengaños"*[321].

Aunque también comentó la temperatura que se alcanzaba dentro de los buques y la ceniza que se generaba, la crítica al personal y hasta el hecho de que mencionase que ninguno había desertado fue señal del poco aprecio, no sólo profesional sino también moral, que mostró por los maquinistas.

La velocidad de los buques, la potencia de las calderas, la calidad del carbón y las condiciones de trabajo de los fogoneros fue una ecuación que sin duda quedó verificada tras el conflicto con EEUU. Era indudable que el trabajo forzado necesario para sostener largo tiempo la marcha a todo vapor no podía ser desarrollado por hombres que probablemente jamás se habrían ejercitado en él.

> *"La importancia del andar, es lo que da importancia a las calderas porque además funcionando todas las máquinas de abordo a vapor, puede darse el caso de que tengan que trabajar todas al mismo tiempo. Esto precisa de carbón BUENO y del confort de los fogoneros que han de poder moverse sin obstáculo y con el menor calor posible"*[322].

Entre 1903 y 1904 la RGM publicó las conferencias con las que el capitán de navío Concas participó en un curso de estudios militares de Marina impartido en el *Centro del Ejército y la Armada* sobre el tema "Concepto General de la Marina Moderna*"*. En la última de ellas, en lo que se refiere a los maquinistas, afirmaba que quien los ponía en una situación controvertida eran las exageraciones de la industria, evitando toda responsabilidad sobre condiciones laborales y de formación a la corporación:

> *"En la sesión sobre las máquinas, indiqué claramente la dificultad profesional de este personal, colocado siempre frente a frente de las exageraciones de la industria, y*

---

[321] Concas y Palau, V. (1900) "Conclusiones. Capítulo del libro La escuadra de Cervera" *RGM* (46) pp. 162-184.

[322] Bouyón, A. (1899) "Como tendremos Marina". *RGM* (45) pp. 109-114.

llamado a vivir y moverse debajo de las cubiertas protectoras, para lo que se necesita una costumbre tal, que es preciso constituya una nueva naturaleza…"[323].

En 1907 se publicó en la revista un artículo que no vino firmado más que con las iniciales P.A., licencia excepcional ante un escrito muy crítico con la corporación y que sin duda la propia redacción de la revista quiso ver publicado, pero sin autoría. El tema era la reorganización de la Marina y comenzaba con una analogía médica:

"Cuando un organismo cualquiera está sometido a la perniciosa acción de la gangrena; cuando este principio de corrupción en su extensivo avance va interesando sus distintos órganos entorpeciendo sus funciones fisiológicas…aplicar el cauterio donde preciso fuere y aun llegar a la amputación de las partes que no admitiesen ya este precepto curativo, evitando así la propagación de la enfermedad a los órganos inmediatos"[324].

El artículo hablaba de un momento delicado para la Marina en la que se reconocían problemas graves en su organización. Específicamente mencionaba a los Maquinistas a los que, sin equiparar con el Cuerpo General, había que dotar de mayor consideración y formación, ya que hasta el momento ellos mismos habían tenido que suministrársela. Clamaba también por imponer una edad de retiro forzoso, ya que era el único Cuerpo de Marina en estas condiciones anómalas, siendo además el que por su penosa misión agotaba antes sus energías físicas, acusando también de paralización de escalas a la falta de retiro. También contemplaba "la escala pasiva o de arsenales", vacantes sedentarias para inutilidad o crecida edad. Estos destinos rebajados será uno de los grandes problemas de los arsenales, vistos como centros de beneficencia, como veremos más adelante.

En 1919 las comparaciones en las que salían mal parados el Cuerpo de Maquinistas continuaron, esta vez, el contador de navío Pery, les señalaba por el aumento de sus pensiones de viudedad y orfandad sin considerar el largo tiempo que estuvieron sin percibirlas[325]. Cuatro años más tarde los maquinistas fueron aumentando su número y consolidando derechos adquiridos, aunque siguieron solicitando la mejora de su situación económica. El maquinista oficial de 1ª Méndez, aunque admitía que había un exceso de personal, no propuso reorganizarlos modificando la plantilla, amortizando plazas o destinando forzoso a otros destinos sino planteaba incentivarles con mayores derechos, no en beneficio de ellos, sino por el bien de la corporación:

"Hay exceso de maquinistas en los buques y faltan operarios de máquinas; claro que no puede procederse a una reorganización radical en un Cuerpo cuyos individuos tienen derechos adquiridos (por esto la titulamos evolutiva), derechos que les alientan a desempeñar su cometido con entusiasmo y aún más que estos derechos aumentan su

---

[323] Concas y Palau, V. (1904) "Centro del Ejército y la Armada. Curso de Estudios Militares de Marina de 1903 a 1904. Concepto general de la Marina Moderna" *RGM* (54) pp. 475-496.

[324] P. A. (1907) "Algo sobre reorganización, El cuerpo de maquinistas". *RGM* (60) pp. 568-574.

[325] Pery, R.M. (1919) "Pensiones de viudedad y orfandad de los cuerpos de la Armada". *RGM* (85) pp. 581-595.

entusiasmo la ilusión de adquirirlos mayores, no tanto para el individuo como para la Corporación, pues al fin ésta es la que perdura y dignifica al individuo"[326].

En cuanto a la falta de formación del personal técnico fue ampliamente debatido en la RGM. La mayoría de los maquinistas procedían del grupo de jóvenes que trabajaban como aprendices-operarios en los talleres de los arsenales, sección de máquinas y monturas a flote. Además, faltaban buenos libros de texto en castellano para el estudio de las máquinas y calderas, lo cual explicaba que hubiera tantas traducciones en la RGM sobre estos temas. Tampoco ayudaban a la profesionalidad los frecuentes cambios de unidad, por lo que se precisaba mayor estabilidad en el destino del personal embarcado. Ante esta la ausencia de estudios teóricos, se propuso que se quedasen más tiempo en el mismo buque para al menos adquirir el dominio absoluto de las máquinas y calderas del barco en el que navegaban, como hacía la marina de comercio con el ejemplo de la Compañía Trasatlántica Española.

El teniente de navío de 1ª Triana, comandante del crucero *Marqués de la Ensenada*, consideró imperiosa la necesidad de crear una escuela de maquinistas de la Armada ya que la forma de ingreso de personal poco cualificado, la falta de materiales para su preparación teórica y sus constantes cambios de destino no producían los resultados necesarios[327]. Dicho artículo, tres meses después -julio de 1899-, fue aplaudido por el maquinista mayor de segunda Landrove que tachó de postración la situación del Cuerpo de Maquinistas y manifestó su alegría de que los jefes les prestaran atención:

"Deseosos por nuestra parte de que se fije la atención de nuestros jefes en la organización de este cuerpo, hasta hoy desatendido; al objeto de lograr de él una Corporación tan competente como ilustrada, leemos siempre gustosos todas aquellas opiniones que tiendan a quitarle de la postración en la que se halla, y anhelamos se proponga algo práctico y conveniente al Cuerpo y al servicio".

El autor insistió en el esfuerzo autodidáctico que no había sido reconocido ante las carencias manifiestas por la falta de resultados:

"Los maquinistas se inspiraron siempre en un gran amor a su profesión, y alentados por un espíritu digno de mejor suerte, fueron siguiendo la historia de todas las modificaciones introducidas en el material mecánico, sin más apoyo ni más estímulos que la virtud de evitar llegase un día en que se pusiese su suficiencia en tela de juicio; y es triste ver al fin cómo, sin consideración y sin preceder estudio alguno, se deja el origen del mal en las sombras y no se reconocen ni aun los buenos deseos de esta Corporación, que se esfuerza por servir fielmente a la patria y a la Marina."

Las soluciones planteadas eran muy claras, la primera la implantación de una verdadera formación reglada dirigida por un jefe con profesorado de oficiales del Cuerpo General, Ingenieros y Maquinistas y con ascenso por medio de un examen de oposición. La segunda

---

[326] Méndez, J. (1923) "Reorganización evolutiva del personal de máquinas de la Armada". *RGM* (93) pp. 35-38.

[327] Triana, M. (1899) "Maquinistas de la Armada". *RGM* (45) pp. 75-80.

reclamación, no era nueva, consistía en eliminar la exagerada rotación en los barcos que no permitía la familiarización del personal con las máquinas y su cambio de destino en cuanto se conseguía. Se proponía una permanencia en los buques de al menos dos años[328].

En diciembre de 1899 se discutieron en el Parlamento los presupuestos de Marina de 1900 y allí el diputado Antonio Maura también habló del Cuerpo de Maquinistas. Expuso que todo el buque era máquina, menos el maquinista que debía ser contado como persona pero que estos técnicos estaban detrás de las últimas clases subalternas del Estado General de la Armada y que no tenían el menor concepto ni la menor partida para darles enseñanza. Este Cuerpo no tenía donde aprender, había muchas escuelas de contadores, de administración, de sanidad, de Infantería de Marina; todo eso sí, pero lo que era para maquinistas, no había ninguna.[329]De la misma opinión fue el diputado César Luaces Alonso, ingeniero del Cuerpo de Ingenieros de la Armada, que tomó la palabra tras Maura y que denunció que la instrucción del personal de máquinas estaba completamente abandonada[330].

Cada vez fueron más las voces que reclamaban en la RGM una mayor formación para este personal técnico. En 1900 el teniente de navío de 1ª Fernández de Parga se vio obligado a recordar a la corporación que los adelantos modernos de los aparatos eléctricos de los buques estaban encomendados al Cuerpo de Maquinistas, cuyos conocimientos de electricidad y torpedos eran muy rudimentarios. Pedía aumentar los gastos en instrucción de este tipo de personal y hacía la comparación de cuando se instalaron los torpedos en los buques y se creó en Cartagena la Escuela de operarios torpedistas[331].

Hacia 1911 la formación y funciones de los maquinistas estaba aún por definirse, pero no sólo en España, en todas las Marinas del mundo. Europa miraba a Inglaterra porque los novedosos cambios que introducía el Almirantazgo era lo que acababa por imponerse en otras muchas Marinas. Un teniente de navío de la Marina francesa escribió en la *Revue Maritime* que las dos terceras partes de la dotación, oficiales inclusive, continuaban con la actitud clásica del tibetano que veía por primera vez una máquina de vapor; mezcla de temor y veneración por el pequeño monstruo que gruñía en las entrañas de la máquina. Abogaba el artículo francés, publicado en español en la RGM, porque los oficiales tuvieran conocimientos de todo, tanto de lo que había como de lo que se hacía abordo, y abolir las diferencias entre maquinistas y oficiales en cuanto uniforme, categoría, nombre etc.[332].

Las revolucionarias ideas europeas no tenían cabida en la mentalidad española, al menos de momento, aunque el capitán de navío Miranda había reconocido en 1911 que era necesario educar a los oficiales en los conocimientos mecánicos *"...sin temor a mancharse con el aceite y el carbón y desechando por ineficaz la anticuada contemplación platónica de los*

---

328 Landrove, G. (1899) "Maquinistas de la Armada". *RGM* (45) pp. 558-567.
329 Blasco, V. (1984). Antonio de la y Ruiz Fernández de Cañete, Pilar: *El resurgir de la Armada: Certamen Naval de Almería de 25 de agosto de 1900*. Madrid: Hombres, hechos e ideas. Instituto de Historia y Cultura Naval, p. 89.
330 *Ibíd*., p. 95
331 Fernández de Parga, L. (1900) "Obreros. Torpedistas. Electricistas". *RGM* (47) pp. 194-197.
332 *Revue Maritime* (1912) "Los oficiales maquinistas en la Marina Inglesa. Una campaña en la prensa". *RGM* (70) pp. 65-80.

modelos". Reconocía que la idiosincrasia española impedía la simbiosis de funciones que se estaban dando en otras Marinas*:*

> *"No es aplicable a nosotros, por ahora, el sistema de reunir en un mismo individuo, ni en un mismo cuerpo, las funciones del maquinista y las del oficial de marina. Ni nuestras costumbres, ni el ambiente de nuestra sociedad, ni las aficiones de nuestros oficiales de marina aconsejan introducir entre nosotros ese principio que no todas las marinas aceptan. Esas dos profesiones de índole tan distinta, deben a nuestro juicio seguir separadas; porque el perfeccionamiento en cualquiera de ellas, además de imprimir carácter en el individuo, requiere al menos entre nosotros, la consagración de la vida entera de un hombre"*[333].

En junio de 1913 el maquinista mayor de 1ª clase Luque expuso claramente las deficiencias de un reglamento antiguo que ya había nacido caduco y cómo se habían suplido con buena voluntad la falta de formación del personal que constituía el Cuerpo de Maquinistas:

> "*La organización actual del personal de maquinistas tiene sus fundamentos en el reglamento del año 1863, cuyas bases orgánicas fueron: crear un Cuerpo, siempre subalterno, sin carácter militar alguno, más supeditado a elementos burocráticos o fabriles que al ejecutivo o combatiente, sin escuela especial, con programas muy cortos en apariencia, que no dan brillo a la corporación, pero que son difíciles de dominar y que pueden tener en los exámenes extensión arbitraria.*
>
> *Este Reglamento, ya anticuado cuando se puso en vigor y de bases tan estrechas, tenía, sin embargo, algo muy bueno cuyos alcances seguramente no fueron previstos, el ascenso a todos los empleos por examen a oposición, y merced a esta condición, y con la esperanza de mejor porvenir en plazo muy breve se formó un cuerpo que, excediéndose a sí mismo, ha querido, con muy buena voluntad, colocarse a la altura de las circunstancias respondiendo a sus funciones, de importancia creciente, lo mejor que ha podido*"[334].

La ley presentada por Ferrándiz en 1910 fijó los primeros jalones de una organización moderna. Se dividió en dos Cuerpos el personal de maquinistas, el uno patentado que alcanzaba la categoría de comandante con el sueldo de ese empleo, el otro subalterno que comprendía los empleos de tercer maquinista a primero y que tenían limitado su porvenir.

El maquinista mayor de 1ª admitía que había que adaptar cualquier medida al modo de ser de la Marina española pero también expresaba la necesidad de romper moldes tradicionales en aras de lo que aún quedaba por venir:

---

[333] Miranda, A. (1911) "Proyecto de bases para la educación y enseñanza de los oficiales del Cuerpo General de la Armada". *RGM* (69) pp. 1348-1384.

[334] Luque, C. (1913) "Sobre organización del personal de las máquinas en el buque de combate". *RGM* (72) pp. 885-896.

"No es objeto de este trabajo entrar en detalles de organización del personal de máquinas, o de los servicios de las mismas ni expresar ideas propias o nuevas, sino exponer un sistema de adaptación de las ya muy conocidas, en práctica en otras naciones, que armonice en lo posible con nuestras costumbres y manera de ser y con nuestra legislación, aunque rompiendo un poco los moldes tradicionales y como medida transitoria, pues la reglamentación del personal de máquinas deberá revisarse en épocas no muy lejanas y según las circunstancias y necesidades de los servicios lo aconsejen"[335].

En 1920 seguían los artículos sobre la instrucción y especialización del personal de máquinas y el coste que esto suponía para los créditos de la Armada. Según el oficial maquinista de segunda Méndez, la falta de instrucción del fogonero consumía parte del carbón, que gastaba inútilmente una cuarta parte del material empleado:

"El cometido del fogonero es importantísimo para la mejor utilización o rendimiento de los créditos concedidos a la Armada; es fácil comprobar que el carbón y demás efectos de consumo que se utilizan inútilmente, por falta de capacidad profesional del fogonero, ascienden a una cantidad importante al año, no menor de la cuarta parte del valor de los efectos consumidos"[336].

2.10. Política naval: *Jeune École* frente a grandes buques

El debate en la RGM sobre las construcciones navales fue una constante entre muchos oficiales de Marina, que se intensificaba cuando se tenía conocimiento de algún cambio en los presupuestos o en la legislación.

La *Jeune École* (Joven Escuela), también conocida como Doctrina Aube -ya que el almirante Laurent Théophile Aube fue uno de sus mayores defensores- supuso un concepto de estrategia naval desarrollado en Francia durante el siglo XIX, contrario a la construcción y empleo de grandes acorazados. Dicha escuela era partidaria del uso de unidades navales más pequeñas -tipo cruceros, bien armadas, dotadas de velocidad y gran autonomía- para ser utilizadas con rapidez y determinación contra los poderosos acorazados y vencerlos[337]. Eran de la opinión de que por el precio de un acorazado se podían construir docenas de torpederos, cañoneros y cruceros, capaces de echarlos a pique. La *Jeune École* posibilitaba una respuesta racional a las Marinas que debían desenvolverse en condiciones de inferioridad presupuestaria, costaban menos y se construían antes, por lo que su influjo se notó en España[338].

---

335 *Ibíd.*
336 Méndez, J. (1920) "La instrucción y especialización del personal de máquinas" *RGM* (86) pp.321-323.
337 González Fernández, M. (2015) "Isaac Peral y su submarino". Historia del Arma Submarina Española. *Cuaderno monográfico del Instituto de Historia y Cultura Naval* (71) p. 34.
338 Rodríguez González, A. (1988*) Política naval de la Restauración (1875-1898)* Madrid, Editorial San Martín, p. 62.

Muchos teóricos eran partidarios de los cruceros por su gran poder ofensivo, pero otros los consideraban poco adecuados para la defensa de los puertos y abogaban por la escuadra de combate con acorazados. Si este asuntó ocupó algunas páginas de la RGM fue por el deber patriótico de avisar de las consecuencias, dando la voz de alarma sobre determinados asuntos, ya que de esta manera se esperaba influir en la opinión pública de cara a la política naval. Con este tema de la política naval, fue probablemente por el que más se buscó la vertiente pública de la RGM para orientar e influencias de cara a las decisiones a tomar para la elección del material:

> *"Quizás se nos objetará que el país no puede suministrar los recursos necesarios para construirla, pero ni aún en este caso debe la Marina callar y dejar que el país se duerma sobre sus laureles; su patriótico deber es dar la voz de alarma, presentar sus programas y demostrar la necesidad de lo que se pide; por este medio se logrará ilustrar la opinión, y lo que unas Cámaras no concedan, se podrá conseguir de las siguientes"*[339].

En 1884 el teniente de navío de 1ª Víctor Concas y Palau, uno de los mayores partidarios de la *Jeune École*, escribió sobre el proyecto de las fuerzas navales y dejó muy claro que: *"... vamos a hacer algunas observaciones que creemos no sólo pertinentes, sino que consideramos que, convencido el país de ellas, variaría en mucho su concepto sobre Marina."* Esto demuestra que, de alguna manera, escribían para ser leídos, esperando modificar, en consecuencia, la opinión pública. En este artículo, el que sería ministro de Marina, quiso aclarar al público tres puntos sobre su Ministerio. En primer lugar, habló del corso abolido por la Declaración de París de 1856 por la mayoría de las naciones, a excepción de España, Estados Unidos y México, quienes se negaron a adherirse a la misma, por razones de seguridad y defensa marítimas[340]. El oficial Concas quería que la sociedad española renunciara al corso por las posibles consecuencias. Recordó que el enemigo tenía mucho lugar para la revancha, no sólo por tener España mucha costa que defender, sino que además muchas de éstas eran indefendibles desde tierra.

El segundo punto fue sobre el papel de la Armada, que no debía ser el mantenimiento del orden interno sino la defensa de las costas, los archipiélagos y los territorios de Ultramar.

> *"Debe darse a conocer también a la nación que la Armada no sirve en España para cuestiones de orden público; las pocas veces que se ha empleado en las guerras civiles en bombardeos contra pueblos españoles, ha sido con toda clase de consideraciones, que son de las cosas que pugnan en la guerra , que es una de las muchas que no pueden hacerse a medias: la Marina es un arma única y exclusivamente para el exterior, lo mismo en tiempo de guerra que en el de paz, aún en su cometido más sencillo que es la persecución del contrabando, está siempre en cuestiones internacionales, aguas jurisdiccionales, derecho de visita, etc.: así, pues, la nación debe antes de gastar en Marina considerar si quiere seguir sufriendo humillación tras humillación: y decidir si está resuelta a pagar indemnizaciones y vivir del consentimiento de los tratados hasta*

---

[339] Ardois, F. (1882) "Las construcciones navales". *RGM.* (10) pp. 193-206.

[340] En 1898 se enfrentaron los dos únicos poderes navales de cierta entidad que no habían renunciado al corso: España y Estados Unidos. Rodríguez González (1988).

que llegue un día en que se nos reparta a beneficio de la paz o de las ambiciones ajenas. Si es así, para nada necesita la Marina; al contrario, las humillaciones parecerán menores si no se dispone de la fuerza para rechazarlas. Pero por el contrario, si la nación quiere a toda costa su independencia, debe saber que del mismo modo que el litoral sólo se lo puede salvar la marina, las Baleares, las Canarias y nuestros dos imperios de Ultramar, sólo la Marina puede defenderlos en primer término."

El tercer punto que quiso difundir fue que tener una Marina poderosa no significaba estar más expuesto a declarar la guerra a nadie sino más bien que *"... sin escuadra no podemos declarar la guerra a nadie; pero no se cuenta que sin ella nos la puede declarar todo el mundo..."*[341]. Posteriormente la Ley de Fuerzas navales de 1887 atraería de nuevo el foco hacía esta cuestión.

Los seguidores de la doctrina Aube también eran partidarios del submarino, aunque sus detractores le llamaban "arma de pobres", y se decía, por ir ocultos bajo el agua, que solo serviría para hacer una guerra insidiosa, poco leal y nada caballeresca[342]. El bando enfrentado a éstos, aconsejaba la construcción de los grandes y costosos acorazados[343].

Lo cierto es que la Marina del momento se decantó claramente por la política de la *Jeune École* frente a la de grandes acorazados, seguramente ante la posibilidad de estirar el presupuesto con un mayor número de buques insistiendo en la idea de que lo conveniente para España era tener muchos barcos ligeros. Sin embargo, desde fuera de la corporación se comprendía que tal organización era sin duda grata a muchos, ya que, de esa manera, se crearían abundantes puestos de comandante, que eran en la Marina los más apetecibles[344].

En 1902 fue aceptada con bastante unanimidad la imperiosa necesidad de reorganizar la Marina militar pero que había que definir primero qué significado tenía modificarla y concretar ideas con el fin de discutirlas. Ramón y Auñón y Villalón, que firmó como Marqués de Pilares, aseguraba que la RGM prestaría un buen servicio y debía incluso incentivar la participación de opiniones mediante un concurso de premios:

" A este propósito paréceme que la REVISTA GENERAL DE MARINA prestaría un buen servicio si abriera un concurso de proyectos de reorganización, así entendida, ya totales para la vida íntegra de la Marina o ya parciales para determinados servicios, a fin de que cada uno de los que se sientan con aptitudes o simplemente con buena voluntad, sean o no marinos, aporten el concurso de sus luces para tantos y tan difíciles problemas como abarca la organización de la Marina, y no estaría fuera de razón que aquellos trabajos que más se distinguieran por su utilidad práctica, dejando a un lado lo retórico

---

[341] Concas y Palau, V. (1884) "Proyecto de fuerzas navales" *RGM* (14) pp. 61-85.
[342] González Fernández, M. (2015) "Isaac Peral y su submarino". Historia del Arma Submarina Española. Cuaderno monográfico del Instituto de Historia y Cultura Naval (71) p. 42.
[343] Serrano Monteavaro, M.A. (1988) *Fernando Villaamil una vida entre la mar y el dolor: la guerra de Cuba*. Madrid, Asamblea Amistosa Literaria.
[344] Larrea y Liso, F. (1901) *El Desastre nacional y los vicios de nuestras instituciones militares*. Madrid. Imprenta del Cuerpo de Artillería, pp.319-322.

y los idealismo, fuesen galardonados en forma igualmente práctica que estimulasen la afición a una labor tan provechosa"[345].

En enero y febrero de 1902 el teniente de navío de 1ª Manuel Pasquín publicó un artículo cuyo título era simplemente un signo de interrogación con el que invitaba a los oficiales de Marina a manifestar soluciones para la política naval que había de seguir España:

> *"¿Cuál debe ser el mínimum de fuerzas navales que debe tener España en cantidad y cualidad (sic) para poder defender sus costas, archipiélagos y posesiones con garantía de éxito?*
> *Este es el primer problema cuya solución creo que debemos dar los oficiales de Marina por las razones expuestas en el artículo anterior, y entiendo que esta solución debe ser tan clara, tan concreta, tan determinante, como lo será nuestra responsabilidad el día de mañana al encargarnos de esos elementos de guerra, cuya sola y exclusiva finalidad, deben ser el hacer efectiva la defensa de la patria, asegurando su integridad y protegiendo sus intereses"*[346].

El guante fue recogido por sus compañeros de profesión, que parecían estar de acuerdo en intervenir en el debate: *"Deseando contestar a las preguntas formuladas por el ilustrado Jefe D. Manuel Pasquín"*[347]. Alguno sólo se atrevió firmando con sus iniciales[348], anonimato muy poco habitual, lo cual demuestra que había interés, pero también prudencia a la hora de opinar públicamente. Otros reconocían que ya habían expuesto anteriormente sus ideas al público gracias a la imprenta al creer con ello, al igual que su interlocutor, que se cumplía un fin patriótico[349].

Contestaron al requerimiento exponiendo, desde las columnas de la revista profesional, aquellas ideas que resumían el programa naval necesario para cumplir la misión. El debate sólo debía ser entre los miembros de la corporación, los únicos autorizados para escribir en la RGM, pero en tribuna pública ya que se permitió leer a la sociedad española por ser una publicación de suscripción libre. En julio el teniente de navío de 1ª Rubalcava fue el último en debatir sobre este asunto de la política naval abierto por Pasquín. Fue la única vez que este marino escribió en la RGM, reproducimos su retórica alambicada y sus ejemplos de torneo medieval:

> *"Cortésmente invitado, como todos los demás compañeros del cuerpo, por mi excelente amigo el ilustrado Jefe de la Armada, D. Manuel Pasquín, a poner de manifiesto mis menguadas aptitudes en el certamen que, con tanto patriotismo y elevación de miras, ha organizado, bajo la égida de esta ilustrada REVISTA, a fin de que todos expongamos nuestra opinión incitándonos a la lucha con estímulos tan poderosos como el amor al Cuerpo en que servimos y los supremos intereses de la patria acerca de la importancia*

---

345 Aullón y Villalón, R. (1902) "Reorganización" *RGM* (50) pp. 1-8.
346 Pasquín, M. (1902) "?" *RGM* (50) pp. 9-11.
347 Roji, A. (1902) "Defensa Marítima Nacional" *RGM* (50) pp. 407-418.
348 J.C.M. (1902) "Carta sobre un proyecto de escuadra" *RGM* (50) pp. 580-584.
349 Cervera Valderrama, J. (1902) "Carta abierta" *RGM* (50) pp.3-12.

numérica y caracteres técnicos de las unidades que vayan a integrar todo plan nacional de reconstitución naval que tienda a hacernos dueños de una escuadra de combate que, velando por nuestra integridad, nos asegure la independencia; empresa temeraria, si no insensata, resultaría salir a plaza a última hora, para tomar puesto en la liza, allí donde tantos y tan forzados campeones han probado ya su destreza y el exquisito temple de sus armas, esgrimiendo cuantos argumentos les ha sugerido su ilustración y su experiencia, si altos deberes de amistad y compañerismo, hacia el apuesto heraldo anunciador del torneo que, sin vacilaciones, sobrepongo a los sinsabores, devorados por anticipado, de la prevista derrota no me arrastraran desatentadamente, acallando fundados escrúpulos y legítimos temores a la publicidad, a empeñarme en este singular combate revestido de un armamento ofensivo y defensivo tan defectuoso como inconsistente…."

Se quejó de la influencia de los dirigentes políticos, enemigos de lo marítimo, en la opinión pública a la que llamó ignorante e ingrata: *"... una funesta influencia de una política en toda época señaladamente antimarítima, que al arrebatarle los laureles con que pudiera ufanarse, la malquistaron en el concepto público..."* y continuaba lamentándose de *"... la orfandad y el desamparo en el que siempre hemos vivido, la indiferencia y el desdén con que en toda ocasión nos ha favorecido un criterio público ignorante e ingrato, reservándonos tan sólo sus rencores, atento exclusivamente a los efectos sin desentrañar las causas".*

Solicitó un plebiscito para conocer la opinión unánime del país sobre si se necesitaba o no Marina de guerra y si estaba dispuesta a costearla sin regateos y afirmaba que mientras tanto era inútil analizar el tipo de barcos que necesitaba la nueva escuadra que ya resumía en una sola frase: *"lo mejor y lo más perfecto, que es de suyo lo más caro".* Reclamó aquello que consideró una obligación para con la Armada: *"Basta ya de pordioseros humillantes e inútiles lamentaciones, implorando por caridad arbitrios para una obligación sagrada que el país, en primer término, está llamado a facilitar…".*

En la última parte del escrito, hubo menos vehemencia y más autocrítica. Veladamente aceptó parte del problema al afirmar "…*y abordemos valerosamente el problema exponiéndolo a los ojos del país en toda su desnudez, sin ambages, sin vendajes que puedan encubrir su importancia y sus legítimas exigencias, sin reconocer las cuales todo intento encaminado al fin que nos ocupa, malograríase de nuevo al nacer…*". Reconoció que la desviación de presupuestos les había perjudicado: "*Evitar lo ocurrido con el crédito de 225 millones otorgado por la ley de Escuadra que buena parte se consumió en facilitar a la industria particular los medios de implantarla, constituirla y desenvolverla, en detrimento del material flotante que había de engendrar, y en descrédito del personal llamado a manejarlo y dirigirlo más tarde…*"[350].

Fuera de la Armada, pero dentro del Ejército, hubo quien afirmó que no tenían razón los marinos cuando achacaban de un modo absoluto al propio país la culpa de carecer de barcos para defenderlo. Se apuntó desde el ámbito castrense que alguna responsabilidad debía

[350] Rubalcava y del Villa, J. (1902) "Una opinión más" *RGM* (51) pp. 13-20.

corresponder a la Armada española por no tomar toda la parte debida en los asuntos marítimos[351].

Una de las pocas apuestas por los acorazados provino del ministro de Marina civil, el Sr. Sánchez de Toca, que contempló la creación de una moderna escuadra de combate. Rompiendo con las propuestas hasta entonces formuladas, no la integrarían pequeños acorazados guardacostas, la compondrían grandes acorazados[352]. El Proyecto de Armamento Naval y de Reorganización de los Servicios presentado en 1903 pese a que intentaba ser un revulsivo a la industria nacional, reconocía la incapacidad española de los arsenales para acometer tal envergadura por lo que habrían de ser encargados al extranjero. La reciente pérdida de 1898 y el elevado presupuesto de los grandes buques dieron al traste con los planes.

En 1907 se conoció la noticia de que se iba a invertir en una nueva escuadra y esto hizo reflexionar sobre las necesidades marítimas de España. El debate seguía siendo si dotar a los navíos de coraza a costa de velocidad o viceversa y el Conde de Magaz animó a manifestar pareceres en el concurso de ideas de la RGM:

> *"…estamos firmemente convencidos de que una opinión sincera puede y debe ser expuesta, y que nunca serán bastantes los votos recogidos tratándose, como se trata, de un asunto de vital interés para nuestra Marina y para la Patria. En la opinión más absurda o más inocente, cuando va dictada por el deseo de acertar, puede encontrarse el germen de alguna idea útil"*[353].

Este teniente de navío de 1ª consideró que España sólo podía permitirse económicamente una flota defensiva, aunque el concepto se consideraba erróneo puesto que todas las Marinas de guerra eran creadas para atacar, no para defender, a lo que se refería era a buques de poco andar, pero bien artillados que defendieran las costas.

2.11. Valoración de las calderas

El tema de las calderas fue el mejor ejemplo de cómo la RGM fue una revista profesional técnica, con vocación de panel de expertos y canal de experiencias. La valoración global de su conveniencia dependía de muchos factores y de los resultados de las pruebas, y a veces resultaron contradictorias. El efecto del funcionamiento y mantenimiento de las calderas en un barco era determinante para su valoración antes de decidir qué sistema elegir para la implantación en los buques.

---

[351] Larrea y Liso, F. (1901) *El Desastre nacional y los vicios de nuestras instituciones militares*. Madrid. Imprenta del Cuerpo de Artillería, p. 315.
[352] Rubio Márquez, D. (2016) "Sánchez de Toca, el fracaso de un ministro de Marina". *Revista Historia Autónoma* (9) pp.92-96.
[353] Magaz, C. de (1907) "Una opinión sobre el acorazado que debemos construir". *RGM* (60) pp. 735-753.

El teniente de navío Espinosa a propósito del tema de las calderas creyó en la utilidad de la función de la RGM de crear un foro de discusión de ideas y experiencias sobre las calderas Niclausse que habían ganado mala fama por varios incidentes en el acorazado Pelayo sin que el autor viera clara la razón.

El autor ocupó el puesto de oficial encargado de máquinas de dicho buque "…*en los períodos más difíciles del funcionamiento de sus calderas*", por lo que se decidió *"a publicar en nuestra REVISTA los hechos que he presenciado y no pocas veces dirigido, para que los conozcan mis compañeros y juzguen el resultado práctico de estas calderas*."

El marino animó a los detractores a clarificar las causas de los accidentes y hablar con conocimiento de causa ¿Era la caldera en sí misma o su mal uso lo que propiciaba los incidentes?:

> *"... lo que debemos buscar es si estos accidentes provienen de un defecto de principio, y en este caso el tipo debe ser declarado malo, o si son debidos a causas accesorias independientes de las calderas, por ejemplo, una mala alimentación, falta de cuidado y de conservación etc., etc. En esta categoría deberemos colocar los accidentes del Pelayo".*

El oficial Espinosa había supervisado el estado de la caldera del acorazado y había encontrado capas de sales de hasta siete milímetros de espesor en los tubos "*y casi todos ellos como untados de grasa*", los condensadores sin limpiarse en años, contenían grasa que quemaron los hornos e inutilizaron las calderas cilíndricas, también había tubos de circulación de los condensadores rotos y agua de mar mezclándose. Todo ello justificaba el gran consumo de carbón observado en el *Pelayo*. El marino quiso defender el material dando a conocer sus características técnicas y su funcionamiento, que conocía en profundidad.

En esta defensa de la idoneidad de las calderas hablaba del deber, no en términos difusos, sino concretando que se debía contribuir con las experiencias y las razones fundamentadas en la mejor elección y en la eficiencia del material y del personal para la Armada. En este ejemplo vemos cumplida otra de las importantes funciones de la RGM al contribuir a señalar los mejores medios de elegir el material, aportando respuestas a los problemas que se presentaban por el desconocimiento del amplio grupo de factores que determinaban el rendimiento,

> *"Hoy más que nunca exige el deber contribuir con nuestro trabajo a señalar medios de organizar nuestra flota, elección de material y actividad inteligente del personal son los factores importantísimos de ellos"*[354].

Espinosa[355], comandante del destructor *Terror*, siguió escribiendo abogando por las del tipo Niclausse ya que se encontraba con problemas en las calderas Normand. Un año después el gobierno tomó la resolución de dotar a los cruceros *Isabel II* y *Conde de Venadito* de nuevas

---

[354] Espinosa, J. (1899) "La caldera Niclausse a bordo del "Pelayo". *RGM* (44) pp. 486-491.
[355] Espinosa, J. (1899) "La caldera Niclausse en los torpederos" *RGM* (44) pp.651-656.

calderas con el sistema Belleville ante lo cual el oficial Espinosa guardó silencio. Con el decreto del ministro de Marina Francisco Silvela de 1900, dando la baja y orden de desguace a determinados navíos de la Armada, los buques citados fueron excluidos de la Marina. Se presentaron mejoras en el modelo Niclausse, usadas más por la Marina francesa, por lo que retomó el tema para defenderlas, sobre todo ante las Belleville, usadas por la Marina inglesa y cuya ciega implantación se defendía en España, a pesar del empeño de este oficial español que consideraba un deber exponer sus propias experiencias y conocimientos sobre calderas[356].

2.12. El peso de las exigencias contemporáneas

Una de las funciones que debía cumplir una revista profesional mensual era sin duda estar pendiente de las exigencias del momento, qué era lo que estaba pasando, qué se requería, hacía dónde debía ir la corporación. Se procuró ofrecer respuestas como institución a los requerimientos del progreso, aunque sin estar ceñidos a la actualidad informativa. El espacio reservado para lo contemporáneo solía situarse en las *Notas profesionales* o en las *Noticias varias* al final de la revista y solían carecer de titular propiamente dicho, de firma y de cualquier tipo de aporte gráfico. En líneas generales se mantuvo mucho interés por las cuestiones de actualidad técnico-profesionales, tanto nacionales como extranjeras, pero escasa crítica o dedicación al momento histórico nacional incluso en momentos señalados como tras el Desastre del 98[357].

En 1877, año en que arrancó la RGM, se publicó un artículo que reflejaba el grado de incertidumbre del momento y que expresaba como todo se encontraba por resolver y por discutir, precisamente otro de los fines que se proponía la RGM:

> *"Entre todos los ramos a que se aplica en estos tiempos la actividad de los hombres, armados de todo tipo de conocimientos científicos e impulsados por la doble aspiración de sobresalir y de vencer, ninguno se halla en tanta incertidumbre, tan desconcertada, por decirlo así como el que abraza cuanto se refiere al poderío y a los intereses marítimos. Conocido universalmente, y ya bien apreciada, la revolución producida a la manera de construir y de navegar a causa de la sustitución de la madera por hierro y de las velas por las máquinas de vapor, teniendo en cuenta también los otros elementos modernos que se ofrecen al uso de las marinas de combate, todo ello no justifica, sin embargo, el estado de la transición y de duda en que se encuentran cuantas cuestiones tienen relación con los asuntos de mar. En este ramo, bien puede asegurarse que todo se halla en litigio, todo en discusión, todo completamente por resolver. No nos referimos únicamente al material de la marina, a la manera de combatir, a los medios más acertados de atacar y defenderse, a la seguridad de la navegación, a todos esos puntos tratados con cierta generalidad científica o práctica; nos referimos también a sus*

---

[356] Espinosa, J. (1900) "Estudios sobre la caldera Niclausse" *RGM* (47) pp.77-83.

[357] Vega Blasco, A. y Ruiz Fernández de Cañete, P. *El resurgir de la Armada: Certamen Naval de Almería de 25 de agosto de 1900*. Madrid: Servicio de publicaciones de la Armada, p. 59.

particularidades, en las cuales se multiplica el desconcierto de que hablamos y a otras cualidades de distinta índole, al parecer, pero no son de menor importancia que contribuyesen a determinar en realidad la fuerza exterior de una nación, influyendo directa y poderosamente en sus intereses marítimos".

El artículo sólo estaba firmado como E. Ruiz del Árbol, sin empleo, y fue el único artículo que escribió en la RGM. El autor acababa de publicar un cuadernillo titulado "El proyecto de Fuerzas navales"[358] donde hablaba del proyecto de escuadra y del peligro de que acabaran desacertadamente invertidos los 225 millones de pesetas presupuestados para tal fin. En esta publicación dejaba mucho más claro de que la Marina española no debía dejarse sucumbir por vulnerables cruceros sin blindar ni por torpederos, eficaces en la guerra, pero costosos de mantener y sin servicio en tiempo de paz. Abogaba por los acorazados y hablaba de peligro de guerra con los alemanes y también con EEUU, adelantándose en una década a los acontecimientos. Este otro escrito de 29 páginas sólo lo firmó con las iniciales E. R del A.

Más adelante, Emilio Ruiz del Árbol siendo capitán de fragata estuvo en el Consejo Superior de la Marina que el ministro Beránger formó para evaluar el submarino de Isaac Peral y que echó abajo el proyecto. En 1898 abandonó el servicio en la isla de Cuba en pleno conflicto hispanoamericocubano. Se sospechaba que era un espía de EEUU.

Con la aparición del vapor, creció la necesidad de la Marina de estar informada de todas las experiencias que fueran posibles, tanto de las pruebas militares como de las mercantes. Suponemos que las comparaciones se establecían, pero si las condiciones no eran las mismas o las pruebas no eran igual de rigurosas, la Marina de guerra salía perjudicada en la comparación, por eso este artículo de la *Revue Maritime et Coloniale* traducido en la RGM solicitó rigor a la Marina mercante en las pruebas con el vapor:

"En una época como la nuestra, de experimentos y de investigaciones, es de especial interés para nosotros estudiar las reglas y los métodos adoptados para las pruebas de los buques de guerra, las cuales necesariamente resumen o compendian todo el saber y la experiencia de los oficiales encargados de dirigir estas pruebas. Sería de desear que las pruebas de los buques mercantes, que con harta frecuencia no tienen de tales más que el nombre, fuesen dirigidas con el mismo cuidado y la misma fé que los buques de estado"[359].

Esta traducción tuvo un especial interés para la RGM, por expresar su propio sentir, ya que en este artículo se especificó que, por causas ajenas al deseo de la propia redacción de la revista, se había retrasado la publicación del artículo, y para subsanarlo, se publicó completo en un sólo cuaderno a pesar de su extensión.

Las dificultades para publicar, aunque no se mencionaban las causas, eran habituales para excusar los retrasos desde que un artículo salía en su publicación original hasta que se publicaba traducido en la RGM. En marzo de 1877 en Londres se reunió el Instituto de

---

[358] E.R del A. (1887) *El proyecto de Fuerzas navales*, Puerto Rico, Tipografía del Boletín Mercantil.
[359] Revue Maritime et Coloniale (1878) "Pruebas al vapor de los buques de guerra" *RGM* (3) pp. 345-373.

Inventores y organizó una exposición de adelantos náuticos[360]. Una nota de redacción informó de que, aunque este artículo había sido traducido hacía algunos meses, no había sido posible su publicación hasta diciembre de 1878 pero que no había perdido el interés general que tenía, ni la oportunidad de dar a conocer una institución que prestaba un señalado servicio consagrando su atención a los adelantos y al fomento de la Marina. Entre los adelantos del momento se expuso un invento para reflotar buques sumergidos en alta mar, haciendo uso de bombas movidas desde la superficie por el aire comprimido. Las novedades también versaron sobre las señales de día y de noche para evitar abordajes y la necesidad de perfeccionar los chalecos salvavidas.

A juzgar por las noticias que recogía la revista, podría parecer que la oficialidad de la Armada necesitaba más las noticias del exterior, en cuanto a temas como la construcción naval, que lo que ocurría en su propio país, quizá más fácil de conocer a primera vista por tenerla más a mano. Sin embargo, para los marinos fue difícil acceder a esta información de los astilleros españoles, como se quejó Víctor Concas y veremos más adelante[361].

El acorazado italiano *Duilio* apareció en la sección de *Noticias varias* de diciembre de 1878 con una prolija descripción que era una traducción del *Engineer* del 2 de agosto y se acompañó de una lámina desplegable. El *Duilio* fue un acorazado que dio mucho de lo que hablar. Buscó conjugar el mayor poder ofensivo con el mayor defensivo, para lo cual renunció a proteger todo el casco, efectuándolo sólo en el reducto central. La artillería era la mejor de la época: los nuevos cañones *Armstrong* de 100 T. En los compartimentos de los extremos del buque, estaba prevista su inundación, en caso necesario, con el fin de mejorar la estabilidad[362].

En 1880 aunque se reconocía en España cierto retraso existente en el país en el tema armamentístico por causas ajenas a la milicia, también se reconocía el interés por la puesta a punto, sobre todo en el tema de los torpedos, el arma del momento:

> *"España, por efecto de sus luchas intestinas y estado financiero, no ha podido seguir la marcha de otras naciones construyendo buques costosísimos y ha retardado la adopción de las máquinas de guerra a que nos referimos; pero con el impulso dado estos últimos años, el interés que demuestra la superioridad y el afán con que los oficiales de los cuerpos facultativos de la Armada estudian cuanto se relaciona con los torpedos, creemos que pronto se encontrará nuestra marina en disposición de manejar y construir dichas armas con toda la perfección y de hacerlas valer llegado el momento crítico".*

Resulta interesante constatar cómo la misma oficialidad de la Armada supo medir los avances y el interés de los asuntos navales por el número de Reales Órdenes que se publicaban sobre un tema en concreto. En este caso, el autor destacaba que se previnieron

---

[360] Engineering and Building Times (1878) "Instituto de inventores. Exposición de adelantos náuticos" *RGM* (3) pp. 619-624.
[361] Concas y Palau, V. (1883) "Nuestras construcciones navales" *RGM* (13) pp. 473-491.
[362] Vega Blasco, A. de la (1989)" Del vapor a la coraza". La España marítima del siglo XIX (II). *Cuaderno monográfico del Instituto de Historia y Cultura Naval* (5) pp. 41-61.

muchas para experimentar con toda clase de torpedos movibles y fijos, y se ordenó hacer un estudio detallado para la instalación de los torpedos de botalón en los buques de la escuadra[363].

En 1884 Concas y Palau, teniente de navío de 1ª, expresó con claridad lo que ocurría con los fletes del personal militar de los territorios de Ultramar, quejándose de que éramos la única nación del mundo que daba sus transportes a la Marina del comercio, es decir, privada:

> *"La sola circunstancia de los fletes de la compañía Campo era razón bastante para rescindir el contrato en cualquier nación que no tuviera los instintos suicidas de la nuestra; pues si dura este estado de cosas, lejos de venirse Filipinas a España como lo está la isla de Cuba por intereses comunes, se separará más cada día, acabando por convertirse en una dependencia del Liverpool y Manchester para lo que le falta muy poco. Cada año de las compañías de Olano y Campo han anticipado la separación de Filipinas por decenas de años y no vacilamos en calificar ambas compañías de los mayores enemigos de nuestro dominio. ¿Y por qué puede sostener semejante monopolio? Porque los ministerios de Ultramar, Guerra y Marina más bien parecen de distintas naciones, que parte de un mismo gobierno; porque los transportes militares suben a cantidades tan fabulosas y la conducción de tabacos del Estado a tanto, que cuando la casa de Campo tuvo su primera competencia con la de Olano, llega a ponerse los hechos a ocho dólares la tonelada de Manila a Barcelona"*[364].

El espectáculo ofrecido era cruel para "el desgraciado soldado":

> *"La tropa paga 90 $ de modo que el relevo de un soldado cuesta al Estado 180; pero notable es cómo van los desgraciados en lo que buenamente sobra de la carga y a cientos en cubierta, sujetos a toda clase de intemperies; los hemos visto llegar a La Habana ya con su sentencia de muerte en la cara, gracias a la casa de López y compañía, pues debe observarse que así como el pasaje de primera no va bien en los transportes de guerra, no en los nuestros, que no tenemos ni hemos tenido nunca, sino en los franceses e ingleses que son los mejores del mundo, por razón de que las compañías de comercio sostienen un lujo asiático y un servicio imposible para el Estado a menos de inutilizar el tráfico de aquéllas; en cambio las tropas van en los transportes de guerra, como en su propia casa en magníficos entrepuentes, buenos camastros, lugares a cubierto del sol y la lluvia y no teniendo que dormir por partes como los del comercio en los callejones que dejan los camarotes entre ellos y la máquina y sobre la escotilla de la caldera en un martirio sólo comparable con el de San Lorenzo, so pena de pasar el Mediterráneo y parte del Atlántico a la intemperie en diciembre con el calor parlamentario que les impone el vestido de rayadillo con que salen dispuestos de la península para vivir en los trópicos y si valiera en este caso el sufragio universal preguntando los soldados, el caso quedaría resuelto por unanimidad a favor de los transportes de guerra. "*

---

[363] Díaz, M. (1880) "Torpedos en los buques". *RGM* (6) pp. 767-783.
[364] Concas y Palau, V. (1884) "Proyecto de fuerzas navales" *RGM* (14) pp. 197-215.

Para quien se preguntaba por qué el transporte del personal no lo realizaba la Armada, el autor contestó que solía decirse que cuando a la Marina se le pedía un barco, siempre decía que no había, en alusión a la consabida falta de buques realmente disponibles para prestar servicio.

Aún quedaba por ver cómo volvieron las tropas tras las pérdidas de las colonias[365]. Al llegar a España se les dejaba en el lazareto de San Simón o en los mismos barcos a la espera de cuarentena, motivo por el que muchos fallecieron[366].

En 1887 Federico Montaldo, segundo médico de la Armada, tradujo un artículo del *Journal de la Marine* en que se hablaba de las marinas francesa y española en el año anterior[367]. Señaló que el año 1886 se había distinguido por una intensa actividad marítima; todos trataban de investigar el porvenir y vacilaban ante la elección del camino preferible. España manifestaba la voluntad de volver a ser una gran potencia marítima. Con ese objeto había decidido consagrar sumas de importancia a la Marina de guerra; los encargados de dirigirla habían aceptado, la mayor parte de las ideas de la escuela torpedista. En los encargos que se habían hecho al extranjero, no figuraban más que cruceros y torpederos, todos de gran velocidad; el único acorazado que figuraba entre su flota blindada era el *Pelayo* que se construía en La Seyne, cerca de Tolón, en Francia.

Los astilleros ingleses habían entregado a España el caza-torpederos *Destructor*, el crucero *Isabel II* había sido botado al agua este año. El *Isla de Cuba* con cubierta blindada, acababa de ser lanzado a la mar en los astilleros de Elswick.

En resumen, España tenía en ese momento en grada y próximos a su terminación, cinco cruceros rápidos, tres cruceros de 4º clase, cuatro cañoneros y varios torpederos. Cabe recordar que en estos buques de guerra de propulsión exclusivamente a vapor, una vez agotado el combustible cesaba la navegación. Las servidumbres técnicas obligaron a España a encargar casi exclusivamente cruceros por ser un buque con mayor autonomía y escaso calado, aunque fuesen inferiores en combate frente a los acorazados[368].

La Armada española a veces echó en falta que la prensa nacional resaltara los hechos de la Marina del momento vivido en Marruecos. En noviembre de 1889 apareció publicado por la redacción dentro de la sección de *Noticias varias* y bajo el título "Nuestra Marina en Marruecos" un artículo que intentó destacar la dificultad de las actuaciones, pero no para jactarse, sino para que no pasara inadvertido:

---

[365] El premio Nobel Santiago Ramón y Cajal fue médico militar en la campaña de Cuba y dejó en sus memorias, su testimonio de la situación de penuria y abandono de los soldados que morían más por enfermedad y desnutrición que por las balas de los insurrectos. Ramón y Cajal, S. (1961) *Obras Completas,* Madrid, Aguilar.
[366] Vega Blasco, A. y Ruiz Fernández de Cañete, P. (1994) *El resurgir de la Armada: el Certamen Naval de Almería (25 de agosto de 1900)* Madrid, Servicio de Publicaciones de la Armada, p. 38.
[367] Journal de la Marine (1887) "Las marinas de guerra en 1886" *RGM* (20) pp. 397-420.
[368] Rodríguez González, A. (1988*) Política naval de la Restauración (1875-1898)* Madrid, Editorial San Martín, p. 124.

"En la solución, tan rápida como satisfactoria, que han obtenido nuestras recientes diferencias con el imperio de Marruecos, diferencias que, por un momento, pudieron hacer creer en sangrientos conflictos, es preciso reconocer que la intervención de la Marina, secundando las gestiones diplomáticas, y cumpliendo las órdenes de su jefe, el digno señor General Rodríguez de Arias, ha sido eficacísima y reclama particular mención".

"Todo esto, sin descender a detalles, que omitimos por el temor de que parezca jactancia lo que sólo pretende ser verídico relato de hechos náuticos, y que por serlo tiene aquí sitio propio y natural; sólo lo expuesto demuestra bien a las claras que la gestión de la marina militar en las diferencias últimas, y zanjadas ya por fortuna, que surgieron entre el imperio marroquí y nuestra nación, ha respondido en un todo a las tradiciones de patriotismo y decisión que en aquella existen y ha hecho patente, cosa que ahora, pasado el primer momento pasional y con los datos a la vista, reconocerán todos gustosos, que tanto el jefe superior de la Armada, como el de la escuadra y los de buques sueltos, así como sus respectivos subordinados, han sabido cumplir en esta campaña, no sólo los deberes exclusivos de su honrosa profesión, sino los especiales que en este asunto concreto les imponían las hábiles gestiones diplomáticas entabladas por el ministerio de Estado"[369].

En 1893 el teniente de navío Gutiérrez Sobral escribió un artículo en la prensa civil que sería posteriormente reproducido en la RGM. Publicado en *La Dinastía*, periódico de Cádiz, resultó interesante porque estaba orientado a dar una visión de aquello relacionado con el mundo naval del año 1893 a la opinión pública. Destacó, de forma entusiasta, acontecimientos marítimos importantes como la celebración del aniversario del descubrimiento de América en la que la Armada española gozó de un papel destacado y por la que España regaló la nao Santa María a EEUU que sería conservada en Annapolis:

"Nueva York, París y Melilla han sido los sitios adonde han ido convergiendo las miradas de todos los pueblos de Europa, tres hechos ocurridos en las indicadas poblaciones han originado la atención que a su desarrollo han prestado las naciones. La revista naval colombina, en aguas del rio Hudson; la acogida a los marinos rusos en las riberas del Sena, y los ataques de los rifeños a los españoles en las orillas del rio Oro"[370].

En enero de 1895, el teniente de navío Díaz Cañedo publicó una crónica de las maniobras de los torpederos *Rayo, Barceló, Habana* y *Rigel* al mando del capitán de fragata Joaquín Bustamante en aguas de Cartagena en septiembre del año anterior, aunque el autor temió las comparaciones con las operaciones inglesas[371], publicadas anteriormente en la RGM, especialmente por esa opinión pública que accedía a la lectura de la revista, pero no pertenecía a la Marina española:

---

[369] (1889) "Nuestra Marina en Marruecos" *RGM* (25) pp. 668-669.
[370] Gutiérrez Sobral, J. (1894) "1893, año marítimo". *RGM* (34) pp. 211-220.
[371] Rubio Muñoz, M. (1894) "Las maniobras navales inglesas en 1894" *RGM* (35) pp. 338-356.

"Las personas extrañas a la Marina que hayan leído en el número de Octubre de esta misma Revista las maniobras inglesas del presente años, y las comparen con las españolas, sufrirán como un amago de desprecio por las últimas"[372].

Pero no hizo falta la comparación con otras Marinas para causar revuelo, bastó el evidente mal estado de la fuerza naval española y un mes después de la publicación de este artículo, una comisión parlamentaria fue elegida por el Congreso para determinar en qué situación se encontraba la Armada española. El comienzo de la insurrección cubana fue lo que terminó de ponerla a prueba.

El mes de septiembre de 1896 acabó con la publicación en la RGM de la Real Orden por la que se impulsaba la terminación del crucero protegido *Lepanto*[373]. Estaba construyéndose en el arsenal de Cartagena y se estimaba que su botadura sería para el mes de febrero de 1897. Hoy sabemos que, pese a que fue botado el 16 de noviembre de 1893, el montaje de su artillado se dilató durante años y cuando realizó sus pruebas de mar en enero de 1899 solo pudo alcanzar 15 nudos de los 20 que requería el proyecto. Según *El Liberal,* cuando se probó la artillería del crucero protegido *Lepanto* quedaron fueran de combate, al primer disparo, dos cañones de los cuatro que montaba y de los seis cañones de tiro rápido, cuatro resultaron defectuosos al primer disparo[374]. Fue dado de baja por la Armada el 3 de octubre de 1908, tan solo ocho años después de su puesta en activo. La ausencia de este tipo de datos explica por qué lo publicado únicamente en la RGM no aporta el suficiente contexto para hacerse una composición real de la actividad de la Marina.

Octubre de 1896 abrió con una noticia que sirvió para contrarrestar lo negativo de la anterior, la botadura el 16 de septiembre del acorazado *Cristóbal Colón* adquirido a Italia, pero cuya vida fue breve puesto que fue hundido en Santiago de Cuba en 1898[375].

En este ambiente de necesidad pecuniaria que se vivía en 1896 ante la guerra, se recibió con manifiesta alegría un impuesto a la Marina Civil, expresado más como si fuera una voluntad de la sociedad española a contribuir a la Marina y no un gravamen gubernamental obligatorio, cumpliendo la RGM esa función de construcción de la realidad a su medida:

"Se aprueba la Ley sobre el impuesto de la navegación, lo cual crea cierto optimismo de la reorganización del poder naval con votos por la prosperidad de la Armada Española y el porvenir de la nación. Dada la guerra en Cuba se acoge con beneplácito este gesto de la marina civil"[376].

El ambiente del 98 no se vivió en demasía en las hojas de la RGM. Los publicistas navales prefirieron la prensa general para verter opiniones, pero en un artículo publicado en enero

---

372 Díaz Cañedo, A. (1895) "Maniobras de los torpederos españoles en 1894" *RGM* (36) pp. 57-71.
373 Ministerio de Marina (1896) "Real orden". *RGM* (39) pp. 380-382.
374 Vega Blasco, A. y Ruiz Fernández de Cañete, P. (1994) *El resurgir de la Armada: el Certamen Naval de Almería (25 de agosto de 1900)*, Madrid, Servicio de Publicaciones de la Armada*, p. 42.*
375 Concas y Palau, V. (1896) "Botadura del acorazado Cristóbal Colón" *RGM* (39) pp. 413-431.
376 Fernández Cuesta, N. (1896) "Manifestación de simpatía" *RGM* (39) pp. 499-502.

de 1899 se recogió este sentir de unos artículos publicados en el *Diario de Cádiz*, que no reproducían su totalidad como en otras ocasiones, aunque citaba lo que se describía como lo que representaba para España en general y para Cádiz en particular, en orden a su tráfico marítimo, la pérdida de las colonias:

> *"Es hoy necesario combatir el desaliento, que es mal mayor que la pérdida de las colonias, y es mal tan contagioso, que ya se ha apoderado de gran número de españoles"*[377].

Propuso para la reactivación del país unas medidas derivadas de las lecciones aprendidas de Cuba como hacer depósitos flotantes de carbón, declaración para Cádiz de puerto franco, red de ferrocarriles secundarios, Ley de primas a la construcción y navegación mercante o protección al astillero gaditano.

En abril de 1911 apareció lo que se propuso como una nueva sección de novedades titulada *Notas de actualidad* y que rozó peligrosamente un límite muy pocas veces traspasado por la revista al hablar del momento político. Esta sección no volvió a publicarse en la RGM. Recogía la noticia del 4 de abril a consecuencia de la crisis resuelta a favor del partido liberal de otorgar la cartera del ramo a José Pidal, capitán de navío de la Armada tras Diego Arias de Miranda. Entre los logros que destacaba estaban la provisión del empleo de almirante, la creación del Colegio de huérfanos y la ley de los veintidós años para el ascenso de los tenientes de navío:

> *"La opinión en la Marina, y en general, es favorable a la gestión del Sr. Arias de Miranda que ha demostrado como aun no siendo un técnico de la Marina, se puede, teniendo conocimientos administrativos, habilidad parlamentaria y un buen sentido jurídico, hacer una buena y discreta gestión ministerial. La misma opinión recibe con aplauso el nombramiento del nuevo Ministro, de quien se espera mucho bien, por sus conocimientos técnicos, su pericia profesional que le permitirá dirigir acertadamente cualquier operación naval o combinada que pueda presentarse siempre dentro los límites de nuestra modestia económica, y en fin, por su rectitud acrisolada en cuyo respecto no es inferior a ninguno de sus ilustres antecesores"*[378].

Además del silencio informativo alrededor del Desastre del 98, tampoco se mencionaron temas como la protesta social, avivada por la guerra de Marruecos, que alcanzó a la Marina el 2 de agosto de 1911 cuando un fogonero y seis marineros se amotinaron a bordo de la *Numancia*, fondeada en Tánger, con el fin de abordar Málaga y proclamar la República[379]. Un alférez de navío y un infante de Marina abortaron el motín, que quiso, tal vez, emular la revolución portuguesa ocurrida el año anterior.

---

[377] Agacino, E. (1899) "Diario de Cádiz" *RGM* (44) pp. 123-127.
[378] "Notas de actualidad" (1911) *RGM* (68) pp. 673-679.
[379] Serrano Monteavaro, M.A. (1991)" Los planes navales de principios de siglo. Aspectos políticos. *Cuaderno monográfico de Historia y Cultura Naval* (15) p.81.

En 1925 las *Notas profesionales* de septiembre trajeron un breve de "Nuestra acción naval en Marruecos Ocupación de Morro (Alhucemas)". Pese a que no podían darse detalles, no se quiso dejar pasar la oportunidad de hacer un guiño a los compañeros de profesión:

> *"Sin detalles del proyecto, de la orgánica y de la ejecución, no podemos-ni este sería el lugar adecuado para ello-dedicar a la acción naval el comentario que merece por su importancia y por su éxito. Como compañeros no hemos de ocultar nuestra satisfacción y nuestro orgullo".*

Al mes siguiente la misma sección y el mismo epígrafe "Nuestra acción naval en Marruecos" trajo la ocupación de Axdir, esta vez con fotos de las barcazas, de las playas del desembarco, del *Dédalo* frente a Cebadilla, vista del Morro Nuevo, y fotos de la rápida reparación del destructor *Velasco*.

En 1928 comenzó septiembre con la reproducción del resumen naval de la celebración del quinquenio del nuevo régimen con la firma del ministro de Marina y que la RGM se sentía honrada de publicar. El vicealmirante Cornejo, que ocupaba la cartera, comenzó la síntesis de los cinco primeros años de la Dictadura de Primo de Rivera señalando:

> "*El Directorio se preocupó de la Marina desde el principio de su actuación, comprendiendo y haciendo comprender al pueblo español que, si volvía la espalda al mar, si despreciaba los amplios y ricos horizontes que ésta le brindara, sería digno de desaparecer, víctima de su propia insensatez"*[380].

Salvo eso poco más puede decir salvo que en Ferrol se estaban construyendo dos nuevas unidades y que el buque escuela *Juan Sebastián Elcano* estaba de viaje de instrucción.

En 1929 tuvieron lugar unas maniobras navales de la escuadra española en el Mediterráneo, realizadas entre el 18 de septiembre y el 15 de octubre, que finalizaron con una revista naval, encabezada por el buque-escuela *Juan Sebastián Elcano*, presididas por el rey Alfonso XIII. Estas maniobras fueron preparadas por la Escuela de Guerra Naval bajo la dirección del Estado Mayor, y tenían como objetivos principales el entrenamiento de las dotaciones, valorar el estado del material y contrastar los distintos buques que integraban la flota[381].

La información técnica de las maniobras la recogió la RGM en su sección de Notas profesionales publicadas en octubre[382]. Participaron casi todos los buques en dos bandos, blanco y negro, pero pese a variedad militar para elegir, el mando superior (el ministro García de los Reyes y el Estado Mayor de la Armada) se acomodó en un buque civil, el *Infanta Cristina* de la Compañía Transmediterránea. El rey Alfonso XIII se embarcó en Barcelona el 6 de octubre también en el *Infanta Cristina*. En el bando negro del almirante

---

[380] Cornejo Carvajal, H. (1928) "Resumen naval del quinquenio de nuevo régimen" *RGM* (103) Anexo de septiembre.
[381] Font Betanzos, F. (2016) "El Infanta Cristina, buque insignia de las maniobras navales de 1929" *RGM* (271) p. 391.
[382] (1929) "Las maniobras navales" Notas profesionales. *RGM* (105) pp. 564-570.

Morales, los acorazados *Jaime I* y *Alfonso XIII*, el destructor *Cadarso*, 9 torpederos, 8 submarinos, transportes *Lobo* y *España 5*, remolcadores *Cíclope, Galicia, Gaditano* y *Antelo*, 5 barcazas para desembarco, cañoneros *Canalejas* y *Bonifaz*, guardacostas *Alcázar*, *Tetuán* y *Lucus* y 25 aviones militares. Este grupo se mostró superior en artillería, pero de escasa velocidad debida al convoy de remolcadores y barcazas.

El bando Blanco dirigido por el contraalmirante Suanzes, los cruceros *Príncipe Alfonso*, *Cervera*, *Méndez Núñez* y *Lezo*, destructores *Sánchez Barcáiztegui*, *Ferrándiz*, *Diaz*, *Alsedo*, *Velasco* y *Lazaga*, 6 submarinos y el buque de salvamento *Kanguro*, el portahidroaviones *Dédalo* y 4 torpederos. Su ventaja era la preponderancia en torpedos y la mayor velocidad.

El simulacro incluyó servicios de espionaje y de propagación de noticias falsas, incluso tuvieron lugar los resultados inciertos, tan frecuentes en los enfrentamientos navales ante la falta de conformidad de los adversarios a declararse vencedor o vencido:

> "*En la mayor parte de los encuentros no ha habido acuerdo, cosa prevista y natural, teniendo en cuenta que al elevado espíritu de todos, contrariaba sobre manera el reconocerse vencido, porque representaba la retirada inmediata a la base propia y la no intervención durante el resto del supuesto en curso"*[383].

La noticia decía que dada la índole del asunto y de la RGM, no era prudente la publicación de un informe más completo del desarrollo de las maniobras. La noticia siguiente, al ser de la Marina mercante, vino acompañada de una foto del *Infanta Cristina*, aunque el pie hace referencia a que actuó de buque-arbitro en las maniobras. El estar recogida la información discretamente en la sección de Notas profesionales, sin extraer conclusiones y sin fotos podría obedecer a la política de reserva informacional, muy común en la Armada, sin embargo, a estas maniobras navales se les dio una desacostumbrada publicidad en la prensa nacional, que sí dio profusión de detalles y de fotos, por deseo expreso del ministro de Marina, Mateo García Reyes, quien deseaba interesar al país por las cosas de la Marina. Prueba de ello es que se autorizó el embarque a bordo del buque insignia de los principales corresponsales de prensa, *Estampa, La Nación, La Época, Heraldo de Madrid, El debate, ABC* y de la *United Press* quienes informaron del desarrollo de los ejercicios. La publicidad otorgada por la prensa nacional determinó la atención que en el extranjero se prestó a las mismas. Así, el diario londinense *The Times* subrayaba el resurgir de la Armada española y elogiaba la creación y funcionamiento de la Escuela de Guerra Naval[384]. Se observa de esta manera, cierta disociación entre la voluntariedad ministerial de publicidad, que incluyó acciones de comunicación pública, y la falta de cobertura y tratamiento por parte de la RGM.

También escribió su crónica de abordo Juan B. Robert, reportero especialista en asuntos navales e invitado personal del ministro de Marina. Este periodista civil comenzó a colaborar en abril de1932 en la RGM con un artículo sobre política naval y a partir de ahí publicó de manera habitual en la publicación mensual de la Armada española.

---

383 (1929) "Las maniobras navales" Notas profesionales. *RGM* (105) p. 568.

384 Font Betanzos, F. (2016) "El Infanta Cristina, buque insignia de las maniobras navales de 1929" *RGM* (271) pp. 387-398.

Pese a esta visión coetánea tan amable en las páginas de la RGM, el almirante Barbudo señaló, en el primer centenario de la revista, que en 1929 el personal de la Armada ascendía a 19.000 marinos, gran parte de este personal, embarcado en buques antiguos y de escaso valor militar, no sólo no ampliaba su preparación profesional, sino que progresivamente perdía calidad al no encontrar un adecuado estímulo a sus inquietudes profesionales. En estos viejos buques no se hacía nunca un ejercicio de tiro, ni siquiera de fogueo, ni de prueba de los cañones y pólvoras, ni se disparaba un torpedo. Tampoco se podían realizar maniobras ni ejercicios tácticos. Solamente se navegaba y no lo suficiente[385].

2.12. Dos propuestas externas de fomento naval

Aunque se ha repetido de forma habitual que España ha vivido de espaldas al mar, los hechos ciertos fueron que hubo al menos dos tentativas de la sociedad civil: el Certamen Naval de Almería y la Liga Marítima. El objetivo común fue apoyar la cultura marítima, como germen de un clima favorable para el fortalecimiento de una Marina, necesaria para el país, y que justificaba una inversión mayor. El propósito de estas iniciativas fue llevar a cabo la necesaria labor propagandística a favor de los asuntos marítimos, ambas en torno a la misma época y sin cuajar de forma consistente ninguna de las dos.

Tras la pérdida de 1898 fue Almería la primera ciudad española que se propuso la tarea de rehabilitar a la Marina, no desde el sentimentalismo sino desde las bases sólidas de la investigación[386]. En marzo de 1900 la redacción de la RGM publicó la noticia de un concurso naval que promovió la Sociedad Económica de Amigos del País de Almería entre publicistas y escritores españoles; el Certamen Naval de Almería. En palabras de la época, el fin fue coadyuvar a la restauración de determinados ideales y preparar de modo conveniente una acción eficaz. Se trataba, en primer lugar, de despejar cualquier género de duda sobre si había necesidad de tener una Marina de guerra y de idear la mejor manera de tenerla pronto y de un modo práctico a través del planteamiento de una serie de preguntas:

> *"Tema ¿Es indispensable para España la existencia de una Marina de guerra? Para tenerla ¿qué medios pueden ponerse en práctica? ¿Qué elementos de combate deberíamos rápidamente construir, coste aproximado, medios pecuniarios de la nación para satisfacer esos dispendios, todo en armonía con la pobreza del erario público?"*[387].

El certamen quedó convocado para el 25 de agosto. Como representante del ministro de Marina, en ese momento el propio presidente del Consejo de ministros Francisco Silvela, se eligió al contralmirante Pascual Cervera y Topete. Los componentes del jurado calificador fueron seis de la Armada y sólo un miembro civil. Estuvo presidido por el capitán de navío

---

[385] Barbudo Duarte, E. (1977) "Sexto decenio de la Revista (1927-1936)" *RGM* (192) p. 639.
[386] Cervera Pery, J. (1991) "El despertar de la Marina: El certamen Naval de Almería" política española y política naval tras el desastre (1900-1914) *Cuaderno monográfico del Instituto de Historia y Cultura Naval* (15) pp. 39-48.
[387] (1900) "Un concurso naval" *RGM* (46) pp. 241-243.

Juan Pastorín y como vocales fueron nombrados el capitán de fragata Federico Aguilar Martell, el teniente de navío Juan González, el capitán de artillería de la Armada Miguel Zea, el teniente de navío Rogelio Baeza y el teniente de navío Javier Salas. La representación civil fue la del delegado de Hacienda José Roselló, que también actuó como vocal[388].

El fallo del jurado del 25 de agosto de 1900 se publicó en la *Crónica Meridional de Almería* que recogió la RGM en septiembre[389]. Se presentaron veinte memorias y se extrajeron conclusiones del sentir unánime:

> "Todos *consideran en grave e inminente peligro la salud de la patria; todos temen y tratan de evitar las vergüenzas y tristezas de nuevas amputaciones de territorio; todos convienen sin discrepancias en señalar con valentía nuestro tradicional enemigo exterior y el punto vulnerable por donde piensan atacarnos y acabar con España de una vez para siempre…".*

Aunque se resaltó que *"El pensamiento público discurre al unísono en la apreciación de un mismo hecho"* y que las memorias *"exteriorizan las aspiraciones más vigorosas del pueblo español"* los seis premiados fueron militares, cinco de la Armada y uno de Artillería de Montaña. El primer premio consistió en un alfiler de brillantes para el alférez de navío Pedro Cardona por "Paz y Trabajo", el 2º un reloj marino esférico para el intendente de la Armada Valentín Arróniz y Tomás por "Procura estar bien preparado para la guerra, si quieres que te dejen vivir en paz" y el 3º un reloj barómetro para Pascual Sánchez, seudónimo del ingeniero de la Armada Cayo Puga[390]. Alberto Castaños y Martín, teniente de navío fue el cuarto premio y el quinto para el teniente de navío, sobrino de Cervera y Topete, Juan Cervera Valderrama.

El acto lo clausuró el almirante Cervera, como presidente del Certamen agradeciendo que la Marina hubiese sido objeto de interés público, mostrando su contento por una publicidad que consideraba beneficiosa para la Armada:

> "*Como oficial de la Marina, tengo que decir que nosotros anhelamos la publicidad. Deseamos que se nos juzgue, deseamos que se nos estudie; por eso hemos venido al concurso, pero no queremos que se nos estudie en gacetillas, sino en el terreno de la ciencia, en el terreno técnico. En ese terreno lo deseamos, porque no exentos, quizá, de errores, queremos corregirlos en lo que sea necesario. No queremos de ninguna manera la oscuridad"*[391].

---

[388] Blasco, V. (1984). Antonio de la y Ruiz Fernández de Cañete, Pilar: El resurgir de la Armada: Certamen Naval de Almería de 25 de agosto de 1900. Madrid: *Hombres, hechos e ideas. Instituto de Historia y Cultura Naval*, p. 146.

[389] (1900) "Un certamen naval" *RGM* (47) pp. 362-369.

[390] Blasco, V. (1984). Antonio de la y Ruiz Fernández de Cañete, P.: El resurgir de la Armada: Certamen Naval de Almería de 25 de agosto de 1900. Madrid: *Hombres, hechos e ideas. Instituto de Historia y Cultura Naval,* p. 149.

[391] Los discursos en el acto del certamen. (20 de septiembre de 1900) *El Mundo Naval Ilustrado (25)* p. 397.

En contraposición al deseo de publicidad existieron los que aparecieron como "amigos del silencio". El capitán de navío Víctor Concas escribió en el *Mundo Naval Ilustrado*:

> *"El Sr. Gobernador civil hizo a su vez un breve discurso recomendando paz y armonía, como si creyera que había alguien interesado en turbarla, y sin mencionarla defendió la cruel y antipatriótica medida del Silencio, que sostiene la injusticia hacia los que caímos defendiendo la Patria con la espada en la mano y no tenemos nada por qué callar, y con la cual se deja al país desarmado ante la urgente necesidad de pensar en el mañana, en el concepto de que si el ayer no hubiera existido, no hubiera habido lugar al Certamen de Almería ni sería tan urgente el hacer ver, como es verdad, que estamos a discreción del universo entero"*[392].

Cuando tomó la palabra el presidente de la Real Sociedad Económica, fue duramente molestado por un numeroso grupo de hombres políticos, amigos de los "necesitados de Silencio". En cuanto a la repercusión en prensa y política del Certamen Naval se habla de la «conspiración del silencio».

Entre las ausencias destacó la falta de asistencia del gobernador militar de Almería, así como la de algún otro representante del Ejército de Tierra. Guadalupe Chocano[393] apuntó como causa de esta falta de interés del mundo civil y de la prensa nacional a la presencia en el certamen de figuras protagonistas del 98 como el almirante Pascual Cervera o del comandante Víctor Concas, pero de ser esto cierto, el recibimiento que tuvo el almirante Cervera en Almería no hubiera sido un baño de multitudes. La Marina envió el crucero *Vitoria*, el cañonero *Ponce de León* y el *Hernán Cortés*, así como el vapor *Cecilia* en el que llegó Cervera y la sociedad civil acudió en masa al puerto[394]. Quizá la falta de pluralidad tanto en el jurado clasificador como en los premiados indica que la endogamia pudo restar interés por parte de la sociedad civil en los resultados y posterior seguimiento, aunque la iniciativa como tal y la presencia de los marinos sí obtuvieron su atención.

De esta manera, el Certamen Naval de Almería se movió entre el deseo de dar publicidad y airear el tema de la Marina y los "amigos del silencio" concepto que aparece de forma velada sin que se sepa muy bien a qué corresponde, aunque es claramente un elemento que se contrapone, y sin que se haya encontrado nada parecido en la RGM.

El efecto del Certamen de Almería aún se dejó sentir en la sociedad española. En octubre de 1900 el abogado civil, Joaquín López Pérez, presidente de la Real Sociedad Económica de Amigos del País de Almería, siguió reclamando la necesidad de tener una importante Marina, en uno de los pocos artículos publicado por civiles en la RGM[395]. Ante el movimiento civil

---

[392] Concas, V. (20 de septiembre de 1900) "El Certamen Naval de Almería: Cuatro palabras por vía de prólogo". *El Mundo Naval Ilustrado* (28) pp. *391-392*

[393] Chocano Higueras, G. (2008): *Evolución del pensamiento naval en Don Antonio Maura*, Madrid, Ministerio de Defensa citado en Rubio Márquez, D. (2014*) Regeneracionismo en la Armada: la política naval española y los proyectos de creación de una nueva escuadra (1899-1909)* (tesis doctoral) Universidad Autónoma de Madrid, p. 124.

[394] Vega Blasco, A. & Ruiz Fernández de Cañete, P. (1994), p.145

[395] López Pérez, J. (1900) "Necesidad de tener una Marina" *RGM* (47) pp. 421-424.

pro Marina que se dio en Almería, el abogado aprovechó para hacer ver que la sociedad civil española demandaba una Marina y animaba a que las demás provincias alzasen la voz demandándola ya que la Sociedad Económica de Almería había dado la alarma; curiosamente su mecha prendió en el resto de Sociedades. Sus peticiones eran viejas reivindicaciones de la Armada. En primer lugar, necesidad de salir de la política de aislamiento y entrar en la alianza internacional que más conviniera a nuestros intereses. En segundo, desterrar la política y sus cambios ministeriales de la defensa nacional y su dirección.

En los tiempos del Certamen Naval de Almería, la sociedad civil y la Marina estuvieron en sintonía y el certamen celebrado en agosto tuvo su eco en el resto de Sociedades Económicas para involucrar a los españoles en el proyecto de hacer resurgir a la Armada. Se convocó un Congreso Naval que se celebró en Madrid entre los días 23 y 28 de mayo de 1901 presidido por el ministro de Marina, en el salón de actos del Centro del Ejército y de la Armada[396]. Participaron 120 congresistas militares y civiles, los cuales disertaron sobre el fomento de la Marina, aunque rehusaron entrar en cualquier tipo de injerencia en asuntos polémicos como la reorganización de la Armada o las características técnicas de la fuerza naval. Las Sociedades Económicas de Amigos del País, impulsoras de este espíritu regeneracionista en la Marina, se activaron con la única pretensión de acometer labores de propaganda y apoyo a la política naval, sin ningún tipo de intrusismo.

Se decidió la creación de una Junta Permanente de Fomento Naval. Prueba de su importancia fue que los congresistas fueron recibidos por la Reina Regente y recayó en Alfonso XIII la presidencia de dicha Junta. Esta vez sí hubo repercusión en la prensa nacional, donde no la hubo fue en la RGM. Tampoco recogió las iniciativas posteriores de la Junta Permanente de Fomento Naval, por lo que una vez más se demuestra que existió un vacío informativo acerca de las iniciativas de apoyo que la sociedad civil tuvo con la Armada española. Tras un segundo congreso con apenas repercusión, no hubo más actividades.

Una década después el recuerdo de la iniciativa almeriense, con menor eco mediático, perduraba en los participantes. El oficial Cervera Valderrama, quinto premiado del certamen, especuló en 1910 con el nombre del siguiente acorazado, puesto en grada en marzo de 1897, y como proponía un alférez de navío en el *Diario Ferrolano* bajo el seudónimo de *Juan Grumete*, al autor le gustaría que se llamase *Almería*, por su Certamen Naval y por su apoyo a la Marina en sus horas más bajas[397].

Finalmente, el 8 de octubre de 1910 fue asignado el crucero protegido *Reina Regente* a la flota española pese a ser el segundo buque con este mismo nombre. Históricamente ha habido buques con el nombre de *Canarias, Baleares, Vizcaya, Cataluña, Extremadura, Aragón, Navarra, Castilla, Galicia, Asturias, Villa de Bilbao, Villa de Madrid*, pero ningún buque de la Armada española se ha llamado, hasta este momento, *Almería*.

---

[396] Rubio Márquez, D. (2014*) Regeneracionismo en la Armada: la política naval española y los proyectos de creación de una nueva escuadra (1899-1909)* (tesis doctoral) Universidad Autónoma de Madrid, pp. 133-136.
[397] Cervera y Valderrama, J. (1910) "Nomenclatura y algo más" *RGM* (66) pp. 583-594.

Paralelamente a la anterior, en 1900 había surgido otra entidad de carácter nacional de apoyo a la Marina, la Real Liga Marítima Española. Fue la representación del regeneracionismo en todo lo relativo a la mar, sus industrias y problemas, así como la Marina pesquera, la mercante y la de guerra. Nacida para el fomento de la España Marítima, buscó la educación marinera del pueblo español y supuso un punto de encuentro de grandes defensores de la España naval. El acercamiento de Maura con Silvela y Sánchez de Toca[398], representó el mayor empuje por la renovación del poder marítimo, marcando el punto de inicio de un periodo esencial para la vida de la Armada[399].

La primera referencia en la RGM fue en abril de 1899[400] mediante la reproducción de un artículo de Adolfo Navarrete escrito en *La Correspondencia de España* que mencionaba las ligas de otros países y abogaba por la creación de la Liga Marítima en nuestro país[401]. En la misma línea otro artículo cuatro meses después, firmado únicamente con las siglas F.M. que suponemos de Federico Montaldo[402].

El 9 de junio de 1900, el teniente de navío de 1ª Adolfo Navarrete y de Alcázar convocó una reunión en el Ateneo de Madrid a la que acudió Antonio Maura, que ya había conseguido expandir el interés por lo naval en el ámbito parlamentario. En esta reunión, Navarrete consiguió convencer a los asistentes, un grupo heterogéneo, para constituir una Liga Marítima al estilo de las ya existentes en otras naciones como Inglaterra, Italia y Alemania. Seis meses más tarde, el 16 de diciembre de 1900, nació la Liga Marítima Española. El primer presidente de su junta directiva fue Antonio Maura y su primer secretario, Adolfo Navarrete. De vicepresidentes: Ramón Auñón, Joaquín Sánchez de Toca y Cesáreo Fernández Duro. Como tesorero el contador de navío de primero clase Luis Pando y de vocal el director de la RGM, el capitán de navío Emilio Luanco[403].

Navarrete, que consideraba a la Liga un auténtico instrumento de estrategia para la creación de un clima favorable hacia lo marítimo, ya había utilizado las páginas de la RGM para hacer apología de la Liga Marítima con artículos donde aprovechaba para resaltar el valor de este tipo de asociaciones en el fomento y desarrollo del poder naval por su labor educadora, propagandista y federativa, al tiempo que representaba todos los intereses de la mar[404]. De

---

398 Pese a que Sánchez de Toca no era marino ni tenía ascendencia sí que fue autor de importantes ensayos de temática naval; *Del poder naval en España y su política económica para la nacionalidad ibero-americana, La influencia del poder naval en la historia (1660-1783), Nuestra defensa naval, así como un recopilatorio de sus numerosos artículos en prensa Las reformas en Marina.* Rubio Márquez, D. (2016) Sánchez de Toca, el fracaso de un ministro de Marina. *Revista Historia Autónoma* (9) p.88.

399 Chocano Higueras, G. (2014) "Concepción marítima de Don Antonio Maura" *Cuaderno de Pensamiento Naval* (4) p. 24.

400 La idea de fomentar una regeneración marítima a través de una Liga Naval quedó registrada antes por el capitán de marina mercante y director de la Escuela de Náutica de Barcelona José Ricart y Giralt que publicó el libro "Potencialidad naval de España: lo que ha sido, lo que es y lo que puede ser" ese mismo año, con la demora que suponían las galeradas de un libro frente a las de una revista. Rubio Márquez, D. (2014): p.140.

401 Navarrete, A. (1899) "Ligas marítimas". *RGM* (44) pp.492-494. El mismo artículo apareció un mes antes en *El Mundo Naval Ilustrado* del 15 de marzo de 1899.

402 F.M. (1899) "Creación de Ligas Navales en Francia y en Italia" *RGM* (45) pp.267-270.

403 Vega Blasco, A. y Ruiz Fernández de Cañete, P. (1994), p. 61.

404 Navarrete, A. (1900) "Estrategia Naval" *RGM* (47) pp.182-184.

esta manera en abril, una nota de la redacción manifestaba que la RGM veía con simpatía esta iniciativa e informaba de que Navarrete, como propagandista de la idea, invitaba desde las columnas de *El Mundo Naval* a sumarse a toda la prensa marítima española al logro de esta empresa[405]. La nota de la RGM también recogía como la Reina Regente autorizó a los generales, jefes y oficiales de la Armada para que se adhiriesen a la creación de la Liga Marítima como organismo intelectual encaminado a la cultura naval del país, a la vigorización de su espíritu marítimo y al desarrollo de todas las fuerzas constitutivas del poder naval de estado, como expresión de todas sus energías marítimas, así como formar parte de la futura sociedad una vez constituida.

Los miembros de la corporación tuvieron fe en lo conveniente de los propósitos de la Liga que les tocaban muy de cerca: "*La educación naval de la opinión pública que incidentalmente queda aludida por este párrafo, será a no dudar una de las preocupaciones hondas de la naciente Liga Naval Española…*"[406]. La Liga Marítima nació como una asociación de asociaciones de intereses diversos, pero al final acabó convertida en un grupo de presión patronal de navieras a favor del rearme naval español, con intereses autárquicos navales[407].

La Liga Marítima comenzó con mucho entusiasmo, pero poco a poco fue perdiendo fuerza por falta de eco en los poderes públicos y sin lograr conectar con la opinión pública quizá debido a su propio oficialismo[408]. En diciembre de 1902 dos de los miembros más importantes de la Liga se convirtieron en ministros. Sánchez de Toca pasó a ministro de Marina, todo un hito para un civil, y Maura el de Gobernación[409]. Las críticas y las recomendaciones al gobierno de turno fueron sustituidas por una estrecha colaboración y sin margen de maniobra para realizar propuestas o críticas la Liga Marítima tuvo una muerte natural al ser absorbida por el orden establecido.

2.13. Conferencia Naval de Londres de 1930

La Conferencia Naval de 1930 reunió en Londres entre el 21 de enero y el 22 de abril a las delegaciones de las cinco principales potencias navales del mundo, Estados Unidos, Inglaterra, Japón, Francia e Italia, para tratar la regulación del arma submarina y la limitación de la construcción de nuevos navíos de guerra. El resultado de las negociaciones fue el Tratado para la Limitación y la Reducción del Armamento Naval, más conocido como el Tratado Naval de Londres. Se trataba de dar cumplimiento a la reducción de armamento prevista en los tratados que pusieron fin a la Primera Guerra Mundial.

---

405 (1900) "La Liga Marítima Española" *RGM* (46) pp. 369-370.
406 Rubio Muñoz, M. (1901) "Resumen naval de agosto" *RGM* (49) p.285.
407 Rubio Márquez, D. (2014) p.140.
408 Serrano Monteavaro, M.A. (1988) *Fernando Villaamil una vida entre la mar y el dolor: la guerra de Cuba*. Madrid, Asamblea Amistosa Literaria.
409 Rubio Márquez, D. (2014): p.157.

La primera vez que apareció la palabra "desarme" en las páginas de la RGM fue en agosto de 1929, con ocasión de una declaración del gobierno británico sobre el problema de los armamentos navales de boca de Mr. Ramsay Mac Donald, que buscaba la paridad con EEUU para suprimir la rivalidad de armamentos, siempre peligrosa, aunque no estuviera resuelto el problema de la libertad de los mares y de la paz[410].

Reclamaban los partidarios del libre tránsito de los mares la facultad para los neutrales de comerciar sin dificultades, ya sea entre ellos o con los mismos beligerantes cuando dos o más potencias estuvieran en guerra. Esto que anteriormente jamás había sido puesto en duda, varió al considerar que los beligerantes tenían derecho a proteger sus intereses impidiendo el abastecimiento del enemigo. EEUU propuso suprimir todos los derechos de los beligerantes en provecho de los neutrales[411]. Se buscó un acuerdo sobre el montaje global de cruceros de 10.000 toneladas y destructores, trataron del aplazamiento de las construcciones de acorazados permitidos por la conferencia de Washington hasta el año 1936 y se propuso la suspensión de los submarinos[412]. El mundo entero estuvo atento a los acontecimientos y la RGM también.

En febrero de 1930, se publicó un artículo, basado en traducciones, obra del ingeniero naval Leonardo Fea, en el que analizó el gran problema de trasfondo al que se enfrentaba el desarme postguerra. El valor relativo de los buques era la piedra de toque de las conferencias para la limitación de los armamentos, la dificultad estribaba en definir el porte de un buque. Además de los criterios de velocidad, armamento y protección este ingeniero naval se añadió el desplazamiento, precio y antigüedad. Los italianos, imagen de la vieja Europa, abogaban por tener en cuenta la importancia de la edad y la pérdida de valor por obsolescencia, ya defendido en la Conferencia de la Paz[413].

El desarme naval era visto con optimismo en la RGM que deseaba la paz mundial y seguía con gran interés cada uno de los pasos dados para ese fin. La función de servir de orientación se cumplía en un tema ampliamente requerido por los marinos, frenar la carrera armamentística:

> "*Con el año 1926 empieza una nueva corriente de ideas en Europa. El éxito del Tratado de Locarno ha sido como una inyección de confianza, y la esperanza de alcanzar una paz duradera ha adquirido realidad en todas las naciones. Desde esa fecha, la Sociedad de Naciones, que no es más que un reflejo de las naciones mismas, toma nuevos bríos, y sus trabajos hacia el desarme se orientan en una forma más práctica"*[414].

---

[410] El esfuerzo económico que suponía la carrera de armamento naval ya había obligado antes a las grandes potencias a reconsiderar sus propósitos. En la conferencia de Washington, que culminó el 6 de febrero de 1922, Estados Unidos, el más próspero, invitó a Japón y Gran Bretaña para estudiar la limitación de armamentos que suscitaban las rivalidades en el Pacífico y Extremo Oriente. Cerezo Martínez, R. (1983) *Armada Española, siglo XX*, Madrid, Poniente, p. 51.

[411] (1929) "La libertad en los mares" *RGM* (105) pp. 215-243.

[412] Vierna, M. de (1930) "Comentarios" *RGM* (106) pp. 7-18.

[413] Fea, L. (1930)" De otras revistas. Sobre la medida del valor bélico de los buques" *RGM* (106) pp. 231-241.

[414] Alvargonzález y Sánchez Barcaiztegui, C. (1931)" El desarme naval a través de la política de las cinco primeras potencias" *RGM* (109) pp. 386-406.

En marzo de 1932 el tema del desarme volvió a las páginas de la RGM con anticipación. El 2 de febrero del año siguiente, en Ginebra, se iba a reunir la siguiente conferencia sobre desarme por la Sociedad de Naciones para estudiar la reducción de armamento como garantía eficaz para una paz estable y la equiparaba con la segunda conferencia de la paz de la Haya en donde estuvieron representados 44 estados[415]. El Segundo Tratado Naval de Londres[416], firmado el 25 de marzo de 1936, también fue recogido en las páginas de la RGM.

2.15. Sobre advertir y guiar al mando

Una de las funciones de la RGM fue la de llamar la atención de los jefes sobre determinados asuntos. En ocasiones, lo que otras Marinas advertían a sus superiores jerárquicos, servía también para advertir a los mandos de la Armada española. Tal fue el caso del artículo publicado en la revista francesa *Cosmos* que informó de que en Francia ya se fabricaba una pólvora que producía un humo ligero, la llamada pólvora blanca. Acababa el artículo señalando:

> "*Llamar sobre ellas la atención de los jefes de nuestra Armada, de la prensa francesa, y por medio de esta, de la opinión pública, ha sido nuestro modesto objeto al escribir este estudio"*[417].

En marzo de 1888 apareció un artículo muy crítico del capitán de fragata Tomás Olleros, comandante de la corbeta *María de Molina*[418]. De enero a octubre de 1882, se había publicado en la RGM en diez entregas su memoria sobre la campaña de cortesía de la *María de Molina* por las costas de China y de Japón. En la "Educación Marino-militar" profundizó en el campo de la opinión y fue realmente crítico con muchos aspectos de la corporación. Veía imposible señalar el buque del porvenir. Señaló la confusión de ideas de los que dirigían las construcciones navales en ese momento en el que no se hacían dos buques del mismo tipo y condición, variando desde el monstruoso y pesado buque de coraza, que pretendía reunir en una sola unidad las cualidades esenciales del ataque y a la defensa a los microscópicos cañoneros y torpederos. Formuló reproches a los jefes de alta graduación por las pocas millas que navegaban los marinos, la única escuela práctica, una inaceptable falta de práctica en la mar para ellos, pero que nadie olvidaba más fácilmente, que los oficiales, y sobre todo los jefes de alta graduación, llamados a imprimir en la corporación el sello de su espíritu y convicciones.

Advirtió el capitán de fragata Olleros y Mansilla que la pérdida de la autonomía de los comandantes de cada buque daba lugar a la falta de iniciativa. Obedecer de forma pasiva lo consideró una forma de justificación para responsabilizar de todo, si era posible, al

---

[415] Salva, J. (1932) "Ante la conferencia de desarme" *RGM* (110) pp. 289-295.
[416] (1936) "Tratado para la limitación de armamentos navales. Firmado en Londres el 25 de marzo de 1936" *RGM* (118) pp.679-702.
[417] Chabaud-Arnault, C. (1891) "Las pólvoras sin humo en los combates navales" *RGM* (28) pp. 533-544.
[418] Olleros y Mansilla, T. (1882) "Memoria sobre la campaña de la corbeta Doña María de Molina en las costas de China y del Japón desde abril de 1880 a enero de 1881". *RGM* 10 y 11.

mismísimo ministro de Marina. Culpaba al exceso de oficiales y al estancamiento de la escala de ascensos de convertir en autómatas a los jefes de los barcos:

> *"Los servicios invariables, rutinarios y monótonos que hoy como hace medio siglo, prestan nuestros buques; las navegaciones sistemáticas y de golfo en todo viaje largo; el subalternismo y la dependencia inmediata, que se ha prolongado doblemente para los actuales jefes de buques, tanto por la pesadez de los ascensos, como por el gran número de oficiales que los antiguos buques de combate exigían; nos han acostumbrado por largos años a la irresponsabilidad, a la falta de iniciativa, convirtiéndonos física y moralmente en autómatas, que a satisfacción de obrar por cuenta propia, preferimos la tranquilidad de obedecer de un modo pasivo, dejando cuanto es posible, a otros la responsabilidad de la operación llevada a cabo, procurando, como vulgarmente se dice, " escurrir el bulto", " Huir el hombreo" y " lavarse las manos" , y entendiendo el no menos común adagio de que "cada palo aguante su vela", en el sentido de que todo el velamen, todas las iniciativas y todas las consecuencias, deben ser de los palos machos; es decir, del jefe superior, y si es posible del ministro, habiendo alentado este espíritu de apática indiferencia y amor al quietismo, la vulgarización del telégrafo, de cuyos hilos quisieran estar colgados la mayoría de los jefes, aún para consultar las cuestiones más nimias y pueriles"*[419].

También criticó la formación, que como muchos opinaban, adolecía de instrucción marinera, pero en este artículo se expresaba aún con mayor contundencia y reclamaba que fuera más "viril". En cuanto a los ascensos, tema siempre presente, pero en este período de especial relevancia, encontramos aquí la opinión representada de ese grupo que cumplía con los embarques, condición para los ascensos según la ley, pero veían que otros ascendían en la corporación sin cumplir los requisitos, pasándoles por delante en el sagrado escalafón. Se atrevió a exigir públicamente que los tiempos de embarque fueran una verdad y no persistiera la farsa de considerar como tiempo de mar lo que era de oficina, o en tierra, donde ni se veían los buques. Sin duda expresaba una realidad vivida por los oficiales, pero expresarla públicamente en la RGM sólo podía obedecer al interés de que su escrito llegara a las más altas instancias[420].

La instrucción que se reclamaba no era sólo horas de barco. Ajustaba muy bien lo que consideraba debía ser una navegación de un marino de guerra; una continua lección de geografía marítima en la que no tuviera cabida ni el desconocimiento ni el miedo, no podía concebirse como una larga y tranquila travesía de puerto a puerto y mucho menos en las oficinas:

> *"La navegación de golfo, automática uniforme, sin más cuidado que el de las observaciones astronómicas, y lejos de los peligros de la tierra, momifica a los oficiales,*

---

[419] Olleros y Mansilla, T (1888) "Educación marino-militar" *RGM* (22) pp. 260-285.

[420] En torno a destinos en tierra que pasaban como embarques, en 1899 Maura dijo en el Congreso que un año comprobó que había dos nóminas de gente embarcada, una de la realmente lo estaba y otra de supuestos embarcados que residían cómodamente en Madrid. Vega Blasco, A. y Ruiz Fernández de Cañete, P. (1994), p. 90

que no se avivan hasta que se aproximan a las costas y llegan a tomar a las desconocidas un miedo invencible, que sólo con el práctico se mitiga, y que lejos de disminuir, va aumentando con los años y la experiencia, de un modo increíble, para los que lo han tocado de cerca.

La navegación del oficial de guerra, debe ser una continua lección de geografía marítima, que le familiarice con la costa y sus peligros, haciéndole perder el miedo".

Esta publicación fue la última colaboración en la RGM de Tomás Olleros y Mansilla que aún habría de ascender a capitán de navío y ser nombrado secretario del Consejo Superior de la Marina.

En julio de 1880 el teniente de navío de 2ª clase Ardois y Casaus escribió sobre el tiro convergente y su instalación en la fragata *Sagunto*. No se consideraba el más competente para hacerlo, por eso animó a los jefes a que participaran en la discusión para poder servir mejor al país:

"... lo creemos de una gran utilidad a cortas distancias en algunas circunstancias que se presentan en los combates navales, y en tal concepción hemos procedido a verificar los cálculos necesarios para su instalación a bordo, pues aunque carecemos de los conocimientos necesarios, el buen deseo puede servir para que jefes u oficiales más competentes se dediquen a este estudio y nos den sobre esta clase de fuego un estudio más detallado que resultará siempre en beneficio de los que tripulamos los buques con deseo de prestar los mejores servicios al país"[421].

El artículo se dividió en tres entregas y aún escribió otro sobre los torpedos de la fragata Sagunto en que volvió a resaltar su importancia en la guerra marítima y a señalar lo descuidados que se encontraban nuestros buques, tanto para el ataque como para la defensa torpedera[422].

En diciembre de 1892, se publicó en la RGM un artículo sobre la Armada en Filipinas escrito por un joven alférez de navío desde Cavite en julio de ese año. Se quejaba del efecto de la reducción de los presupuestos desde dos años antes en lo que llamó "el material flotante" dado el estado ruinoso en el que se encontraba la defensa naval en dicho archipiélago.[423]Anteriormente había escrito un artículo siendo guardiamarina en la fragata *Blanca* sobre la conveniencia de la instrucción marinera a bordo de buques a vela. Tras esta crítica sobre el estado de la flota, el alférez de navío no escribió más en la RGM.

---

[421] Ardois y Casaus, F. (1880) "Estudio sobre el tiro convergente y su instalación en la fragata *Sagunto*" *RGM* (7) pp. 31-51

[422] Ardois y Casasus, F. (1880) "Fragata Sagunto. Ligeras consideraciones sobre la defensa de este buque contra los bote-torpedos y torpedos auto móviles" *RGM* (7) pp. 897-905.

[423] Hay que advertir que durante bastantes años en los presupuestos de la Armada no figuraron las partidas que se concedían para sostener a las fuerzas navales y el personal en Cuba, Puerto Rico y Filipinas, dado que los créditos procedían del presupuesto del ministerio de Ultramar que se extinguió por Real Decreto del 20 de mayo de 1899.

El alférez de navío López Perea buscó la atención de sus jefes y compañeros para que perfeccionasen su aviso sobre el estado de la Marina. Pretendía anticiparse a las consecuencias del estrangulamiento económico que estaban viviendo los allí destinados y encontrar una plataforma para amplificar el mensaje:

> *"Dada la época triste por que atraviesa la nación española, invadiendo la economía de todos los centros y resonando su voz con fatídico acento, abarcando las lejanas colonias, que no son las menos castigadas, creemos que el estudio de disminuciones en lo que toca a la Marina debe ser muy razonado y concienzudo, hasta el límite no más que rebasado pueda dar a fatales consecuencias, que se deplorarán cuando no haya remedio; no es mi ánimo pretender que la opinión que emito acerca de la flota que debe custodiar el Archipiélago filipino y atender todos los servicios indispensables sea medianamente perfecta; sólo un deseo me lleva y es llamar la atención de mis respetables jefes y queridos compañeros sobre tan esencialísimo punto, para que las muchas deficiencias que mis cortos años y experiencia puedan presentar, las perfecciones, emitiendo opiniones que puedan ser quizás tomadas en consideración".*

Seis años antes del Desastre del 98 en Santiago y Cavite, el oficial López Perea presagiaba el sucumbir de la Marina en las cubiertas de sus buques y el desmembramiento de España:

> *"Volvemos a insistir que el tratar de la Marina a su último límite, confiando en esta paz octaviana que reina, es altamente pernicioso, pues cualquier contingencia imprevista, pero que puede ocurrir perfectamente haría hacer enormes sacrificios al Estado de absoluta precisión, desmoronándose todos los ideales, envolviendo en ruinas a la nación entera, pues quizás podría suceder que el país atravesara aún más críticas circunstancias, y entonces inermes y sin fuerzas, tan sólo nos quedaría el recurso de sucumbir en las cubiertas de nuestros escasos buques con toda la heroicidad posible, pero acompañados del desmembramiento completo de su país, que en un día reina del mundo era, acatada, respetada y temida por todas las naciones, convertida entonces quizás en tristes despojos, llegándole en todo su rigor la fatal de sus compensaciones ¡del todo a la nada!"*[424].

Los llamamientos a jefes y compañeros fueron frecuentes cuando se trató de temas importantes como la organización del personal subalterno de la Armada. El capitán de fragata Rojí conocía bien al personal cuando fue comandante director de la Escuela de aprendices de marineros de la fragata *Villa de Bilbao*. Un año antes de ser publicado en 1913 escribió impulsado por la responsabilidad:

> *" ...me decido a publicar este trabajo en la REVISTA GENERAL DE MARINA, por si al llegar al conocimiento de todos mis jefes y compañeros, encuentran algo utilizable al emprender las dichas reformas necesarias para la adaptación del personal al material, como lo han hecho al evolucionar las demás marinas, y sobre todo porque considero que este asunto es de importancia capital, y por lo tanto es de los que no deben dejarse de la mano por los que, en el tiempo que han de tardar en estar listos, hemos de llegar*

[424] López Perea, E. (1892) "Nuestra Marina de Guerra en el Archipiélago Filipino" *RGM* (31) pp. 701-710.

a ser los responsables ante el país de la utilización y verdadera eficiencia de los buques y escuadras que a la Marina, para sus fines políticos entregue"[425].

En 1928 se publicó uno de los pocos artículos que se ocupó del espíritu militar. El capitán de fragata Lago de Lanzos escribió que la carrera militar no podía limitarse a una técnica, sino que debía ir acompañada de virtudes militares. Lo contrario al espíritu militar era la tibieza, algo contra lo que había que luchar con la educación profesional. La técnica se perfeccionaba con la disciplina, una virtud que había que llevar a todos los ámbitos. La disciplina había que llevarla en el entrenamiento, en el trabajo, eran las pautas que había que cumplir por todos los estamentos militares. Era deber de los jefes exigirla a los subordinados, pero también aplicarse la disciplina a ellos mismos, consagrándose al deber militar:

"Para los Generales, Jefes y Oficiales, la revelación más firme de su espíritu militar es la consagración única y desinteresada, en ese orden de cosas, a sus deberes profesionales; entregándose al ejercicio de ellos en cuerpo y alma, desposándose con la carrera para hacerla carne de su carne y alma de su alma.

Para los de abajo, para aquellos a los que sólo cabe casi obedecer, la intuición de ese espíritu, el del deber y la ciudadanía, se despierta y se forja en el hogar y en la escuela, para moldearse luego en el troquel y el cuño que les ofrezca la contemplación de las virtudes de los que manden y cuyo ejemplo edificante ha de constituir inclusive la última y suprema razón de ser de la magnitud del sacrificio que de ellos se demande y aún se exija"[426].

2.16. Política naval

La política naval era una decisión gubernamental, pero se consideraba un deber y un derecho opinar en la RGM sobre los aspectos técnicos que debían guiar las decisiones del gobierno.

La Marina de Guerra del siglo XIX, como un elemento más de la sociedad española, participó de una situación confusa. La cartera del ministerio de Marina prácticamente siempre se encontró en manos de un jefe de la Armada, pero carente del necesario realismo político para comprender cuál debía ser el papel de la Marina en un país que, entre otras cosas, contaba todavía con lejanos territorios en Ultramar. Se reconocía la necesidad de coronar la obra proporcionando a la Marina un ministro que afrontara las soluciones necesarias. De hecho, el oficial Romero Salas dedicaba su obra a un hombre que aún no había nacido: el primer ministro de Marina reformista.

La cartera de Marina hubiera necesitado un líder con el prestigio político necesario para arrastrar la opinión del país a llevar a la práctica las reformas necesarias y con la costumbre

---

[425] Rojí, A. (1913) "Ideas sobre una nueva organización del personal subalterno de la Armada" *RGM* (73) pp. 541-583.

[426] Lago de Lanzos, C. (1928) "Escarceo profesional. Espíritu militar. Espíritu de cuerpo". *RGM* (108) pp. 182-194.

de hablar en público, fuera militar o no[427]. Ser un buen orador en el Parlamento constituía una fuerza innegable. El talante parlamentario que se requería para la defensa de los planes y presupuestos navales era una cualidad de las que los ministros de Marina solían carecer; por ejemplo, Ferrándiz pese a su clara percepción estratégica se mostraba inseguro, era muy mal orador, cambiaba de opinión, era inconsistente y sus ejemplos eran largos, farragosos, de poca utilidad[428].

Los ministros de Marina, sobre todo en el período de los trece gobiernos entre 1885-1897, rara vez se atrevieron a presentar las verdaderas necesidades de la Armada para evitar poner trabas al poder político, evidenciando cierto conformismo, excusando responsabilidades bajo el pretexto de las debilidades económicas del Estado y del poco tiempo que duraban en la cartera ministerial[429].

Los más jóvenes incluso señalaron las ventajas de llegar a la cartera de Marina un ministro civil, exento de pasiones y antipatías[430].Cuando se abordaban, en el plano político, las necesarias reformas para el progreso de la Armada, eran los propios miembros de la corporación quienes las impedían. Acometer las reformas que precisaba la Marina requería de una cirugía en la que no habría de temblar el pulso, por eso se proponía incluso, como en otras Marinas europeas, que asumiera la cartera una persona civil para afrontar con entereza la impopularidad, aunque luego volviese a las manos de un militar[431].

También hubo veteranos, como el almirante Cervera Topete, que apoyaron la idea de que la cartera del ministerio de Marina recayera en un civil, por la firme convicción de que ningún oficial de la Marina podía ser un buen ministro, básicamente por dos poderosas razones. La externa era que el nulo peso político obligaba a hacer siempre lo que quisieran los demás políticos influyentes y la interna era que emprender las reformas que precisaba la mala organización de la corporación obtendría la resistencia numantina de la mayor parte de la propia Armada española.[432]

Incluso los ministros de Marina que buscaron tener un asesoramiento plural y completo sobre la corporación, como fue el vicealmirante Juan Bautista Antequera y Bobadilla (en su segundo mandato, del 18 de enero de 1884 al 13 de julio de 1885) fueron tildados de influenciables por los vaivenes políticos y los intereses creados. El llamado "El pentágono" fue un grupo de cuatro tenientes de navío y un civil que ostentaron destinos de mayor

---

427 Orellana y Escamilla, F.J. (1882*) Opinión de la prensa respecto de la Marina Militar de España*. Imprenta de la Revista Marítima. Madrid, p. 77.

428 Vega Blasco, A. de la (1993) "Un plan naval fallido: Ferrándiz, 1904" *Revista de Historia Naval* (43) p. 100.

429 Bordejé y Morencos, F. de. (1995) *Crónica de la Marina Española en el siglo XIX, 1868-1898.* (Tomo II) Madrid, Ministerio de Defensa, p. 270.

430 Romero y Salas, J.M. (1880) *La Marina Militar en España (Lo que es y lo que debe ser)*. Madrid. Imprenta de Fortanet, p. 272.

431 General Dabán. Diario de Sesiones de 6 de junio de 1885. Chocano Higueras, G. (2014) "Concepción marítima de Don Antonio Maura" *Cuaderno de Pensamiento Naval* (4) p.12.

432 Carta de Cervera, fechada el 31 de enero de 1899, desde Puerto Real en Cervera Fantoni, A.L. (2013) *El pensamiento militar del almirante Cervera en torno al desastre del 98* (tesis doctoral) Universidad CEU San Pablo, p. 321.

categoría a la correspondiente a su empleo, desempeñando un importante papel de asesoramiento como gabinete del ministro Antequera. Según el comandante Indalecio Núñez "El Pentágono*"* fue una especie de Estado Mayor cuando el concepto de Estado Mayor no había penetrado en la Armada y una especie de Gabinete cuando todavía no se había condenado definitivamente[433].

Formaban este grupo Ramón Auñón, Víctor María Concas, Fernando Villaamil, Federico Ardois, y el civil Antonio Piñeiro; los jóvenes oficiales llegarían a ser más adelante personalidades notables de la Marina y fueron importantes fuentes de información también para políticos como Antonio Maura[434]. El grupo formado por *El Pentágono* reconoció que la Marina había elegido vivir aislada en sí misma y esto llevó a la institución a carecer de portavoces en la sociedad y en la vida política[435].

Las continuas reorganizaciones políticas y administrativas alternantes, tanto de conservadores como liberales, de los diferentes gobiernos paralizaron la política naval y dificultaron la creación de una auténtica doctrina naval en toda la regencia y el reinado de Alfonso XIII. Sólo hubo improvisación con soluciones coyunturales a los problemas que iban surgiendo paulatinamente, incluso los ministros de Marina eran intercambiables, como en el caso de Beránger, ministro tanto con los liberales como con los conservadores[436].

2.16.1. Progreso

El siglo XIX supuso el desarrollo de la propulsión a vapor, los nuevos cronómetros y cartas marítimas. El trazado de los derroteros se hizo más exacto, mayor la precisión astronómica, aumentó la aplicación de la electricidad a los buques, la construcción naval evolucionó a base de hierro y acero, hubo avances artilleros… el progreso anclaba en puerto al inveterado marino romántico. El marino de vela tenía que adaptarse a una nueva forma de navegar, donde predominaba la técnica sobre la intuición. A su lado aparecieron el maquinista y el artillero naval. El inventor y el ingeniero vinieron a condicionar, desde otra parte, el sagrado imperio del marino del Cuerpo General. Inmediatamente después surgirá la figura del suboficial y el marinero especialista. Todos los avances supusieron fricciones. El aire aristocrático de la Marina empezó a aburguesarse, ya no era sólo una ocupación de caballeros[437].

En los inicios de la RGM se publicaron varios artículos en los que apareció el concepto de progreso. La idea de progreso, en el campo militar, surgió acompañada de connotaciones negativas. Era un adelanto que sólo servía para la destrucción, se alejaba de los ideales del honor militar. El progreso era alienante para el hombre porque, más allá de rendir al enemigo,

---

433 Núñez, I. (1948) "Ley de Escuadra". *RGM* (134) p. 774

434 Chocano Higueras, G. (2014) "Concepción marítima de Don Antonio Maura" *Cuaderno de Pensamiento Naval* (4) pp.11-12.

435 Serrano Monteavaro, M.A. (1988) *Fernando Villaamil una vida entre la mar y el dolor: la guerra de Cuba*. Madrid, Asamblea Amistosa Literaria

436 *Ibíd.*

437 *Ibíd.*

lo aniquilaba, sin posibilidad de supervivencia. El hombre que había dentro del marino no encontraba su sitio en la guerra moderna. Era inhumano porque los progresos de las máquinas aparejaban condiciones laborales muy duras para los trabajadores que tenían que soportar las temperaturas de sus rendimientos, las condiciones de habitabilidad de los barcos perdían sitio frente a las exigencias de blindajes, calderas, compartimentos. Resultaba un concepto de progreso ligado a la carrera armamentística, y el gasto en armamento era una partida presupuestaria que España estaba muy lejos de estar en condiciones de asumir.

Lo cierto es que las connotaciones negativas del progreso no dejaron de aparecer en la RGM en el período estudiado como una característica propia de la identidad de parte de la corporación, muy resistente a los cambios. Se ha detectado la misma actitud ante los avances técnicos militares en una parte del Ejército de Tierra, defensores de los factores morales frente a la tecnología que sustituía el valor del soldado como arma principal en los combates[438]. A consecuencia de su corporativismo y su etnocentrismo, el militar se mostraba rígido en la aceptación de lo que se defina como no homogéneo pero ese rechazo no fue permanente. Todo dependía de la información que recibían por parte de la autoridad que ellos reconocían con un poder efectivo de referencia. El componente temporal situacional, era básico en esta concepción y acabaron aceptando los cambios. Por ello, no se puede hablar de 'ideología militar" sino de mentalidad militar[439].

Los marinos se asomaron a un mundo cambiante y con diferentes opiniones en cuanto al material técnico, pero existió unanimidad en cuanto hacia donde había derivado el propósito del material de guerra de la Marina de todas las naciones. El objetivo de la destrucción total de las escuadras de las que ellos mismos formaban parte, les hizo percibir la versión negativa del progreso tal y como han dejado registrado en la RGM[*440*].

También entre los jóvenes oficiales había reticencias sobre el progreso de los buques de moderna construcción, pero no sólo por el armamento. Advirtieron que el progreso era tan veloz que un buque construido en 1870 podía llamarse antiguo si se comparaba con los construidos en 1874. Hubo épocas en que el vertiginoso avance del material se quedaba anticuado en las gradas. Un joven alférez de navío escribió en julio de 1879 sobre el buque acorazado moderno y mostraba su desagrado por la falta de aparejo tras el título "¿Será el progreso naval de hoy retroceso del mañana?":

> *"La falta de aparejo, un buque sin aparejo es como un hombre sin sombrero que en casa puede estar descubierto pero que en cuanto salga a la calle le será del todo necesario... si no quiere verse expuesto a los mil peligros a que su imprudencia pueda conducirle*".

Resulta chocante que un marino viese tantos peligros en salir a calle sin sombrero. A este joven oficial le parecía demasiado riesgo que un barco fuese sólo a motor por la eventualidad

---

438 Guerrero Martin, A. (2015). *Análisis y trascendencia de la Colección Bibliográfica Militar (1928-1936)* (tesis doctoral). Universidad Nacional de Educación a Distancia, p. 38.

439 Martínez Aparicio, J. (1990) El cambio de modelo de organización en la profesión militar hacia el corporativismo. *Cuadernos de estrategia* (19) pp.32-33.

440 Manzanos, S. (1879) "Consideraciones sobre la formación de la Marina Nacional" *RGM* (4) pp. 595-614.

de que fallase ésta ante la "artillería de los elementos". Argumentaba la economía que al Estado le reportaba el navegar a vela de los buques de guerra. Además, no sólo expresaba su opinión, sino que además ponía duda que el resto de la corporación pudiese pensar cosa distinta, luego cabe pensar que el círculo en que se movía este oficial era del mismo parecer, aunque no lo expresasen de forma tan pública y notoria:

> "*No creemos que haya ni un solo oficial de Marina que pueda aplaudir, considerando el hecho aisladamente, esta supresión que nosotros censuramos. Todas las teorías, todas las hipótesis revisten, mientras no pasan a la categoría de hechos prácticos, cierto carácter de verdad, de ciencia, de supuesta utilidad. La falta del aparejo en un buque ni aún en la teoría podemos admitirla*"[441].

Al mes siguiente, agosto de 1879, se publicó la segunda parte de este artículo en el que hablaba del coste económico que generaban las dimensiones de los nuevos buques y en particular para una economía como la española, carente de recursos para competir en el certamen naval de la inteligencia[442]. Se mostró partidario de la construcción de corbetas de madera frente a los buques blindados. La resistencia al cambio en muchos ámbitos era muy patente:

> "*...creemos sinceramente sería para España más productivo y hacedero seguir el ejemplo que hoy nos da Alemania con la construcción de corbetas de madera como buques de combate. Ellas serán más débiles que los buques blindados; pero pueden ser más numerosas, son de mejores condiciones y tal vez lleguen a ser el tipo de modelo que las marinas adopten*".

En enero de 1880 se publicaron unas reflexiones muy interesantes del contador de Navío de 1ª López Morillo. España debía prepararse para resistir un ataque por mar, aunque su estado financiero no le permitiera seguir a las demás naciones en las costosas construcciones de los grandes buques blindados, pero podía reforzar las escuadras con buques arietes y fragatas blindadas. Achacaba la decadencia de la Marina a la clásica indiferencia con la que se la miraba en España. Reclamaba mayor conocimiento por parte de las personas ilustradas, el interés del público en forma de asociaciones y participación en la política exterior. Recordaba que la Marina militar era un elemento de fuerza organizado también para operar en el exterior y hablaba de los lazos morales que nos ligaban a otros pueblos, aún contaba España con territorios en Ultramar, y reivindicaba tomar parte activa en la resolución de los problemas internacionales. En resumen, sin Marina realmente no habría política exterior[443].

Resultó de particular interés la parte en que describía la confusión que reinaba entre los hombres dedicados al estudio de material de guerra de la Marina de todas las naciones sobre las condiciones que debían poseer los buques de combate. El progreso estaba representado

---

[441] Agacino, A. (1879) "¿Será el progreso naval de hoy retroceso del mañana?" *RGM* (5) pp.11-18.
[442] Agacino, A. (1879) "¿Será el progreso naval de hoy retroceso del mañana?" *RGM* (5) pp. 170-180.
[443] Así lo ha expresado la Armada tradicionalmente en sus manuales de formación: "Cada país pesa, en la balanza de las relaciones internacionales, lo que pesan sus instrumentos de acción externa". (2001) Cultura y arte militar. Tomo III Usos y costumbres de la Armada. Escuela Naval Militar, p. I-VI

en la confrontación entre la artillería y los blindajes para menoscabo de la raza de hombres que conformaban la Marina de guerra:

> *"En efecto, empezó el progreso o mejor dicho la innovación por la artillería Paixan, que amenazaba con sus cañones de 68 destruir a los pocos disparos los buques de mejor construcción. Ocurriese después que podía revestirse de hierro los costados de los buques y empezaron a lanzarse al mar colosos de hierro, acero y aún andan en busca de materiales más duros para resguardarse de los enormes proyectiles de artillería; ¿Será que el valor y la abnegación de los hombres hayan menguado? ¿Será que la raza de hombres que ponían sus pechos al descubierto ante las balas de 36 haya concluido? No es de creer y motivos hay para negarlo; pero es lo cierto que cada día se hacen los hombres más especuladores, la ciencia lo invade todo, lo domina todo; donde antes se veía solo el cañón, el ruido de los mandobles y el ataque hacha en mano, aparece de improviso la electricidad que inflama con invisible llama la atmósfera y en un instante envuelve en tremenda ruina a centenares de hombres llenos de valor y que no temen a la muerte; el paciente químico ofrece modestamente ante una academia de sabios una pasta, un elixir que al menor roce produce el rayo y 1000 muertes.*
>
> *Al propio tiempo vemos que la lucha de la artillería y el blindaje parece dejar a este último malparado y viene en su auxilio el torpedo, la mina submarina, el terrible ariete que todo lo destruye riesgo de perecer abrazado a su víctima, o como la abeja que pierde la vida con el aguijón ¿y qué hacer? Cuando una nación está oprimida por sus acreedores, cuando su erario está malparado, parece natural que espera el resultado de la lucha de tantos ingenios, de tantos hombres de ciencia y de práctica para decidirse por lo mejor, por lo que más convenga. Pero no es posible, no hay tregua; es el caso que hay que prepararse porque los vientos que corren son mortíferos, la guerra amenaza por todas partes, se siente, se respiraba el aire que viene del norte, del mediodía, de los cuatro puntos cardinales, y es preciso prevenirse y estar dispuesto a hacerse respetar, si vis pacem para bellum, una paz armada hasta los dientes, esta parte es la que nos espera y la que espera a todas las naciones débiles[444]".*

En 1887 hubo una segunda edición de este tomo de 1880 pero, aunque el artículo del contador de navío aparece publicado, se le han realizado algunos cambios y el párrafo anterior, tan interesante, había desaparecido en esta segunda edición.

Al mes siguiente, febrero de 1880 encontramos la explicación de la desaparición del párrafo. El artículo se había visto envuelto en la polémica al ser publicado en la *Revista Marítima*, de Barcelona y reproduce los reproches que se le hacen por no mencionar la abolida Matrícula de mar y la falta de personal como uno de los problemas más acuciantes de la España marítima, que nunca progresará si no lo hace conjuntamente con la Marina mercante:

> *"Si el autor del artículo, al que saludamos cordialmente por el interés que demuestra por la marina, en vez de hacer reflexiones superficiales sobre comparaciones de nuestra marina militar con las extranjeras, y recordar las páginas de gloria de nuestra armada,*

[444] López Morillo, J. (1880) "Reflexiones sobre la decadencia de nuestra Marina Militar" *RGM (*6) pp.3-6

profundizara el asunto hasta el análisis de las causas primeras de la decadencia... diría lo que nosotros siempre hemos visto... y es que España nunca ha sido ni es marítima".

López Morillo afirmaba que España con los caudales que vinieron de América se construyeron numerosas escuadras, pero nunca originó una numerosa marinería. Tripulaban las naves gente terrestre llamada galerista, que comprometía al pabellón con frecuencia con su indisciplina e ignorancia. Sin privilegios que dotasen de atractivo a la mar nunca se elegiría libremente como vida. Era preciso alguna prerrogativa para que la gente de mar se estimulase a participar en una vida para la que nadie había nacido. A la tradicional falta de vocación marítima había que añadir la falta de incentivos gubernamentales:

"La segunda causa de la decadencia de ambas marinas es lo dicho anteriormente; que en España no nacen marinos por cuyo motivo el gobierno debe hacerlos estimulándolos y eso se conseguía con la institución de las matrículas tan en mal hora abolidas y que no dudamos las circunstancias obligarán volver a ellas por más que parezca absurdo a muchos soñadores de novedades"[445].

El argumento final incidía en que llegado el momento en que España dispusiera de presupuesto para poseer barcos no iba a tener suficientes recursos para dotarlos de personal marinero. Sin comercio marítimo que proteger y con la línea de costa defendida por gruesa artillería desde tierra y con torpedos fondeados, la Armada española resultaba más difícil de justificar.

2.16.2. Lamentos

En el siglo XIX no existió ningún programa naval que mereciera tal nombre hasta los que establecieron en 1850 los ministros Molíns y Peñaranda o el de 1877 del ministro Pavía, año en que surgió la RGM.

Las quejas presupuestarias de que "en la Marina española poco y sólo lo sobrante" han sido constantes en la historia, muchas veces apoyadas en comparativas del presupuesto gastado por otras Marinas extranjeras. En 1879 el teniente de Navío de 1ª López Morillo auguraba las consecuencias futuras de la falta de recursos de un Tesoro exhausto que sólo aportaba para la Marina "lo sobrante"[446]. La política naval española era tan caótica que se construían pocos buques y de una manera tan lenta que, para cuando se terminaban, ya estaban obsoletos, suponemos que en el siguiente ejemplo, pese a que no aportó el nombre, el mismo autor se refirió a la fragata blindada *Sagunto*, aunque aún hubo casos peores:

"Hace muchos años que no sale un buque de nuestros arsenales. En 1858 se puso la quilla de una fragata, cuyos trabajos, paralizados diferentes veces por mal entendidas economías, dio por resultado que dicho buque estuvo 20 años en construcción; fondeado

---

[445] López Morillo, J (1880) "Nuevas reflexiones sobre la decadencia de nuestra Marina militar". *RGM* (6) pp. 288-293.
[446] López Morillo, J. (1880) "Breves consideraciones sobre nuestra Marina Militar" *RGM* (5) pp. 3-10.

en la dársena de un arsenal, en que nada podía ganar, mientras estaba expuesto a perderlo todo. Cuando salió a verificar sus primeras pruebas puede decirse que era un buque antiguo, sin que tuviera un día de mar".

En España, tradicionalmente, había faltado planificación y constancia en los planes navales. El autor afirmaba que, dado que la Marina no podía improvisarse, tampoco los fracasos, fruto del abandono de años, podían remediarse de forma rápida.

"La marina no se improvisa; pero esto que se ha repetido mil veces y en mil diferentes tonos, nunca se tiene en cuenta; y cuando llegan los momentos de prueba y verdadera ansiedad para la patria, nos hallamos siempre sin recursos, y como consecuencia inmediata, sin medios de acción…llegará un día en que tengamos que lamentar la falta de una marina militar, sufriendo las incalculables consecuencias de tan inexplicable abandono"[447].

La composición de la Marina de guerra conforme a los propios recursos y a las exigencias del momento fue sin duda uno de los temas más abordados por la revista porque no existía una única visión. El teniente de navío de 1ª clase Montero y Rapallo calificaba de funesta la política de cruceros y buques torpederos de pequeño coste a los que se refería como la Marina de guerra de las naciones débiles frente a los de gran movilidad y poderosos medios ofensivos. En lo que sí existía unanimidad era en la poca utilidad militar de muchas de las unidades de la fuerza naval española, a las que el teniente de navío de 1ª clase Montero y Rapallo llamó "buquecitos" y "cascajos":

"Continuando la revista de nuestras fuerzas, hallamos varias fragatas de madera completamente inútiles. Media docena de cruceros (cuando estén armados) sería la única fuerza militar, a la altura de la época, que podríamos poner en línea el día de una agresión cualquiera; pues juzgamos ocioso de todo punto ocuparnos de la interminable serie de goletas, cañoneros, vapores de ruedas y tantos otros buques y buquecitos que, en nuestro pobre sentir, sólo pueden ser hoy apreciados bajo la modesta y común opinión de cascajos"[448].

Recordemos que es noviembre de 1881 cuando volvemos a encontrarnos un preaviso de lo que acontecerá en el Desastre del 98 dado el estado de la Marina española:

"Este es el estado en que nos hallamos. No hay que forjarse ilusiones. La realidad es terrible, desoladora; pero hay que aceptarla tal como es en sí: de otro modo corremos el riesgo de que nos lo demuestre en momentos supremos, con irrebatible argucia y por el sensible método empírico, la última de las naciones".

El autor pudo hablar con mayor libertad por ser el conde de Coello, residente por otra parte en Italia y colaborador en *La Ilustración española y americana*. Este militar y político

---

[447] *Ibíd.*

[448] Montero y Rapallo, M. (1881) "La Marina de Guerra Española. Su composición racional con arreglo a nuestros recursos y a las exigencias del actual momento histórico". *RGM* (9) pp. 599-614.

español acostumbraba a publicar sus impresiones sobre viajes, literatura, artes, pero esta vez escribió sobre la Marina italiana y sobre la española. Así lo advirtió una nota de la redacción de la RGM, que afirmó que *La Rivista Marittima* había comentado muy favorablemente el artículo, prodigando frases de elogio para el personal, organización marítima, defensa de las costas, etc. de nuestra Marina. Suponemos que la RGM lo reprodujo en sus páginas porque resultaba favorable al aumento del presupuesto de la Marina y a renunciar a los grandes y costosos buques, pero no se destaca ningún elogio y en la RGM parecen pasar por alto la parte que hablaba de hacer sacrificios, de gastos estériles de personal, comisiones fastuosas, mala gestión de los arsenales y buques inútiles.

> *"Sería insensatez en mi formular un programa para la regeneración de la Marina española. Sólo puedo ser eco del buen sentido, común a todos. Y este buen sentido me dice ser preciso que la mayor parte de nuestro presupuesto no se consuma en gastos estériles de personal, en comisiones fastuosas; que hay que cambiar el sistema de trabajos en nuestros arsenales; que debemos deshacernos inmediatamente de buques inútiles, prefiriendo una marina poco numerosa, pero potente, como la de Alemania, a esa larga lista de embarcaciones, que me recuerdan un navío antiquísimo que se visitaba en las aguas del Tajo como una antigüedad lusitana; que es necesario indudablemente, no sólo el aumento de nuestro presupuesto ordinario de marina, sino sacrificios extraordinarios, como los que ha hecho Italia, para tener una armada, pero sin la pretensión de construir buques poderosísimos, sino del modelo de los que, como el Flavio Giogia y el Americo Vespucio, a una fuerza poderosa en sus máquinas y a una artillería potente, reúnan un coste que se adapte a los medios que durante aún mucho tiempo contará el Tesoro de España"*[449].

2.16.3. Publicidad y concurrencia en la contratación

La publicidad tuvo tres vertientes en el vocabulario de los marinos. En primer lugar, aquella que se exigía en las leyes de contratación para favorecer la transparencia de los presupuestos y de la adjudicación de las obras y construcciones navales. La publicidad de las decisiones y situaciones de la Marina de cara al conocimiento de la opinión pública y, finalmente, la misma de los buques, ya que los propios marinos muchas veces carecían de información sobre las modernas construcciones navales, sobre todo las que tenían lugar en los astilleros españoles.

En octubre de 1883 apareció un artículo de construcciones navales del teniente de navío de 1ª clase Concas y Palau, partidario destacado de los debates públicos y de otorgar publicidad a los temas navales. Observó lo que hacían otras Marinas más adelantadas y constató que la discusión pública de las reformas de las escuadras hacía que fueran vistas con mayor simpatía por la opinión pública y obtenían con ello mayores presupuestos para invertir en sus construcciones navales, Concas se mostró muy partidario de esta apertura informacional:

---

[449] Coello, Conde de (1883) "Cartas de Italia" *RGM* (13) pp. 51-61.

"En casi todas las potencias marítimas ha precedido un programa de construcciones a la necesaria sustitución del antiguo material flotante de sus escuadras, cuyo programa, en las naciones más adelantadas, ha sido discutido públicamente, así en el terreno científico como en el económico, debiendo prestarse mutuo auxilio todas las inteligencias del país para alcanzar lo mejor. Esta publicidad ha contribuido a hacer más simpática la marina en aquellas naciones y a que el país contribuyente no le escaseara los fondos necesarios"[450].

Concas facilitó, de esta manera, las claves del oscurantismo con el que se ejecutaban los nuevos proyectos y cómo hasta los propios marinos carecían de los datos precisos para poder juzgar la conveniencia de lo proyectado para la Marina:

"Nos hallamos al querer estudiar las construcciones que tenemos en grada en nuestros arsenales, que no sólo nuestros datos son escasos, sino que no habiendo tomado carta de naturaleza entre nosotros aquella publicidad, parece como que queremos vulnerar una especie de secreto oficial, haciéndose difícil y delicada la discusión de lo que, en nuestro concepto, constituye uno de los primeros deberes del oficial de marina".

En otro artículo, tres meses después, sobre la situación de la Marina militar ante la Ley de Contratación General del Estado, Concas y Palau señaló más claramente a cuenta de la industria nacional que "… *el mal es tenerse que hacer la Marina un mercado, donde no hay mercado alguno"*, es decir el único comprador era el Estado, sin que existiera una sana competencia dónde elegir:

"La dificultad respecto a la marina nacional procede, de que los efectos de construcción naval no los consume más que la Marina del Estado. Todos los gobiernos toman materiales de construcción a sus factorías particulares, materiales muy mejorados por la competencia, pero nosotros tenemos que tomar lo que no tienen y que se hace solo para el Estado, no ya sin competencia alguna, sino con presión, pues sabido es hasta la saciedad, que el estado es el único comprador sobre quien se puede ejercer semejante presión"[451].

El hecho de que algunos buques se construyeran en el extranjero facilitó el acceso a los datos de los constructores. Resultaba contradictorio que el deber de velar por las exigencias que debían cumplir los buques españoles sólo se pudiera seguir en caso de construirse fuera de España. En esta época ocupaba la grada en La Carraca el crucero *Infanta Isabel,* réplica de los *Velasco* y *Gravina,* encargados a Inglaterra pocos años antes, siendo el primero de su clase con casco de hierro construido en España botado en julio de 1885 y prototipo de una serie de seis unidades que se lanzaron en los arsenales españoles[452].

---

[450] Concas y Palau, V. (1883)" Nuestras construcciones navales". *RGM* (13) pp. 473-491.
[451] Concas y Palau, V. (1884) "Situación de la Marina militar ante la ley de presupuestos y la de contratación General del Estado". *RGM* (14) pp. 427-451.
[452] Robert, J. (1984) "La evolución del buque en el siglo XIX y su repercusión en la Marina Militar Española". *Revista de Historia Naval* (5) pp.24.

El autor se vio precisado a reconocer la época de dificultades que la nación había atravesado y que bajo ningún concepto pretendía dirigir la menor censura a persona o corporación dentro de la Marina.

Si antes señalamos que en 1858 la fragata *Sagunto* pasó 20 años en construcción, naciendo ya obsoleta, en 1883 hubo tres cruceros en la misma situación, *Aragón, Castilla* y *Navarra*. Víctor Concas propuso que, dado que su duración sería forzosamente limitada, debía existir el propósito de no carenarlos sino adoptar el sistema seguido por Austria en la reconstrucción de buques y pasar toda la maquinaria, armamento y aparejo a los nuevos cascos de acero. El autor hablaba de la construcción en hierro. Los buques sin blindar de construcción moderna tenían forro exterior de madera, aunque las cuadernas, baos y todas las partes interiores fueran de hierro. El empleo del hierro combinado con la madera dio lugar al sistema denominado *construcción mixta* o *composite*. Si la estructura del buque era solo de hierro, los proyectiles que lo atravesaran a pequeña velocidad al llegar al lado opuesto de aquel por donde había entrado era probable que se llevasen del costillaje un área considerable de forro exterior. Un forro de madera grueso, bien colocado y asegurado sobre las planchas de hierro tendía a evitarlo[453].

> *"Los cuatro cañoneros para Filipinas[454], en nuestro concepto, nunca debieron ser de hierro, y no sólo se hallan sin forro de madera, sino que sus máquinas y calderas van en parte sobre la flotación, y estas últimas sin ni siquiera al abrigo de una carbonera."*

El forro de madera también prevenía la suciedad inevitable en los fondos de hierro. Esto era una cuestión muy importante por la falta de diques para carenarlos. En ese momento la Marina tenía los fondos cubiertos por un espesor de madera de unos 15 cm término medio. Además, hablaba de los imprescindibles compartimentos. No podía llamarse buque de guerra el que no tuviera compartimientos estancos bastante numerosos para poder aislar siempre los efectos de la herida bajo la línea de flotación en una parte del buque muy reducida.

> *"Queda el último y más principal, después de que los buques serán para la guerra, y es que estén en armonía con la índole del servicio que han de prestar, bajo ese punto de vista, no se comprende cómo nosotros no nos hemos adherido al forro exterior de madera, como un ancla de esperanza que nos sacaba de mayor conflicto. Para nosotros que apenas tenemos diques del Estado y particulares, en España ni en ultramar, la necesidad de limpiar periódicamente los fondos de todos los buques de la escuadra, es poco menos que imposible, sin llevar atropelladamente todas las obras en la península y enviando los buques al extranjero las posesiones de América y Oceanía. Sobre todo, es de suponer que algún día se construirán blindados y de buena falta nos harán los*

---

[453] De la Vega Blasco, A. (1989)" Del vapor a la coraza". La España marítima del siglo XIX (II). *Cuaderno monográfico del Instituto de Historia y Cultura Naval* (5) pp. 41-61.

[454] En 1881 finalizaron las obras de los cañoneros *Pilar* y *Paz*. La novedad radicó que el *Pilar* era el primer buque de guerra con casco de hierro que salía del arsenal de Cartagena. En 1882 se entregaron a la Armada, *Eulalia* y *Alcedo*. Bordejé y Morencos (1995) p. 159.

pocos diques que tenemos, quedando desembarazados de lo que ha de ser lo más numeroso de la flota"[455].

Dos meses después de Concas y Palau, el teniente de navío de 1ª Ardois escribió en la misma línea sobre la necesidad de establecer un debate sobre la construcción naval y en lo beneficioso que sería superar reticencias y dar publicidad a lo que se estaba haciendo.

"No tenemos la pretensión de que se considere nuestra opinión como autorizada, ni nos atrevemos a plantear el problema más que bajo el punto de vista práctico; pero nos anima el buen deseo de que se introduzca en nuestras costumbres, la de traer a la pública discusión las condiciones generales a que deben sujetarse las nuevas construcciones, sin que por ello se consideren lastimadas susceptibilidades que deben desaparecer, ante los sagrados intereses de la patria y la Marina. Los que debemos formar parte de las dotaciones de los buques, somos los verdaderamente interesados en conocer a fondo sus principales propiedades y el darlas a la publicidad; de ellas depende casi siempre, el que sea posible salir airoso de las comisiones que tenga a bien confiarnos la superioridad, contribuyendo a la defensa del país, con arreglo a lo que tiene derecho a esperar de los sacrificios que se impone".

A diferencia del anterior, Ardois habló de los cañoneros de producción nacional, tema que advirtió era espinoso si se hablaba con franqueza:

"Entramos ahora en la para nosotros más espinosa parte de este trabajo, cual es la de estudiar los cañoneros construidos en nuestros arsenales; pues como en la exposición de nuestras ideas emplearemos la franqueza que acostumbramos al dirigirnos a nuestros compañeros, tenemos el temor de que haya quien quiera interpretar nuestro buen deseo en un sentido distinto al que nos anima, que no es otro que el de contribuir con nuestra pobre inteligencia a la mayor gloria del cuerpo al que pertenecemos".

Hizo una serie de observaciones técnicas sobre pruebas presenciadas y animó a debatir la política de construcción naval como un deber conveniente para la patria.

"No nos creemos infalibles en nuestras apreciaciones y mucho sentiremos que de la comparación que acabamos de hacer se saquen consecuencias desfavorables para nuestras construcciones, comparándolas con las extranjeras; mucho deseamos que en lo sucesivo podamos exponer ideas que halaguen más nuestro espíritu nacional y entre tanto y antes de terminar, rogamos a quiénes puedan hacerlo con más ilustración, que se expongan sus ideas, para que de una razonada discusión se pueda sacar como en Inglaterra e Italia lo que sea más conveniente para la patria"[456].

En 1884 el intendente Aranda y Pery escribió varios artículos sobre la Marina militar ante la Ley de presupuestos y la Ley de contratación, espoleado por lo publicado sobre la Marina en la prensa nacional de la que se decía se hallaba en estado de postración. Se pedían créditos

---

[455] Concas y Palau, V. (1883) "Nuestras construcciones navales" *RGM* (13) pp. 473-491.
[456] Ardois, F. (1883) "Los buques nuevos de nuestra Marina" *RGM* (13) pp. 671-684.

para los gastos presupuestados que luego no llegaban a concretarse en hechos. Admitió que los contratos con publicidad y concurrencia con los que seleccionar al mejor postor, no se cumplían en la realidad desde hacía años:

> *"Parece que esta circunstancia de la publicidad, provocando la competencia, que tantas garantías ofrece al buen nombre de la Administración, que tanta confianza infunde al ánimo de los especuladores de buena fe, y que tanto favorece a los intereses del estado, debería ser motivo suficiente para que hubiera habido empeño por parte de todos los dependientes de la Administración, de poner en práctica la ley en que el sistema se basaba pero, desgraciadamente, treinta años de lucha no han sido bastantes para hacer desaparecer las preocupaciones y para que llegue por todos a comprenderse la importancia y la ventaja de las contrataciones legales.*
>
> *¿De dónde nace la lucha? ¿Está originada en la mala fe? ¿Es producto de la ignorancia? ¿Tiene un fundamento serio en que apoyarse? ¿Resulta acaso más ventajoso el sistema de contratación reservada o por gestión directa de la Administración? ¿Tiene vicios la ley vigente que convenga corregir?"*[457].

Una vez admitido que la ley no se estaba cumpliendo, pasó a aclarar, en descargo de las autoridades y funcionarios, que nunca había sido por mala fe de personas interesadas por parte de la corporación[458].

En junio de 1884 el tema de la situación de la Marina ante la ley de presupuestos y la Contratación General del Estado se había animado de tal manera que el siempre partidario de la publicidad y discusión pública, teniente de navío de 1ª Concas y Palau escribió:

> *"Partidarios acérrimos de la publicidad con la que, entre otras cosas, creemos que ganaría mucho la marina al conocerse los relevantes servicios que presta la corporación en todos los mares, tememos la discusión que dado el carácter nacional suele degenerar casi siempre en polémica, la que deseamos evitar por todos los conceptos…"*[459].

2.16.4. Proyecto de Fuerza Naval de 1886

El primer proyecto de plan naval desde la creación de la RGM fue obra del contraalmirante Durán y Lira, ministro con los conservadores entre diciembre de 1879 y febrero de 1881. Dos años más tarde, el vicealmirante Pavía -ministro con el Partido Liberal- firmó otro, aunque el más consistente fue el del vicealmirante Antequera, que se presentó con 1884 con la vuelta al poder del Partido Conservador. Los tres marinos repetían en la cartera de Marina

---

457 Aranda y Pery, J. (1884) "La Marina militar ante la ley de presupuestos y la de contratación" *RGM* (14) pp. 735-746.

458 Aranda y Pery, J. (1884) "La contratación en Marina, Estudio sobre la legislación vigente" *RGM* (14) pp. 553-568.

459 Concas y Palau, V. (1884) "Situación de la Marina militar ante la ley de presupuestos y la contratación general de estado" *RGM* (14) pp. 969-993

y, sin embargo, ninguno de los tres planes se llevó a cabo, aunque al menos pusieron de manifiesto que con la Restauración surgió un interés renovado por impulsar la escuadra[460].

En julio y agosto de 1884 apareció publicado en la RGM el proyecto de Fuerzas Navales de Marina firmado el 29 de abril de 1884 por el secretario Víctor Concas, teniente de navío de primera clase con el visto bueno del Vicealmirante Juan Bautista Topete siendo ministro de Marina Antequera. Manifestaba Concas que, aunque lo que se deseara fuese una escuadra acorazada y buques anexos de combate, la necesidad de la Marina española eran unidades pequeñas dadas las luchas civiles que se repetían en España con harta frecuencia y que consumían gran parte del presupuesto y también ante la necesidad de la protección de costas. El llamamiento era claro, en lo que se precisaba invertir era en barcos:

> *"Los estados de las dotaciones marcan de un modo indiscutible que la marina no aspira a aumento de personal, sino a buques con que defender los intereses de España, su comercio y sus amenazadas provincias de Ultramar; y queda demostrado que si lo que se propone es mucho, costoso y para larga fecha, y más bien como base de su porvenir que como resultado definitivo, es porque después de años de luchas, de trastornos y de escasez, el antiguo material flotante después de cumplir su cometido en las campañas del Pacífico, Santo Domingo, Méjico, Cuba, el Cantábrico y Joló, no es ya económica ni militar, ni humanamente posible que flote siquiera, y que llegada la hora de ser reemplazado por absoluta necesidad, y estando todo por hacer, las circunstancias imponen un sacrificio a la nación si quiere ver garantizados sus más vitales intereses"*[461].

El propio ministro Antequera ofreció en las páginas de la RGM datos comparativos de otras Marinas para justificar la reorganización. La Marina española dedicaba el 4% de su presupuesto a la construcción naval cuando Inglaterra invertía el 12%, Francia el 8%, e Italia el 7% de sus fondos presupuestarios.

Los mismos datos se discutieron en el Congreso. Lo cierto es que los datos eran engañosos por las aprobaciones de presupuestos extraordinarios o transferencias de otros ministerios. El diputado Antonio Dabau, general de infantería, demostró que la inversión en la Marina no era de 43, sino de 60 millones, pues era preciso añadir el traspaso que el ministerio de Ultramar concedía la Marina colonial por lo que el porcentaje con respecto al fondo global del Estado no era del 4 sino del 8%, por lo que superaba al de Italia[462].

Juan Bautista Antequera, se encontraba ya en su segundo mandato como ministro de Marina y quizá por eso acompañó la noticia de los presupuestos con dos hechos contribuyentes al orgullo patrio: la producción del cañón *Hontoria* del coronel de artillería de la Armada José

---

[460] Rodríguez González, A. (1988*) Política naval de la Restauración (1875-1898)* Madrid, Editorial San Martín, p. 158.
[461] Concas y Palau, V. (1884) "Proyecto de Fuerzas Navales" *RGM* (15) pp. 3-23 y pp. 201-233.
[462] Bordejé y Morencos, F. de. (1995) *Crónica de la Marina Española en el siglo XIX, 1868-1898*. (Tomo II) Madrid, Ministerio de Defensa, p. 174.

González Hontoria y otro la del *torpedo fijo Bustamante*, del teniente de navío Joaquín Bustamante, profesor de la Escuela de torpedos establecida en Cartagena[463].

La crisis de las Islas Carolinas con Alemania en agosto de 1885[464] puso de manifiesto la debilidad de la Marina y de la construcción naval. El clamor popular se hizo latente, así lo recogía el capitán de navío retirado Simón de Manzanos, que afirmaba que todas las clases de la sociedad querían contribuir con sacrificios a construir los buques de guerra de los que España carecía[465]. El comandante retirado buscaba ir más allá del momento vivido y encontrar la causa última a la falta de industria marítima en España. Subrayó la falta de construcción naval por la pérdida del derecho protector que resguardaba la industria nacional abolido en 1869, recordando que cuando los navieros perdieron aquel derecho protector fueron incapaces de competir con otras Marinas.

El proyecto a las Cortes que presentó el ministro de Marina proponiendo la construcción de una nueva flota estaba redactado por una junta de oficiales generales de todos los cuerpos de la Armada y algunos elementos de ambas cámaras para las discusiones técnicas. El teniente de navío de 1ª Víctor Concas Palau fue el secretario de la primera sección de la junta reorganizadora, sección presidida por el vicealmirante Juan Bautista Topete.

Aclaraba que se refería al único trabajo presentado a las Cortes por la Junta reorganizadora, que era el proyecto de fuerzas navales hecho proyecto de ley por el ministro de Marina el 25 de junio de 1884, que se refería sólo y exclusivamente a la construcción de un nuevo material y sobre el que existía una generalizada aprobación, al menos estaban representado todos los estamentos de la Armada en dicha comisión. Suponemos que quiso desmarcarse de las reformas sobre el personal, en el que no existía tanto consenso. El proyecto fue reformado por una comisión de las Cortes, de una forma que Concas juzgaba de radical, por no decir sangrienta, y reprochaba a la RGM el no haberse ocupado de dar noticia del tema:

> *"...repetimos lo que más de una vez hemos defendido, de que esos buques que deseamos son buques de guerra de verdad, no buques hechos deprisa para acallar la opinión pública, para acudir a apuros del momento o para sostener elementos ineficaces, sino buques que puedan dar, y sostener con éxito el pabellón, en lo que creemos lo está la salvación de los intereses del país en su relación con el exterior y de la Armada toda sin distinción".*

Apuntó que la reforma principal del proyecto consistía en suprimir los acorazados locales, refiriéndose a los de segunda clase. Sobre los cruceros afirmó que volvían a puerto con el silencio exigido de callar errores ajenos y con la honra sacrificada:

---

[463] Antequera, J. (1884)" Proyecto de ley, estableciendo el programa de las fuerzas navales de la nación" *RGM* (15) pp. 337-349.

[464] Episodio que analiza pormenorizadamente Elizalde Pérez-Grueso, M.D. (1992). *España en el Pacífico, la colonia de las Islas Carolinas (1885-1899): un modelo colonial en el contexto internacional del imperialismo* (Vol. 14). Editorial CSIC.

[465] Manzanos, S. de (1886) "Una cuestión palpitante" *RGM* (18) pp. 3-16.

"Y lo peor es, que los cruceros vuelven a puerto con un papelito en que se agrega que el interés de la patria, el honor nacional etc., exigen el silencio y que el comandante sacrifique su honra y la de sus compañeros y de toda la corporación callando los errores ajenos. El país ha hecho cargos ya a esa Marina de cruceros, durante nuestras discordias civiles: cargos injustos, cuando la Marina es la que ha cogido los buques y el país es quien los ha soltado con dinero encima, que gastado un poco antes en buques de combate hubiera evitado devolución, la afrenta que cada una ha representado y las intervenciones ajenas en nuestras desgracias"[466].

En agosto de 1886 la RGM publicó el discurso en las Cortes del que fue seis veces ministro de Marina, José María Beránger y Ruiz de Apodaca. El ministro habló del nuevo reinado de Alfonso XIII y de los cambios que habían de producirse en la Marina: la reforma de los arsenales, las ordenanzas y la construcción de una nueva flota a través de un Proyecto de Ley de Fuerzas Navales que se había presentado el 17 de junio de 1886 a las Cortes[467].

Propuso la construcción de una nueva flota y sobre los cambios vertiginosos de la construcción naval se mostró bastante exacto en su conocimiento sobre los nuevos adelantos técnicos[468]:

"*El acero sucede al hierro; se adopta el bronce fosforado para preservar a los torpedos de la oxidación; las máquinas de triple expansión permiten el mayor aprovechamiento de la fuerza, y la multiplicación de máquinas asegura al buque en marcha, a pesar de cualquier accidente, el perfeccionamiento de las pólvoras lentas disminuye los esfuerzos de las piezas y consiente la reducción de su peso con la mayor utilización de los gases; las grandes velocidades iniciales y la prolongación de los proyectiles facilitan la perforación de las corazas y determinan su definitivo fracaso, que claramente se revela en la vacilación de las naciones con respecto a la construcción de buques blindados; la dinamita y la nitroglicerina penetran en el seno de los proyectiles explosivos, se perfecciona el torpedo y el torpedero, contra los cuales buscan en vano las naciones marítimas una protección ilusoria en buques auxiliares; surgen los cruceros y otros tipos que inician revoluciones en la construcción naval, y los múltiples adelantos, en fin, que constantemente se producen en el material, obligan a reducir lo más posible el período construcción de una escuadra"*.

La conclusión extraída por Beránger era que los acorazados estaban fuera de lugar en 1886. El progreso de la artillería, los torpedos y la velocidad de los buques, habían dejado obsoletos para Beránger los grandes buques acorazados y se decantó por buques de moderado desplazamiento, gran radio de acción y protegidos no por pesadas e ineficaces corazas sino

---

[466] Concas y Palau, V. (1886) "El proyecto de Fuerzas Navales de Marina". *RGM* (18) pp. 54-73.
[467] Beránger, J.M (1886)" Proyecto de Ley de Fuerzas Navales" *RGM* (19) pp. 261-279.
[468] Había sido jefe de la Comisión de Marina en Londres donde inspeccionó los vapores y fragatas allí encargados durante el período isabelino.

por cubiertas protectoras y compartimentos estancos. El programa Beránger suponía la aceptación de la *Jeune École*; cruceros protegidos y torpederos[469].

En octubre de 1886 el teniente de navío de 1ª Concas y Palau no pudo ocultar su alegría al encontrar la defensa de los torpederos cuando ya parecía zanjado el debate y eran vistos como chatarra por la opinión pública[470].El autor defendía que "*los torpederos no son ni todo ni nada en la guerra marítima sino simplemente un arma más*" y que en ese momento torpederos y acorazados estaban llamados a complementarse.

El ejemplar de enero de 1887 abrió con la publicación de la Ley de las Fuerzas Navales que despertó las esperanzas de asentar definitivamente la moderna construcción naval en España. La ley describía la Escuadra que había de construirse, buques para servicios de guerra y servicios especiales 189.900.000 ptas. Cantidad para terminar los buques en construcción 22.600.000. Fomento de arsenales y adquisición de defensas submarinas 12.500.000. En total 225.000.000 millones de pesetas. Fue firmada por la Reina Regente en nombre de Alfonso XIII siendo ministro de Marina Rafael Rodríguez de Arias[471].

De la Ley Rodríguez-Arias llamaron la atención dos artículos que, si bien se formularon como garantías de control del gasto, hasta ahora se les había acusado de retrasar las ejecuciones de los proyectos. En el artículo nueve se autorizaba al Gobierno para contratar las construcciones en los astilleros o fábricas nacionales o extranjeras, o con las de esta última naturaleza que quisieran establecerse en España, con el fin de que pudieran obtenerse en el más corto plazo y con la garantía del crédito que merecieran los talleres y responsabilidad de los constructores. El artículo diez validaba la adquisición del material flotante, defensas y elementos de construcciones del Gobierno para contratar directamente con los constructores, prescindiendo de las formalidades establecidas en el decreto de contratación de servicios públicos, previa audiencia del expresado centro técnico. En el fondo se trataba de la plasmación de forma inequívoca de la voluntad del Estado de potenciar la industria privada nacional[472].

A continuación de la publicación de la Ley Rodríguez-Arias, en la RGM apareció un escrito del almirante Luis Hernández-Pinzón y Álvarez de Vides titulado *Gratitud* en referencia al presupuesto de 225 millones de pesetas para la nueva escuadra:

> "*El patriótico desprendimiento con que los cuerpos colegisladores han votado los créditos pedidos para la pronta construcción de una escuadra, hace nacer en todo corazón español una grata esperanza de mejores días, para los grandes intereses de la patria.*

---

469 Rodríguez González, A. (1988*) Política naval de la Restauración (1875-1898)* Madrid, Editorial San Martín, p. 236.
470 Concas y Palau, V. (1886) "Discusión sobre asuntos del día". *RGM* (19) pp. 493-514.
471 Ministerio de Marina (1887) "Ley de Fuerzas Navales" *RGM* (20) Anexo enero.
472 Lozano Courtier, A. (1994) "La organización de la fuerza de trabajo en los arsenales españoles,1870-1910". *Fundación Empresa Pública*. *Programa de Historia Económica*, p. 11.

La postración y la impotencia a que se encuentra reducida la Marina, efecto de las vicisitudes desgraciadas con que por tanto tiempo se vio afligida la nación, hacían mirar con gran temor, a veces con espanto, el porvenir de España"[473].

Recordaba lo perdido en las contiendas y la enormidad que representaba para el Estado el gasto de reponer las fuerzas:

"Dejó de creerse innecesaria la Marina, pero se averiguó que era muy cara y la cuestión cambió de aspecto, revistiéndose el carácter de una necesidad reconocida, pero difícil de llenar por el Estado del Tesoro.
La guerra todo lo absorbió durante mucho tiempo; luego fue necesario reparar sus terribles estragos; después no se veían peligros inmediatos; pero la idea iba avanzando, sólo se vacilaba ante la enormidad del gasto."

El almirante ensalzaba que había sido necesario el consenso de todos los poderes políticos para sacar adelante el acuerdo logrado, tanto del gobierno liberal como de la oposición conservadora sancionado por la Reina y recibido con regocijo, dijo, por el espíritu público. Hernández Pinzón le recordó a la Marina su deber de mostrarse digna y agradecida para con la nación que tanto sacrificio había hecho y animaba a romper las rutinarias tradiciones de inacción y de queja a que se había visto reducidos durante muchos años.

Pero lo cierto es que sí hubo voces discordantes como la de Maura, vocal de la comisión parlamentaria, porque no se abordó ninguna reforma previa de personal, arsenales o academias y de la crítica por la falta de ajustes hay abundante información en el archivo personal de Maura y en los diarios de sesiones del Parlamento.

Bajo el título *"*Cómo se crea una Marina*"*, frente a la histórica diversidad de pareceres y el gran número de problemas e inconvenientes, al teniente de navío de 1ª Hediger le pareció muy simple la cuestión de cómo gestar la Armada, así lo expuso:

"A pregunta tan concreta, la respuesta es muy sencilla, presentando un caso práctico presenciado por la generación presente, queriendo; es decir, que las fuerzas vivas de un país estén convencidas de que tal elemento de fuerza es preciso para la independencia nacional y para su defensa, así como para ejercer verdadera influencia en el mundo, si tales son sus aspiraciones"[474].

En marzo de 1887 se reprodujo un artículo publicado en *La Revista de Administración de Marina* y remitida a la RGM por el director de ésta. Estaba firmada sin más datos que "Ramón Topete" hablaba en profundidad y aclarando conceptos ante el nuevo proyecto de la creación de la escuadra. Recordemos que el artículo 9 de la recién promulgada ley decía que podía abastecerse tanto en mercado nacional como en extranjero, para agilizar la construcción y que los buques no salieran obsoletos de los arsenales tras demasiados años en construcción, pero este artículo dejaba en entredicho la efectividad de esas medidas.

---

[473] Hernández Pinzón, L. (1887) "Gratitud" *RGM* (20) Anexo enero.
[474] Hediger, E. (1887) "Cómo se crea una Marina" *RGM* (21) pp. 316-327.

Ponía de manifiesto que el poder naval en España no podría ser efectivo si no se procuraba la concurrencia de dos grandes factores que entraban en la composición de las escuadras: la riqueza pública y las industrias nacionales, es decir, la producción en el país de las materias primas y manufacturas que demandaba la empresa marítima. Sin industrias propias, las escuadras, se convertirían en débil conjunto de fuerzas limitadas por sugestiones y entregadas al azar:

> *"Esta es la dolorosa enseñanza de nuestra historia contemporánea: Patiño, Ensenada y el baylio Valdés consagran sucesivamente inmensos tesoros a la improvisación de numerosas escuadras, que, por falta de recursos, no pueden después conservarse en nuestros arsenales. Tras la catástrofe de Trafalgar, nuestras revueltas políticas reducen a tal extremo el cuadro de las fuerzas navales del país, que en 1844 el ministro de marina, Comercio y Gobernación de Ultramar eleva a S.M. sentida exposición, en cuya virtud un nuevo esfuerzo intenta nuestra restauración marítima, apenas algunos años proseguida. En 1860 la campaña gloriosa de África pone de manifiesto la insuficiencia de nuestra pobre escuadra y otra vez el sentimiento nacional se pronuncia unánime a favor del fomento de la flota. Inviértanse cuantiosos millones en la obra de nuestra regeneración marítima, que al fin detienen la crisis de la hacienda en 1866 y las revueltas políticas que en 1868 y en 1874 es tal el estado de la escuadra española, que sus buques apenas pueden sostener el bloqueo de las costas del Norte, donde la guerra civil desgarra las entrañas de la patria.*
>
> *Tal es el funesto procedimiento de los recursos extraordinarios en la historia de la Administración de nuestra Marina de guerra: tres estériles conatos de restauración en menos de un siglo y la nación sin buques a los que dignamente pudiera confiar su bandera en las operaciones de las guerras de Marruecos y Cuba, ni en las que fácilmente han podido ocasionar los conflictos internacionales del Virginius y las Carolinas…"*[475].

Pese a haber citado explícitamente que dos de las variables indispensables eran presupuestos e industria nacional acabó citando una tercera no menos importante, la planificación, dado que, hasta ese momento, la improvisación había desperdiciado recursos extraordinarios. Hacía falta una verdadera política naval e ir más allá de un plan de fuerzas navales, "*Escuadra y Marina no son una misma cosa".*

En cuanto a los torpederos, el teniente de navío de 1ª Concas y Palau informó que ya estaban en servicio en la Marina Española los torpederos tipo *Falke*, *Azor* y *Halcón*, construidos por Yarrow y los *Ariete* y *Rayo* construidos por Thornycroft pero advirtió con realismo que los datos de las pruebas no eran extrapolables a las condiciones reales de navegación. Se les consideraba buques de limitadas prestaciones por su escasa velocidad, autonomía y armamento[476].

---

[475] Topete, R. (1887) "La escuadra en proyecto" *RGM* (20) pp. 273-303.

[476] Concas y Palau, V. (1887) "Torpederos de mar. Sus pruebas e ideas corrientes sobre ellos en Inglaterra" *RGM* (21) pp. 264-286.

El primer torpedero construido en España fue el *Ejército,* botado en La Graña, Ferrol, el 30 de noviembre de 1887, y costeado por suscripción del Centro del Ejército y de la Armada, que había abonado en el momento de su botadura las 2/3 partes de las 225.000 pesetas de su coste y cuyos contratistas Otero y Gil estaban dispuestos a completar[477].

También sobre los torpederos se tradujo del *Engineering* un artículo del almirante italiano Albini, que se preguntaba cómo estaba planteado el problema naval y cuál era la doctrina más generalmente aceptada y útil para la construcción de buques eficientes. El almirante italiano describía un período prolongado de progreso abstruso durante el cual, la aplicación de los aparatos mecánicos a los buques, en vez de facilitar la solución del problema, solo había servido para complicarlo más, al desarrollar de un modo exagerado el objetivo que combinaba la fuerza máxima ofensiva con la defensiva de un buque. El almirante Albini afirmaba que el torpedero estaba llamado a desaparecer o al menos quedar como un arma secundaria por no poseer los atributos de invisibilidad ni invulnerabilidad.

El torpedero sólo estaba destinado a ser un elemento de ataque contra el acorazado. La fuerza o poder del torpedero estribaba en dos causas principales: la invisibilidad, por lo cual podía acercarse inesperadamente a su objetivo y el hecho de que cuando se adoptó esta arma los buques existentes no estaban dispuestos para resistir su ataque. Estas causas, decía, estaban llamadas a desaparecer[478].

El Plan de Escuadra de 1887, influenciado por la doctrina Aube, continuó proveyendo a la Armada de unidades pequeñas, fruto también de la difusa taxonomía naval del momento[479]. La Ley de Fuerzas Navales de 1887 dejaba abierta una rendija al incluir en el artículo 5 que se podrían construir buques acorazados, si su conveniencia resultase demostrada. El contraalmirante Martínez Illescas creyó conveniente apostar por los acorazados y así lo expresó en mayo de 1887 en la revista[480].

La RGM*,* siempre pendiente de la actualidad de las Marinas extranjeras publicó, dos años después, una traducción de la *Army and Navy Gazette* en que los nuevos buques ingleses de combate eran una apuesta por los acorazados y que existía consenso para ello del Almirantazgo y de la opinión pública[481].

En 1889 el teniente de navío de 1ª Eliza Vergara planteó dos temas interesantes para la Fuerza Naval. El primero de ellos era acerca del uso de buques comerciales como auxiliares de los de guerra. Empezaba señalando que:

---

[477] La botadura la recogió el periódico El correo del 1 de diciembre que es de donde publica la información la RGM en su escueta sección de breves *Noticias varias* de enero de 1898.
[478] Albini (1888)" Buques de guerra del porvenir" *RGM* (23) pp. 628-636.
[479] Hernández Pasquín, J.L. (2010) "Lo cortés y lo valiente: la abnegada y dramática cuenta atrás del desastre colonial de 1898". *RGM* (258) pp. 609-614.
[480] Martínez Illescas, J. (1887) "Continuación sobre proyecto de escuadra". *RGM* (20) pp. 630-640.
[481] Army and Navy Gazette (1889)" Nuevos buques ingleses de combate" *RGM* (24) pp. 712-715.

"Todas las potencias marítimas cuidan con preferente atención, en esta época de recelos e incertidumbres, de que todos los vapores de las distintas empresas comerciales reúnan las condiciones necesarias, a fin de que en un momento dado puedan ser convertidos en cruceros de guerra"[482].

Exhortaba a tener en cuenta que la gran capacidad de las bodegas de los buques de uso comercial los hacía idóneos como depósitos de carbón. En segundo lugar, en consonancia de las medidas proteccionistas de la industria nacional del gobierno, insistió en la necesidad de que se consumiera únicamente carbón nacional y que las empresas de la industria naval subvencionadas construyeran los buques en España.

En otra colaboración titulada "¿Los submarinos serán armas de guerra?*"* apostó por que los submarinos no triunfarían. En varias naciones, tanto de Europa como de América, se estaban proyectando y construyendo buques submarinos subordinados todos a los mismos principios, aunque difiriesen en algo con respecto a detalles de su gobierno[483]. El comandante explicaba que el objeto principal de estas construcciones era hacer mucho más eficaz el ataque por torpedos, venciendo por este medio con más facilidad la invulnerabilidad relativa de los grandes acorazados. Expuso, muy someramente, las causas y elementos que quitaban importancia o inutilizaban por completo a los barcos submarinos como armas de guerra. En primer lugar, alegó la falta de visibilidad lo que limitaba su campo de acción, sobre todo en horas nocturnas. El repostaje con combustible líquido era visto como otro inconveniente puesto que aún no estaba tan disponible como el carbón. A continuación, señaló que necesitaba profundidad para maniobrar y desarrollaba poca velocidad cuando se hallaba sumergido y además tenía que salir de vez en cuando a la superficie sin ofrecer un acomodo sano a la tripulación. Sin embargo y pese a los inconvenientes, la vieja aspiración del hombre de conseguir la navegación submarina sí fue posible finalmente.

Tras la aprobación de una nueva escuadra, aparecieron noticias sobre las mejoras que necesitaban los buques en situación de reserva. En octubre de 1889 el contraalmirante Carranza publicó algunas consideraciones sobre el estado de los tres acorazados, (aunque más bien eran fragatas blindadas) de la Marina española. Advirtió que tanto la *Numancia*, como la *Vitoria* y la *Zaragoza* estaban mal atendidas y que no se había gastado en su mantenimiento lo preciso para su eficacia[484]. Unos meses después, el contraalmirante Carranza comentaba las conclusiones de la sesión del 10 de abril de 1889 en el Instituto de Arquitectos navales en Londres en la que William White, director de Construcción Naval del almirantazgo británico leyó una memoria para la construcción de ocho acorazados.

En la lucha entre coraza/artillería resultaba preferible la condición ofensiva a la de protección, esto es, el armamento a la coraza. No existía en ese momento un buque que fuera invulnerable al mejor cañón conocido; pero no todos los cañones eran de primer orden ni todos los impactos de los proyectiles causarían daño al blindaje de los combates. Aun así, si

---

[482] Eliza Vergara, J. (1889) "Los buques del comercio, auxiliares de los de guerra" *RGM* (24) pp. 150-160.
[483] Eliza Vergara, J. (1899) "Los submarinos serán armas de guerra?" *RGM* (24)pp. 150-160.
[484] Carranza, J. (1889) "Algunas consideraciones sobre los buques en situación de reserva y proyecto para transformar la fragata Numancia en crucero blindado" *RGM* (25) pp. 423-441.

se conservaban sin blindar los costados de las baterías, se retrocedería treinta y cinco años en el material naval.

El contralmirante lo escribía a bordo del acorazado *Pelayo* en aguas de Cádiz el 2 de diciembre de 1889. Afirmaba que el *Pelayo* tenía deficiencias en cuanto a la protección del buque y sus tripulantes, a la conservación de su flotabilidad y a la de los aparatos de importancia general[485]. Los británicos llamaron "Five minutes ships" a todos los buques *pre-dreadnoughts*, en alusión al tiempo que podrían soportar las andanadas de sus enemigos a larga distancia, y el *Pelayo* era precisamente ese tipo de acorazado[486].

El año de 1890 empezaba con una interesante traducción muy aclaratoria de la situación de las Marinas de Guerra del mundo en el año anterior. Era una traducción de *Le Yacht* del especialista en asuntos marítimos E. Weyl. El artículo hablaba de Francia, Inglaterra, Alemania, Italia, Rusia, Chile, China, Japón. No mencionaba a España en concreto, pero las conclusiones eran también aplicables a nuestro país. Resumía el año recién terminado en tres características. En primer lugar, concesión de numerosos créditos extraordinarios a las Marinas de Guerra. A consecuencia de ello, el segundo elemento un aumento considerable del material de todas las Marinas Militares. El tercer punto era la protesta general contra el deseo de grandes velocidades obtenidas por medio del tiro forzado.

Los astilleros de construcción habían desplegado en todos los países marítimos una actividad sin precedentes, y, como nunca se había acudido al concurso de la empresa privada: se trataba de ver quien entregaba los buques en menos tiempo. La diversidad de tipos de buques estaba justificada, cada uno ocupaba una misión diferente en la acción conjunta de la flota:

> *"Nadie niega que los acorazados son caros y vulnerables, que los torpedos son adversarios peligrosos para los grandes buques, pero todos los almirantazgos creen que conviene dar a todos los inventos un lugar en la práctica, que todos tienen asignado un lugar propio, y, en consecuencia, que una flota de guerra debe componerse de acorazados, de cruceros y de torpederos".*

La competición por la velocidad había llevado al sesgo en la construcción naval:

> *"Todos se hallan de acuerdo también en que persiguiendo las grandes velocidades se ha ido demasiado lejos, y es que disminuyendo excesivamente los escantillones de los cascos y las máquinas, a fin de reducir los pesos, se ha comprometido la vitalidad de los buques el tiro forzado se considera ahora como una de las llagas de la Marina militar, porque desgasta con exceso las calderas antes de que las haya hecho servir"*[487].

---

[485] Carranza, J. (1890) "Mejoras que convendría hacer en el acorazado Pelayo" *RGM* (26) p.178

[486] Rodríguez González, A. (2008) "Vida y obra de un marino regeneracionista: el almirante Ferrándiz" Plan Ferrándiz: Poder Naval y Poder Marítimo. *Cuaderno monográfico del Instituto de Historia y Cultura Naval* (57) p. 62.

[487] Weyl, E. (1890) "Marinas de guerra en 1899". *RGM* (26) pp. 3-33.

Terminaba señalando que los arsenales y astilleros particulares construían buques de todo tipo -acorazados, cruceros y torpederos- sin que pudiera existir sorpresa si muy pronto se sumaba al catálogo el buque submarino.

La importancia del factor velocidad en los buques modernos también fue analizado por el contraalmirante José de Carranza que recordó que, ya en la Guerra de Crimea en 1854, se decidieron Marinas muy poderosas a preferir la condición velocidad a las primordiales de ofensa y defensa. El almirante aseveraba que la velocidad en un buque de nada serviría sin medios ofensivos. Las comparaciones militares hechas entre el *Reina Regente* y el *Pelayo*, le parecían tan desproporcionadas como en el coste, que el del *Pelayo* ascendía a 24 millones de pesetas contra los diez u once que costaba el *Reina Regente*[488]. Finalmente, el contraalmirante Carranza aceptó la conclusión generalizada de que no existía el buque perfecto. El acorazado era caro y necesitaba de estaciones de carbón y agua dulce para las calderas. El crucero no podía afrontar la lucha contra un buque dotado de menor velocidad, pero más fuertemente armado y defendido, El torpedero carecía de comodidad, sus condiciones de habitabilidad eran precarias y muy vulnerable, aunque de noche fuera un preciso instrumento de combate. En definitiva, en lo que estaban todos de acuerdo era que el debate sobre lo conveniente en los buques modernos no estaba, ni mucho menos, cerrado[489].

2.16.5. Años de eclecticismo en la construcción naval

En abril de 1890 se percibió en la RGM que seguían siendo tiempos de cambios y pocas certidumbres, el ser de los buques de guerra había cambiado radicalmente con la sustitución de la vela por el vapor, los adelantos en artillería, el regreso del espolón y la aparición del torpedo pero si había una certeza para el alférez de navío Cornejo era que el acorazado constituía el núcleo indispensable de la flota:

> *"Ahora bien, dado el gran poder ofensivo y defensivo y la importancia que como arma de guerra tiene el acorazado moderno que sin ningún género de duda, y a pesar de todos los torpedos y torpederos habidos y por haber, es el verdadero buque de combate y no habrá escuadra ni habrá nada como no se cuente con un núcleo de ellos, creemos que no el grupo, sino dicho buque, debe considerarse como unidad táctica de combate y que sobre esta unidad deberán basarse todas las evoluciones y movimientos que hagan, pues dotados los buques de gran velocidad y por lo tanto de la autonomía necesaria para trasladarse de un punto a otro, debe procurarse y conseguir, no la cohesión entre los buques de un grupo, sino entre todos los de la escuadra".*

Resultó curioso que uno de los pocos artículos de táctica naval fuera de un joven alférez de fragata aseverando:

---

[488] El excesivo peso y la distribución de la artillería de este crucero pionero fue, probablemente, la causa de su pérdida en un temporal en 1895 sin supervivientes en su dotación de 412 hombres. Rodríguez González (1988)
[489] Carranza, J. De (1889) "Importancia del factor velocidad en los buques modernos". *RGM* (24) pp. 3-10.

"Opinamos que tanto el espolón como el torpedo son armas que solo en casos en que concurran muchas circunstancias podrán producir sus efectos, pues respecto al primero es difícil que dé buenos resultados siempre que los buques maniobren bien.

En cuanto al torpedo, dadas las condiciones de esta arma, lo delicado de su manejo, el corto límite de las distancias a que se puede y debe disparar, el poco blanco que presentan los buques al ir los unos sobre los otros y lo peligroso y casi imposible que se hace su uso en el momento del choque de las dos escuadras, también lo creemos como el espolón un arma de oportunidad, para cuya buena utilización han de concurrir circunstancias muy especiales. Entiéndase que estas consideraciones que hacemos sobre el torpedo, son en caso especial de combate entre escuadras, no en el de buque aislados"[490].

Este mismo autor volvió a repetir los mismos argumentos meses más tarde a favor del acorazado considerando que la base de una Marina fuerte y sólidamente constituida no podía estar formada por otra clase de buques que los acorazados de alto bordo. Se consideraba que los cruceros únicamente tenían como cualidades esenciales su gran velocidad y extenso radio de acción y los torpederos esencialmente su velocidad y pequeñez[491]:

"…sólo las escuadras de acorazados pueden atravesar impunemente los mares en todas las direcciones, llevando con ellas el poderío y la fuerza al mismo tiempo que la destrucción y el aniquilamiento del adversario…"[492].

El debate seguía en la mesa. Prueba de ello era que unos meses más tarde el teniente de navío Hacar se mostró muy crítico con los grandes buques de guerra modernos en un artículo bajo el vehemente título *"*Acorazados monstruos*"*. Sabía que no había unanimidad de pareceres sobre cómo debería conformarse la Marina de guerra por eso comenzaba con estas palabras:

"Al atrevernos a dar publicidad en la Revista de Marina, a nuestras mal enmarañadas ideas sobre las modernas construcciones de acorazados monstruos, no es nuestra intención, abrir discusión con compañero alguno, sintiendo disentir con aquellos que opinan de manera distinta, respetando altamente los pareceres de todos sin que por nuestra parte haya el más mínimo interés de censura y solamente, honrarnos con que en publicación tan ilustrada, quede en las páginas de uno de los cuadernos nuestra opinión presentada en globo, mirado desde el punto de vista práctico".

El componente de resistencia al cambio de la Armada española ha sido una pulsión mantenida a lo largo de su historia. Aquí el teniente de navío Hacar enumeró una serie de cambios con los que afirmaba nunca habían simpatizado, suponemos que, aunque no encarnara a toda la corporación, sí debe ser una parte representativa o no ocuparía las páginas de la revista:

---

[490] Cornejo, H. (1890) "Ligeras ideas sobre táctica naval". *RGM* (26) pp. 415-422.
[491] Cornejo, H. (1892) "Táctica de torpederos". *RGM* (1892) pp. 3-58.
[492] Cornejo, H. (1891) "Los cruceros". *RGM* (29) pp. 21-32.

"Desde que empezaron a construirse acorazados de dimensiones monstruosas, con blindajes de gran espesor, torres blindadas con cañones monstruos también, en montajes complicadísimos de una gran precisión como mecánicos y de movimientos prontos, relativamente, o mejor dicho, fáciles de manejo, dados los grandes pesos de sus cargas y proyectiles; supresión de los parejos y velamen; sustituyendo las cofas que eran de seguridad para los masteleros, por pequeñas fortalezas elevadas sobre las cubiertas, provistas de ametralladoras y cañones de tiro rápido, prescindir en absoluto de la vela; tubos de lanzar torpedos colocados en las partes más sensibles de un buque, como desde la línea de flotación para abajo"[493].

Las dimensiones del acorazado sacrificaban las condiciones marineras del buque que en ocasiones debían retirarse a puerto por no poder aguantar la mala mar. La crítica incluía el factor económico ya que, con el coste de un acorazado moderno, podían hacerse varios cruceros y en vez de esos cañones monstruos en torres blindadas en las cabezas del buque, la artillería podía ir repartida a las bandas.

El año de 1890 volvió a ser perfectamente resumido por E. Weyl en *Le Yacht* igual que hizo anteriormente con el año 1889 en que también su traducción fue incluida en la RGM. Escribió que en todas partes se construían acorazados de tonelaje grande o regular, cruceros y cazadores de mucho andar, torpederos y contra-torpederos. El eclecticismo presidía la elaboración de los programas de construcción. La misma incertidumbre existía en lo concerniente a la protección de buques. En los nuevos acorazados la tendencia era abrigar cada cañón en una torre cerrada.

En la artillería progresaba la pólvora blanca, la llamada pólvora sin humo, que ayudaba mucho a mejorar la precisión de tiro en la artillería al mejorar la visibilidad del campo de acción. Tocante a las corazas, era sabido lo que pasó en Annapolis y en Ochta donde los blindajes de acero níquel del Creusot obtuvieron victorias notables comparadas con las planchas inglesas. También señaló que la navegación submarina se había perfeccionado y citaba a los submarinos franceses Gymnote, Sirene y Goubet. Tras realizar un repaso de las marinas de Francia, Inglaterra, Alemania, Italia y Rusia, mencionó a la de España, que había botado el crucero de primera clase *Infanta María Teresa,* el de tercera *Marqués de la Ensenada* y los tres torpederos *Temerario, Audaz y Nueva España*[494].

En agosto de 1893 el teniente de navío de 1ª Carballo comentó la atención a la Marina suscitada a propósito de los presupuestos y aportó ideas para superar las dificultades del momento[495].

En 1894 un suceso en Inglaterra vino a facilitar argumentos a los que no apostaban por los acorazados: el naufragio del crucero torpedero *Victoria* que causó un consejo de guerra por su temprano hundimiento tras una ligera colisión al parecer por falta de estabilidad. El choque fue un accidente natural, como era un abordaje o un choque, pero el modo de

---

493 Hacar, L. (1890) "Acorazados monstruos". *RGM* (27) pp. 69-75.
494 Weyl, E. (1891) "Las marinas de guerra en 1890". *RGM* (28) pp. 390-398.
495 Carballo, M. (1893) "El servicio político". *RGM* (33) pp. 201-210.

naufragar fue del todo distinto ya que el acorazado inglés *Victoria* dio la voltereta completa en la mar, puso literalmente su quilla al sol.

La RGM tradujo varios artículos la prensa inglesa, entre ellos dos de Weyl en el *Yacht*[496] y uno de Lord Armstrong en *The Engineer*. Weyl apelaba no sólo a los resultados en la mar de los buques y su precio sino también a lo que la dotación, inhumanamente, tenía que soportar a bordo de los barcos de guerra:

> *"Es una locura construir acorazados como lo hacen los franceses, ingleses, rusos, italianos, americanos, etc. Son abominables máquinas de guerra ruidosas, pues una sola cuesta tanto como una escuadra completa del siglo último, un torpedo bien dirigido o un golpe de espolón bien aplicado, enviarán todo aquello al fondo del agua, y quizás esos mismos enormes acorazados no se irán a pique inmediatamente pero darán la voltereta, como le sucedió recientemente al Victoria".*

Señaló que los acorazados al ir compartimentados, obligaban a los combatientes a estar separados, al quedar subido en una caseta el comandante y cada cañón aislado sin unidad de ataque. Un proyectil en la caseta de mando paralizaba todo el sistema de comunicaciones. Se quejaba de que desde el punto de vista náutico era algo abominable, se aplastaban los costados del barco con la coraza, los cañones pesados iban en pesadas torres con complicados mecanismos y todo el centro de gravedad se había subido, con el consiguiente peligro de darse la vuelta, como ya había ocurrido anteriormente. De los cruceros advirtió que la artillería quedaba casi siempre al descubierto, las portas eran enormes para tener un gran campo de tiro, pero también eran un gran blanco, no podían seguir a los acorazados en su velocidad. En cuanto a torpederos y cazatorpederos, además de sus averías, decía que "*...el hombre es de carne y hueso, y los sufrimientos que pasa en un torpedero traspasan los límites que puede soportar"*[497].

También el capitán de navío de 1ª Montojo apuntó unas ideas sobre los buques de combate en un lenguaje claro. Afirmaba que desde que se empezó a utilizar el hierro en los costados de los buques para protegerlos contra los proyectiles, se entabló una lucha entre el cañón y la coraza, que había puesto en conmoción a las potencias marítimas, esforzándose cada cual, según su importancia y sus recursos, en introducir los adelantos que progresivamente habían obtenido los nuevos elementos de ataque y defensa.

Tras repasar las Marinas de Italia, Inglaterra, Francia, Alemania, Turquía, Rusia y Austria, Montojo llegó a la Marina de España donde sólo había, en rigor, un buque de combate propiamente dicho, que era el acorazado *Pelayo*; pero, que por lo demás, podía competir con los de su clase que poseían otras Marinas. El *Pelayo* fue botado al agua en 1887[498], precisamente cuando se iniciaba la reacción contraria a las enormes piezas de artillería y se

---

[496] Weyl, E. (1894) "Críticas sobre la Marina". *RGM* (34) pp. 359-364. "El epílogo de la pérdida del Victoria". *RGM* (34) pp. 202-210.

[497] Weyl, E. (1894) "Críticas sobre la Marina" *RGM* (34) pp. 359-364.

[498] En 1887 estuvieron comisionados para supervisar las obras del Pelayo en Marsella ocho jefes de la Armada. Estado General de la Armada. Año 1888 Tomo I, p. 78.

pensaba ya seriamente en la necesidad imperiosa de que los nuevos buques de combate, sin dejar de poseer las cualidades inherentes a su cometido, no careciesen de las condiciones marineras y militares que se requerían para navegar en todas las circunstancias, utilizar con éxito su artillería gruesa, aun habiendo marejada, y verificar rápidamente y con desembarazo las evoluciones que podían ofrecerse en una guerra marítima.

Reconocía el comandante Montojo que las opiniones de los ingenieros y constructores navales estaban muy divididas; pero todas coincidían en un punto esencial: desechar los calibres y pesos monstruosos para el artillado de buques, disminuyendo prudencialmente la elevación de las torres, de los cañones y de sus montajes, para mejorar las condiciones militares y marineras de los acorazados. Avisaba el artículo de que pretender reunir en un solo buque de combate todos los elementos de guerra no resultaba lógico ni razonable. Cada buque debía de estar destinado a un fin particular, sin desatender por completo otros servicios que pudiese prestar, aunque no de una manera eficiente en todos ellos.

En resumen, afirmaba que la base del acorazado debía ser, en cuanto a su poder ofensivo, la artillería gruesa; la del crucero, los cañones medianos y de diferentes calibres; la del ariete, el espolón para embestir eficazmente, y la del torpedo, su arma especial. Concedía que el torpedo era ciertamente un proyectil terrible y destructor, pero ese afán de utilizarlo con cierta profusión en casi todos los buques le parecía exagerado y que, sin desterrarlo por completo de los acorazados y cruceros, debía limitarse en ellos su número todo lo posible, con lo cual se ganaría no poco espacio para la tripulación, que bien lo necesitaba para soportar las molestias que ofrecía la vida en las naves de guerra[499].

Lord Amstrong desaprobaba la política de construir grandes acorazados a un costo considerable. Recordó que un buque perfecto debía ser, en primer lugar, marinero, llevar algunos cañones de muy grueso calibre y mucha artillería ligera, estar protegido por coraza de espesor, llevar numerosos lanzatorpedos, un buen repuesto de carbón, andar mucho, tener buenos alojamientos para la dotación y, por último, espolón suficiente[500]. Formuló que en vez de combinar en un solo barco los ocho elementos característicos citados, se obtendría mejor resultado subdividiéndolos en varios buques. Esta diversificación era la propuesta contraria a los que apostaban todo a un único número con los grandes buques.

El combate naval del 17 de septiembre de 1894 conocido como Batalla del Ya-Lu fue un conflicto entre China y Japón, tras la declaración de guerra por la invasión de Corea. En 1895 la RGM publicó más de una decena de artículos relacionados directamente con este tema. Se extrajeron lecciones sobre las construcciones navales como que la madera debía ser desterrada por completo ya que precisamente los combates navales del año 1894 habían demostrado claramente que todo lo que no era blindado desaparecía a las pocas horas de fuego.

---

[499] Montojo, P. (1894) “Los buques de combate”. *RGM* (35) pp.321-329.
[500] Lord Armstrong (1895) “Buques de guerra de portes mayor y menor”. *RGM* (34) pp. 565-569.

Sin embargo, de nada sirvió la experiencia ajena y España repitió los mismos errores que sufriría en su propia escuadra apenas tres años después en la bahía de Santiago de Cuba y Cavite:

> *"Si otra cosa no nos enseñara la batalla naval del Ya-lu, quedaría por lo menos demostrado un punto esencialísimo y de capital importancia, y es éste. Que la madera tiene que ser desterrada por completo como artículo de construcción naval en los buques de guerra, aun en aquellas partes secundarias de éstos en los que venía parcamente empleándose hasta ahora. Todas las descripciones de testigos oculares de los sucesos en cuestión están conformes en que en todos los buques de la escuadra, o en casi todos, se declararon incendios a poco de empeñada la lucha: aún más dos buques chinos quedaron reducidos a simples pavesas. El efecto de los numerosos proyectiles de tiro rápido animados de grandes velocidades iniciales produjeron estos inmediatos efectos en cuanto construcción ligera de madera encontraron a su paso".*

El teniente de navío de 1ª Rubio informaba en la RGM que el gobierno alemán acababa de prohibir la madera como material de construcción naval. En cuanto a las arboladuras, que tendían a desaparecer por innecesarias para la propulsión y perjudiciales a la hora del combate, tomaron un papel secundario para utilidades como señales, tiradores y faenas marineras. En el pasado en los buques de materiales nobles, los marinos podían rendir los palos de madera para deshacerse de ellos cuando se convertían en un peligroso obstáculo. Con las nuevas construcciones, se habían creado torreones de acero imposibles de esquivar. El comandante Rubio las describió de una manera muy gráfica:

> *" ...y como todo se exagera, con el buen deseo de aquilatar y extender al límite tamañas propiedades, hemos caído en el error de hacer los llamados palos y cofas militares como nuevas torres de Babel, sin comprender acaso que nuestros abuelos rendían un palo, picaban obenques, estays y demás jarcias y evitaban los peligros eminentes que tales averías ocasionaban a su buque, mientras nosotros con estas torres de pagoda china encima de la cabeza, menester es pasemos momentos angustiosos mirando el cielo y esperando morir por aplastamiento o víctimas del depósito de mil proyectiles que representa cada plancha de acero de estas asombrosas superestructuras"*[501].

La batalla del río Yalu había terminado demostrando la superioridad de las bien adiestradas tripulaciones japonesas sobre sus adversarios, que pese a poseer sobre el papel una flota más potente que la nipona, no consiguieron derrotar a ese enemigo, teóricamente más débil.

> *"El 12 de septiembre próximo pasado ocurrió este combate naval, que presenta el hecho notable de que realizando una escuadra el objetivo que se había propuesto en importante comisión de guerra, cual es un desembarco de tropas, resulta dicha escuadra batida por la enemiga y casi aniquilada"*[502].

---

[501]Rubio Muñoz, M. (1895) "Tres ligeras ideas reformistas para las construcciones navales futuras". *RGM* (36) pp. 228-234.

[502] Carranza y Reguera, J. De (1895)" Algunas enseñanzas deducidas del combate naval del Ya-Lu". *RGM* (36) pp. 320-341.

La batalla fue el gran escenario en donde poner a prueba los experimentos armamentísticos navales, un laboratorio de pruebas real cuyo resultado sorprendió al mundo y cuyas conclusiones fueron difundidas por la RGM cumpliendo su función formativa.

> *"El combate de Ya-lu es el segundo ejemplo de batalla naval entre escuadras acorazadas modernas; si en Lissa, aparte de lo mucho que jugó la artillería, puede decirse que decidió la acción el uso del espolón, en Ya-Lu puede afirmarse que se debió el triunfo japonés al acertado manejo de los cañones, principalmente a los de carga simultánea o tiro rápido, que hacían su debut en los combates navales."*

El teniente de navío Carranza y Reguera, equivocado en la fecha de la batalla, decía que el éxito había dependido del torpedo y el ariete. El cañón era el referente de la guerra naval por su mayor alcance que permitía usarlo, pese a la poca certeza del tiro, en la mar.

El mundo entero siguió con interés las enseñanzas deducidas del combate. Mr. Jukichi Inouye fue traducido por el teniente de navío de 1ª Joaquín Ariz en abril de 1895 que también se expresaba en los mismos términos de oportunidad:

> *"El combate naval habido entre las escuadras china y japonesa en el mar Amarillo, entre las islas Talu y de Haiyang, el 17 de septiembre de 1894, será memorable en los anales de las guerras marítimas por haber sido el primero de esta clase con buques modernos.*
> *Sus resultados han sido estudiados con avidez por los entendidos en asuntos de Marina y por todos en general, pues éste les da una idea de lo que será una batalla naval con los grandes buques de combate, la artillería y armamentos que las potencias de Europa y América tratan de perfeccionar a porfía, hasta ahora sólo en terreno teórico o con ensayos y experiencias sujetas a condiciones previamente fijadas…"*[503].

También en *Le Yacht* se publicaba por M.L. Ferrand un artículo traducido por la RGM que culpaba de la derrota china a que todos los barcos adolecían del mismo defecto. Sus mamparos encima de la cubierta acorazada eran insuficientes, hallándose expuestos a zozobrar si recibían un balazo cerca de la línea de flotación. El buen andar[504] desarrollado por algunos de ellos en las pruebas, era ilusorio a causa del mal estado de los aparatos motores. La artillería, aunque aceptable estaba mal atendida y su personal, tanto oficiales como marinería, falto de experiencia y energía, no se hallaba preparado para las maniobras de escuadras[505].

---

[503] Inouye, J. (1895) "El combate naval de Haiyang del 17 de septiembre de 1894 redactado por Mr. Jukichi Inouye" *RGM* (36) pp. 461-498.

[504] Expresión muy utilizada en pilotaje y maniobra. La acción de andar o el movimiento progresivo de un bajel por el agua, en el sentido o la dirección de su quilla. O´Scanlan, T. (1831) Diccionario Marítimo Español. Imprenta Real. Edición facsímil del Servicio de Publicaciones de la Armada (2003).

[505] Yacht (1896) "El combate del YA-LU y sus consecuencias en la construcción de los buques de guerra" *RGM* (38) pp. 585-591.

En 1896 se hicieron notar los defectos de los cruceros rápidos en la Marina norteamericana. La RGM tradujo de la *Revue maritime et coloniale* la opinión de un oficial sobre los cruceros *Raleight* y *Cincinati* de la Marina norteamericana muy crítico. Afirmaba que no eran buques útiles, se producía un calor intenso en las cámaras de hornos, demasiada fuerza de máquina, escaso repuesto de carbón e insuficiencia de las condiciones de habitabilidad[506]. Quizá derivado de la batalla en China, en febrero de 1896 el segundo médico de la Armada Fernández Cuesta escribió un artículo que no venía acompañado de su empleo (segundo médico) quizá por lo alejado de sus competencias con el tema de la fuerza naval.

Reflexionaba sobre la relación entre el poder naval y el tamaño de territorio que tenía que defender puesto que el poder naval de un Estado, podía ser grande, con muy pocos barcos, y podía ser pequeño, con muchos buques; todo consistiría en las atenciones que este poder tuviera que cumplir. Argumentaba que Italia, Alemania y Austria, que figuraban numéricamente con menos poder naval que Francia e Inglaterra, debían ser consideradas como potencias dado que su dominio colonial era muy exiguo. En cambio, Inglaterra si hubiera tenido que proteger todas sus posesiones, a pesar de su gran Marina, podía afirmarse que tendría necesidad de aumentar el número de sus barcos. Resaltaba la escasa fuerza naval de España y lo mezquino tanto de su presupuesto como del estado en que se encontraba[507].

Para conocer el estado de las Marinas de Guerra del mundo en 1896 se tradujo de *Le Yacht* un artículo que resumía el año con el comentado combate entre la artillería y los blindajes. La coraza continuaba su lucha contra los proyectiles de gran capacidad explosiva que ya atravesaban las corazas menores de 150 mm y que explotaban en el centro del navío. Se repasó el estado de las Marinas de Francia, Inglaterra, Alemania, Austria, Italia, Rusia, Estados Unidos, Dinamarca, Grecia, Holanda, Noruega, Suecia, Portugal, Turquía, Japón, China, República Argentina, Brasil, Chile, y en lo referente a España señaló que entre las potencias de segundo orden España ocupaba el primer lugar.

Los barcos botados al agua en la nación durante ese año eran el crucero acorazado *Princesa de Asturias, el Cristóbal Colón,* el cañonero torpedero *Doña María de Molina,* los contratorpederos *Furor y Terror,* que habían hecho ya sus pruebas oficiales y el cañonero *Villalobos,* destinado a prestar servicio en el Archipiélago filipino. Se habían puesto en grada los cruceros *Cardenal Cisneros y Cataluña*, así como tres cañoneros torpederos*, María de Molina, Álvaro de Bazán y Marqués de la Victoria.* Había numerosas construcciones proyectadas y se estaba reparando el acorazado *Pelayo*. Las fragatas *Vitoria y Numancia* estaban en los astilleros de la Seyne para ser transformadas en acorazados guardacostas[508].

Podemos observar que resultó ser un buen resumen del estado de la Armada y de la Fuerza Naval Española. La propia RGM no era tan exhaustiva al informar de lo que se hacía en España, quizá porque entendiera que su función era más divisar el exterior que dar fe de lo que acontecía en el propio país o por los problemas que encontraron por los propios astilleros y arsenales para informar sobre la construcción naval.

---

506 Revue Maritime et Coloniale (1896) "Graves defectos de los cruceros rápidos" *RGM* (38) pp. 28-35.
507 Fernández Cuesta, N. (1896) "El poder naval en 1896". *RGM* (38) pp.202-207.
508 Yacht (1897) "Las marinas de guerra en 1896". *RGM* (40) pp. 213-219 y 322-355.

La prensa extranjera volvió a hablar de la Marina española con ocasión del aniversario sexagésimo de la coronación de la reina Victoria ya que se celebró una revista naval en la isla de White. LA RGM recogió la reseña de la revista naval del 26 de junio y en particular los elogios que hacía del acorazado de segunda clase *Vizcaya* la reputada publicación inglesa *The Engineer*:

> *"El Vizcaya de España ocupa el tercer lugar de la línea. Es un hermosísimo crucero acorazado con un armamento tremendo, mucho más que el del Centurion, a pesar de tener un desplazamiento de sólo 7000 t. Tiene un blindaje de 30 cm y anda 20 millas. Tiene capacidad de carboneras para 1200 t de carbón. Es lo que los españoles llaman a Sevilla: una maravilla.*
>
> *Aceptamos agradecidos el concepto que ha merecido a los ingleses el buque que nos ha representado en tan grandioso acontecimiento marítimo. Séanos permitido agregar algo que halaga nuestro amor propio como españoles, ya que tan autorizado es el elogio, y es que ese buque que ha tenido el honor de ser calificado como maravilla por The Engineer, ha sido construido en España"*[509].

De los destructores españoles se ofrecieron más datos gracias al teniente de navío de 1ª Torón que escribió un artículo en enero de 1897 publicado en la RGM al mes siguiente[510]. Informaba que los dos buques llegaron a Ferrol procedentes de Inglaterra construidos por James and George Thomson Limited Clydebank. Estaban dotados de recubrimiento de teca sobre la cubierta alta de acero, luz eléctrica por todas partes y ventiladores eléctricos para insuflar aire fresco en los alojamientos de oficiales y tripulación de modo que eran mucho más habitables que un torpedo ordinario o *Destroyer*, sobre todo en los climas tropicales y templados a los cuales estaban destinados.

En mayo de 1898 se publicó en la RGM la traducción de *Le Yacht* de las Marinas de guerra durante el año anterior, donde volvía resumir muy bien la situación de España. Habían entrado a prestar servicio dos cruceros acorazados de gran valor militar, el *Carlos V* y el *Cristóbal Colón*. Pronto quedarían listos otros cuatro contratorpederos semejantes a *Furor* y *Terror*. Sin embargo, no pasaba por alto el complicado momento que se vivía en nuestro país y el significado de la inversión española:

> *"España hace en estos momentos de verdadera gravedad un patriótico esfuerzo para aumentar su poder militar naval"*[511].

En 1898 ya estaban afianzadas las características de los buques modernos del momento que expuso Estrada y Madan, ingeniero inspector de primera clase de la Armada, en un artículo en el que recogió los progresos que habían reducido el peso del casco gracias a la sustitución de la madera por el hierro, del hierro por acero y la multiplicidad de los mamparos estancos.

---

509 (1897) "Fiesta marítima en Spithead". *RGM* (41) pp. 114-120.
510 Torón, J. (1897) "Destructores de torpederos Furor y Terror". *RGM* (40) pp. 207-213.
511 Yacht (1898) "Las marinas de guerra en 1897". *RGM* (42) pp. 802-812.

El reemplazo del hierro forjado por el acero moldeado para rodas, codastes, mechas y esqueletos de los timones los buques habían recobrado condiciones marineras, ya que como expresaba el ingeniero: *"¡Cuántas veces se ha perdido de vista, en la construcción de los acorazados, que los buques son para la mar!"*.

Otra invención interesante que recogió Estrada y Madan en su publicación fue la del tiro forzado en vez de tiro inducido. En el primero el aire era comprimido en las cámaras de las calderas, obligándolas a pasar a través del combustible para salir por las chimeneas, en el segundo, el aire era aspirado por ventiladores potentes situados en la base de las chimeneas. Las calderas acuatubulares sustituían a las calderas cilíndricas de alta presión. Aquellas llevaban el agua en el interior de sus tubos y ofrecían la ventaja indiscutible de exponer a la acción directa de las llamas una superficie muy grande, mayor que las de las cilíndricas y eran más ligeras y compactas que éstas.

A pesar de los avances tecnológicos, seguía habiendo circunstancias que no cambiaban nunca puesto que, como explicaba el artículo, la nave que navegaba más rápido elegía la posición y la distancia a la que batirse y los que navegaban en conserva, esto es en compañía o convoy, habían de adecuarse al buque de menor andar. En cuanto al armamento se expresaba en estos términos: "*El espolón puede llamarse al arma de la desesperación, como el torpedo el arma de la audacia, de la ocasión propicia, de la sorpresa nocturna, de unos cuántos héroes consagrados al sacrificio*".

Al cañón de ánima lisa le había sucedido el cañón rayado (fue a partir de la guerra de sucesión, así como el fusil rayado se evidenció en Crimea), aumentado su precisión y alcance porque las rayas eran una especie de directrices que mantenían el proyectil en la dirección del eje de la pieza, mejorando su precisión y porque la forma del proyectil, alargado no redonda, era la apropiada para encontrar en el aire menor resistencia y por tanto mayor alcance. También resaltaba el paso de pólvora viva a pólvora lenta de granos gruesos, que ardía con más lentitud[512].

En noviembre de 1898 apareció un artículo del capitán de fragata Chacón y Pery que sin duda se escribió para clarificar lo que debía ser la clasificación de los buques. En el pasado el porte que definía al navío era marcado por el número de cañones que portaba. Con el progreso, la nomenclatura de los barcos se encontraba difusa pudiendo confundir sobre las fuerzas navales disponibles, sobre todo a la opinión pública. Remataba el autor concluyendo:

> *"Claro es que ni la clasificación ni las fórmulas que se proponen pueden definir exactamente todas las cualidades de un buque de guerra; para ello sería necesario una especificación completa que no puede pedirse dentro de los límites de un concepto general fundado en los caracteres principales que es lo único a que se aspira y lo suficiente, a nuestro juicio, para no incurrir en ideas tan erróneas y de tan lamentables consecuencias como las que han inspirado a la opinión pública de España la*

[512] Estrada y Madan, M. (1898) "Ligeras consideraciones sobre los buques modernos". *RGM* (43) pp. 219-236.

denominación de acorazados con que figuran en las listas oficiales de nuestra Armada el Carlos V y los cruceros de Bilbao"[513].

Aunque lo relacionado con el Desastre del 98 se retomará más adelante, hay que destacar cuándo apareció en la RGM la famosa cuestión, aún hoy discutida, sobre qué hubiera pasado si España hubiese enviado submarinos a Cuba. Dicha pregunta no se formuló hasta que, en abril de 1899, el teniente de navío Carvia escribió sobre el debate en el que se encontraba sumergida España en ese momento, detallando las posturas encontradas:

"Mientras se pone en claro quiénes fueron los causantes de que España perdiera sus Colonias, mientras se decide de un modo definitivo si debemos o no regenerarnos como nación y se estudian los diversos métodos que de cada individuo tiene para regenerar a los otros, sin pensar por descontado en arreglarse a sí mismo; mientras se averigua si la consabida regeneración ha de cristalizar por la vía seca que proponen unos o por la húmeda que aconsejan los más discretos, ya en discursos más o menos hidráulicos, ya en hermosos libros, dignos por cierto de tener mayor y más inteligente masa de lectores, mientras se resuelve si se arregla, por fin, la Marina, a pesar de las intromisiones de muchos que empiezan a necesitar arreglo, y mientras la historia falla si cuatro barcos mal armados pudieron o no destruir en un día la obra funesta de un siglo entero de desbarajuste, necesario es pensar que mala o buena no tenemos más que una patria y que regenerada o por regenerar hace falta colocarla cuanto antes en condiciones de defensa, no sea que un segundo cataclismo nos sorprenda discutiendo todavía si pudo o no evitarse el primero".

Describió cómo muchos bajaron la cabeza, cuando en pleno conflicto resonó una palabra de sólo cinco letras: Peral.

"¡Ah, si tuviéramos un Peral…! Decían muchos a quienes guiaba más que la razón el sentimiento.
Y era verdad: poco andaba el submarino, pero de existir uno en la bahía de Manila, acaso hubiera tenido tiempo de llegar a ponerse a tiro en los cuatro meses que duró la guerra; acaso con uno en Cuba, ni hubiese sido tan cómodo sostener un bloqueo, ni tan fácil cerrar un puerto, ni tan libre de riesgos enviar por docenas los transportes de tropas, pero los Perales no se improvisan y a la exclamación del sentimiento: ¡Si tuviéramos un Peral! Contestaba lúgubre la razón. Sí, pero como no lo tenemos…Y no lo tenemos no porque nuestra pobreza nos impida costearlo, que menos vale un solo día de guerra y tanto como cualquiera de los inermes barquitos que en casi todos los puertos esperan el momento de las supremas aunque inútiles energías; no lo tenemos, no porque la fortuna nos lo haya negado, supuesto que lo tuvimos; no lo tenemos, sencillamente porque no lo tenemos, que es la más triste de todas las perogrulladas"[514].

Defendía a los que criticaban al submarino y al torpedo por ser armas poco éticas porque no se veían en la superficie, pero argumentaba a su favor: *"¿qué arma puede imaginarse que*

---

[513] Chacón y Pery, F. (1898) "Clasificación de los buques de guerra". *RGM* (43) pp. 633-643.
[514] Carvia, S. (1899) "Submarinos" *RGM* (44) pp. 495-504.

satisfaga como el torpedo la condición de destruir el material respetando en lo posible al personal? Alegaba que el torpedo causaba la ida a pique porque inutilizaba el buque por una vía de agua, haciendo menos daño, al menos en cuanto al salvamento de la dotación, que un barco incendiado o echado a pique rápidamente con artillería.

Este artículo de la RGM fue tan importante que fue comentado en *The Army and Navy Gazette*. Al parecer tradujeron que el teniente de navío Carvia afirmaba que con el submarino hubiera sido imposible el bloqueo a Cuba, cosa que el autor decía no haber afirmado con tal rotundidad, sino que acaso con uno en Cuba, ni hubiese sido tan cómodo sostener un bloqueo, ni tan fácil cerrar un puerto, ni tan libre de riesgos enviar por docenas los transportes de tropas y que en ello había una gran diferencia. El comandante utilizó las páginas de la RGM para defenderse de la traducción que habían realizado sobre su artículo de submarinos en la publicación inglesa[515]. Este episodio demuestra que las publicaciones profesionales de otras Marinas del mundo también traducían y publicaban referencias de la RGM.

Tras la campaña contra Estados Unidos llegaba el momento de tomar decisiones en cuanto a la cuestión de la Marina. En mayo de 1899 se publicaba un artículo del teniente de navío de 1ª Gutiérrez Sobral que debió de ser del agrado de los medios de comunicación por la gran difusión que logró en ellos, ya que además de en la RGM apareció en *La Correspondencia de España* y también en *El Mundo Naval Ilustrado*. Por una vez la prensa española y la profesional de la Armada parecieron estar de acuerdo.

El autor abordaba la importante cuestión del material y dirección técnica tanto preocupaba a la opinión pública. Curiosamente tanto la RGM como *El Mundo Naval* lo publicaron con la misma nota de redacción en la que informaba que el artículo había recibido calurosos plácemes de la prensa política. Sin duda la sintonía entre ambas publicaciones era total, y compartían muchos de los colaboradores, aunque el como órgano oficial de la Armada, la RGM estaba mucho más constreñida. Ambas publicaciones afirmaban que emitía juicios tan sensatos como imparciales, poniendo el dedo en la llaga "*…confesando las deficiencias que todos lamentamos",* "*Estudios como los del Sr. Sobral son los que necesita la importantísima cuestión de nuestra Marina de guerra*". Resulta extremadamente interesante conocer de primera mano en qué estaban tantos marinos de acuerdo:

> *"Miremos atrás para enmendar errores, patentizados en la campaña que hemos sostenido contra los Estados Unidos. Los errores se corrigen manifestando claramente dónde han estado, y no haciendo una historia retrospectiva, que sirve para producir en el ánimo honda pena por el efecto desastroso de la imprevisión.*
>
> *He sostenido siempre y seguiré sosteniendo que la marina de Guerra necesita salir de los cauces por donde ha navegado hasta la fecha, y que si su organización administrativa exige reformas grandes, no son menores las que en el orden técnico se imponen. Creo más, creo que mientras las del segundo orden no se implanten, no cabe posibilidad de hacer nada en las del primero".*

[515] Carvia, S. (1899) "Unas palabras más sobre submarinos" *RGM* (44) pp. 724-726.

Reformas sí, pero antes de acometer las de los cuerpos y administraciones, las de material. Así de contundente se expresó Gutiérrez Sobral y para ello resultaba necesario conocer bien el propósito de las Fuerzas Navales:

> ” *De la misma manera es difícil, o mejor dicho, imposible calcular el presupuesto de una marina si se desconoce el número y clase de buques de que ha de constar, misiones que ha de desempeñar, finalidad sus escuadras, condiciones estratégicas de la costa y puntos débiles que ha de defender; en una palabra, todos sus elementos del ramo marítimo militar que han de servir de base para determinar la calidad y cantidad de buques etcétera.*
>
> *Desgraciadamente, desconociendo sus factores tan interesantes e importantes, se ha procedido siempre en nuestro país para proyectar y construir unidades navales sin plan ni concierto. ¿Por qué se ha seguido este camino tan opuesto al buen sentido administrativo, y cuyos resultados hemos tocado en esta última guerra?*
>
> *Los dos grandes problemas a resolver hoy por nuestro país, y a resolverlos pronto, porque de ellos depende la futura vida de la nación, son el económico y el de su defensa. Sin escuadras y sin baterías de costas estamos a merced de cualquier potencia, y sin esos elementos no es posible ni aún hacer respetar nuestra neutralidad en cualquier conflicto entre otras naciones”.*

La falta de ordenada planificación acarreó la formación de flotas disconformes, como un muestrario de buques construidos sin un programa que respondiera a una política establecida. Un ejemplo de ello lo ofreció la Lista Oficial de Buques, según el decreto de 31 de enero de 1901, donde figuraron hasta 19 tipos, la mayoría de más de 12 años y hasta los que superaban los 50. Era evidente que algunos de ellos difícilmente podían navegar[516].

Gutiérrez Sobral abogó por la creación de un órgano, el Estado Mayor, que dirigiera la estrategia militar para supervisar las condiciones reales de las Fuerzas Navales.

> *“Si de indiscutible necesidad es la creación de una Junta directiva que por su personal técnico y permanente existencia responda de la eficacia, o deficiencia del material y sea, por consiguiente, la encargada de estudiar las condiciones tácticas y estratégicas de los distintos tipos de buques y demás instrumentos ofensivos y defensivos que constituyen el material naval, de imprescindible necesidad es la creación de un Estado mayor que se encargue de estudiar cómo se han de utilizar nuestras fuerzas navales en caso de una guerra.*
>
> *El Estado Mayor es el cerebro de un ejército, porque es el que debe disponer en caso de guerra de los elementos navales o militares, teniendo siempre en cuenta sus condiciones tácticas estratégicas para llegar a la finalidad la campaña, que debe ser la victoria”*[517].

---

[516] Chocano Higueras, G. (2014) “Concepción marítima de Don Antonio Maura”. *Cuaderno de Pensamiento Naval* (4) p.22

[517] Gutiérrez Sobral, J. (1899) “La cuestión de la Marina” *RGM* (44) pp. 554-562.

También Antonio Maura apoyó la creación de un almirantazgo o Estado Mayor que recogiera la parte militar sustancial y permanente, que la pusiera a cubierto de los vaivenes y cambios de Gobierno. Hacía falta una estabilidad en los designios, en las previsiones, en los ordenamientos de todos los servicios navales[518].

Dentro del repaso a los defectos de la Marina se volvió a plantear el problema que suponía el poco tiempo que cada comandante y los marineros pasaban en cada buque, lo que no favorecía ni el conocimiento del buque ni el adiestramiento de la dotación. El capitán de navío Bouyón mencionaba las consabidos clases, tamaño y número de buques que precisaba la Marina, así como su debido pertrecho. A juzgar por lo acontecido en Cuba, los buques debían estar más acorazados, más protegidos. Ante los efectos de lo que se suele llamar "hacer las cosas en caliente" también hizo dos apreciaciones sensatas: los buques por muy grandes que se quisieran construir siempre habrían de adecuarse al tamaño de los diques que siendo el de La Campana o de San Julián los mayores que se tenían, no podían exceder de las 10.000 toneladas, además que cuanto más grande era lo proyectado, más se tardaba en construirlo[519].

2.16.6. Defensa de costas

Lo acontecido en Santiago de Cuba y Cavite en 1898 trajo para el ministerio de Marina como consecuencia la pérdida de sus competencias sobre la defensa de costas, que pasaron a ser responsabilidad del Ejército de Tierra desde la Ley de 7 de octubre de 1898[520]. Esta decisión puso el foco de interés en la defensa de costas, algo que se reflejó en la publicación de artículos con esta temática.

En 1899 el teniente de navío Carvia alertaba sobre lo desprotegidas que se encontraban nuestras costas y que, proclamada la neutralidad había que hacerla respetar, teniendo en cuenta que se trataba de la necesaria neutralidad armada. Según el oficial, había posiciones estratégicas de incalculable valor a merced del primero que quisiera ocuparlas. El debate incluía si la defensa de costas era competencia del Ejército de Tierra o de la Marina dado que anteriormente ya habían existido conflictos de jurisdicciones[521]. Se mostró tajante en su afirmación de que la defensa de las costas correspondía exclusivamente a la Marina y justificó después*:*

---

[518] Chocano Higueras, G. (2014) "Concepción marítima de Don Antonio Maura". *Cuaderno de Pensamiento Naval* (4) p. 19.

[519] Bouyón, A. (1899) "Cómo tendremos Marina" *RGM* (45) pp. 109-114.

[520] Serrano Monteavaro, M.A. (1991)" Los planes navales de principios de siglo. Aspectos políticos. *Cuaderno monográfico de Historia y Cultura Naval* (15) p.73.

[521] En plena guerra con EEUU, la escuadra del almirante Montojo prefirió enfrentarse a la de Dewey en la bahía de Subic por sus condiciones de defensa y para ello dispuso que se armara con toda la artillería disponible del Ejército y la Armada la defensa de la costa, pero cuando la escuadra española llegó a Subic, la defensa terrestre no estuvo preparada y fue entonces cuando tuvo que poner rumbo a Cavite en donde fueron derrotados por los norteamericanos.

"...hay muchas cosas que, aun siendo ciertas, no pueden decirse, y claro está que no aspirando yo a la gloria de haber inventado la sentencia de arriba, no he de querer tampoco echar sobre mis hombros el peso de su responsabilidad"[522].

Se refería el oficial a la idea del mariscal Moltke, quien le otorgó un carácter práctico. Decía que el mariscal, sin ser marino, informó al emperador de Alemania como presidente del Consejo de aquel imperio, que fuera la Marina quien defendiera sus costas. Primero porque los oficiales de Marina eran los únicos que podían conocer el modo de atacar una escuadra, descubrir su objeto y formarse idea exacta de sus evoluciones para obrar en consecuencia. Segundo, que las obras de costa debían poseer material semejante al de los buques y distinto del que se empleaba en tierra. En tercer lugar, que los métodos de puntería eran idénticos por tratarse de blancos móviles, animados a veces de gran velocidad. Y en último lugar que se precisaba una estrecha relación entre las defensas terrestres y las marítimas tanto móviles como fijas y esta relación sólo podía existir con la unidad de mando y mediante el empleo de un personal que perteneciera a la Marina y estuviera dirigido por oficiales de la misma.

> *"Así sucede que cuando en nuestro país se le ocurre a cualquiera discutir cosas de Marina le basta otorgarse a sí mismo la patente de entendido y ya puede tranquilo desbarrar cuanto guste en la firme confianza de que, por muy bien que se le replique, la opinión no verá en la réplica el juicio de los inteligentes, sino el de la parte interesada, y ¡Claro! A la parte interesada ¿quién le va a hacer caso?"*[523].

El teniente de navío Carvia retomó el tema al año siguiente con el mismo título: "La defensa de las costas*"* en un artículo que se dividió en nada menos que ocho entregas. Se mostró pesimista por la falta de consideración que vivía la Marina, aunque lo que deseaba era "mover el asunto" para que otros realizaran las mejoras:

> *" al publicarlo, no perseguía el objeto de dar a conocer mi opinión sobre un tema tan interesante, ya que la opinión de un Oficial adocenado de una Marina de cuarto orden no creo que a nadie pueda importarle gran cosa ni aún dentro de esa misma Marina, y aparte de lamentar que hubiéramos perdido un año entero y lleváramos trazas de perder muchos más en la apremiante defensa de nuestro reducido territorio, mi objeto no era otro que mover el asunto, atraer sobre él la atención de nuestros escritores, contribuir dentro de mis limitadísimos medios de acción a que en España se considere como tema de actualidad digno de meditado estudio lo que fuera de ella está ya en todas partes bien estudiado y en vías de ejecución, excitar a los que aquí están llamados a ejecutarlo, llevar, en fin, mi modesta piedrecita al edificio no comenzado aún de nuestra seguridad territorial, garantía del presente y base sólida de la que inexcusablemente han de partir los sueños realizables de futuros engrandecimientos"*[524].

Mostraba un sentimiento de impotencia ante los ataques a la Marina de la opinión pública, la prensa y los poderes públicos. También advirtió que el apellido de guardacostas no definía

---

[522] Carvia, S. (1899) "La defensa de las costas". *RGM* (45) pp. 6-22
[523] *Ibíd.*
[524] Carvia, S. (1900) "La defensa de las costas". *RGM* (46) pp. 454-473.

realmente a un acorazado, pues sólo era la función que cumplía y ésta podía variar. No había diferencia real entre un acorazado guardacostas y los que formaban el núcleo de la escuadra de combate, por lo tanto, no se podía hacer una especialización de tipos por su radio de acción. Señaló, como ejemplo, el acorazado *Pelayo* que, con un radio de acción modesto, no se había clasificado como acorazado guardacostas sino como buque de línea[525].

> *"La enseñanza más elemental y elocuente de la última guerra es que la defensa de costas no pretende el dominio de las aguas territoriales, le basta con impedir que el enemigo las domine en las circunstancias y durante el tiempo que le sea necesario dicho dominio para sacar de él algún fruto"*[526].

En su conclusión abogaba por constituir defensas costeras con escuadrillas de torpederos y submarinos apoyadas en cruceros de gran marcha y por defensas fijas terrestres y marítimas. Tras ocho entregas el propio autor reconoció:

> *"Procuraré ser breve a fin de que el tema defensivo no degenere en padecimiento crónico para los lectores de la REVISTA, y, aunque ni espero ni pretendo decir nada nuevo, tal vez logre disculpar en parte, ya que no justificar en regla, la exagerada extensión que por mi parte he dado al asunto"*[527].

También el capitán de navío Chacón y Pery escribió sobre la defensa de costas. Recogió lo expresado por Colomb en su obra sobre la Guerra Naval, *Naval Warfare*, segunda edición de 1895. También citó lo que comentaba el capitán W. Baker Brown sobre la Marina británica. Según las palabras de Colomb, en Cavite las baterías de artillería hubiesen salvado a los buques si hubiesen existido, con la fuerza y eficiencia apropiada[528].

Por Real Orden del 16 de octubre de 1899 se mandó publicar una memoria del coronel de artillería Maximiano Garcés de los Fayos y Bardají sobre las baterías del Corregidor, en Filipinas, en abril y mayo de 1898 que verían la luz en la RGM en febrero y marzo de 1900. El coronel Garcés de los Fayos había sido el presidente de la comisión constructora de las baterías del Corregidor. En el artículo sobre la defensa de las costas, relató que en abril de 1898 se instalaron las baterías para la defensa de las bocas de la bahía y decía que se ejecutaron con tal rapidez que todo el mundo ignoró su valor militar y por esta razón las creyeron, sin haberlas visto, inexpugnables y capaces de detener la escuadra americana fondeada en Hong Kong. Se trató subsanar la indefensión en la que se encontraba la entrada a la bahía de Manila. Relataba cómo se confeccionó el proyecto de defensa de costas teniendo en cuenta los escasos recursos y el anticuado material de artillería existentes en el arsenal de Cavite.

Se instaló una primera línea avanzada de baterías que con sus fuegos cruzados interceptarían el paso por ambas bocas del Corregidor a toda escuadra cuyo objetivo fuese atacar Manila o

---

525 Carvia, S. (1900) "La defensa de las costas". *RGM* (46) pp.559-578.
526 Carvia, S. (1900) "La defensa de las costas". *RGM* (47) pp. 401-411.
527 Carvia, S. (1900) "La defensa de las costas". *RGM* (47) pp. 502-510.
528 Chacón y Pery, F. (1899) "La defensa de las costas". *RGM* (45) pp. 99-108.

Cavite y una segunda línea constituida por torpedos mecánicos provisionales que se construirían al efecto y dos baterías en sus extremos:

> *"…y no ignorábamos tampoco la escasa eficacia de la mayoría de los cañones que se iban a emplear en su armamento; pero contábamos con que, realizado el proyecto tal como se presentó, el solo conocimiento de existir una línea de torpedos fijos obligaría al enemigo a entrar en bahía con precauciones, y en consecuencia a corto andar, y nuestras baterías tendrían tiempo para alojar en su cubierta y casco algunas granadas…"*[529].

El coronel Garcés de los Fayos, además de presidente de la comisión constructora, fue nombrado comandante en jefe de la línea de batería y prosiguió su duro relato en marzo:

> *"Débiles, aislados y sin esperanza de auxilio, nuestro deber era combatir al enemigo, fuera cualquiera su número y la hora en que se presentase, y dispuestos a ello, ocupamos todos nuestros puestos sin la pretensión de impedirle la entrada, pues no desconocíamos su inmensa superioridad sobre nosotros; poco daño podríamos hacer a sus ocho buques de combate…"*[530].

Se lamentó en la memoria de que una segunda línea de artillería proyectada al final no pudo ser montada:

> *"Disponiendo de esta segunda línea aspirábamos tan sólo, como puede verse en la Memoria copiada al principio de estas notas, a entretener al enemigo, aun a costa de nuestro probable sacrificio, desordenar su marcha, y si la suerte favorecía en los disparos, averiar y poner en situación crítica alguno de sus buques; situaciones que aprovechadas por nuestra escuadrilla, le permitirían batirlo cuando menos hacerle muy costosa su victoria; pero dejado en suspenso su instalación, quedó destruido nuestro plan, no obteniéndose el menor resultado con el corto número de improvisados torpedos que en 29 y 30 fondearon de orden superior, los tenientes de navío D. Nicolás Arias Saavedra y D. Carlos Suances en la dirección Corregidor-Restinga, sitio de bastante fondo y mucha corriente por donde verificó la entrada en bahía la Escuadra americana y después atravesó toda clase de buques sin el menor tropiezo".*

Tras el desastre de Cavite y Santiago de Cuba las fortificaciones costeras fueron el objetivo principal de la política de defensa de costas, pero en este artículo el teniente de navío Cervera y Valderrama planteaba una interesante cuestión sobre lo desacertado de ese foco:

---

[529] Garcés de los Fayos, M. (1900) "Las baterías del Corregidor en abril y mayo de 1898". *RGM* (46) pp.129-150.

[530] Garcés de los Fayos, M. (1900) "Las baterías del Corregidor en abril y mayo de 1898". *RGM* (46) pp. 244-262.

"¿No resultará que, por muchos puntos que hayamos fortificado, siempre habrá una playa apropiada para un desembarco, donde, si no se dispone de escuadra, queden en silencio los cañones monstruos de la costa, presenciando la ruina de la nación?"[531].

Según el oficial Cervera, las fortificaciones defensivas y la flota eran un tándem indivisible. La mejor forma de defender las fronteras del mar era, primero, ocupar militarmente los puertos estratégicos que fueran apropiados como puntos de apoyo de la flota. En segundo lugar, había que construir la flota necesaria, compuesta de torpederos para defensa móvil, acorazados guardacostas, acorazados para la guerra de alta mar y los necesarios cruceros de exploración, estafetas y corsarios.

En 1905 el tema de la defensa de costas aún no se había zanjado en las páginas de la RGM y mucho menos en el sentir de la Armada. El teniente de navío de 1º Gutiérrez Sobral tiraba de recuerdos del funesto desastre para argumentar que construir un peine de cañones en la costa no era la solución para su defensa. Insistía en que unas baterías de obuses situadas en un cabo no eran los factores estratégicamente decisivos en una guerra si no están complementados de Fuerza Naval:

"Síguese discutiendo y sosteniendo que las baterías de tierra son los más eficaces medios para contener las amenazas de enemigos marítimos y síguese sosteniendo, contra los hechos que con sus realidades demuestran todo lo contrario.

El valor que tiene el poder naval en las campañas militares, es letra muerta para los que ven en unas baterías de obuses situadas en un cabo o promontorio los factores decisivos de una guerra.

Recuerdo que el año 1899, dolorida aún la herida que sufrimos en el 98, se pensó en la defensa nacional y si mal no recuerdo se creó una Junta para el estudio del proyecto, estudio que abarcaba medios y emplazamientos de éstos para la realización de tan patriótico objeto. Hablóse entonces de los puertos que debían ser fortificados y en la elección que se hacía de los puertos, se llegó a la exageración de incluir todos los que posee España, no faltando quien llevase la exageración hasta proponer el convertir la costa en un peine de cañones. Bien se yo, que la Junta de defensa, compuesta de personas técnicas y adornadas de gran caudal de conocimientos militares, tanto de mar como de tierra, se tendrían que reír de estos empeños y mirarlos como deseos de un loco pensamiento que podía disculpar nada más que un buen sentimiento, pero desligado este en absoluto del contrapeso de la razón"[532].

Una de las cuestiones importantes del debate sobre la defensa de costas ya hemos apuntado que consistió en intentar aclarar quién debía ser el responsable de ellas ya que existía un conflicto de competencias entre el Ejército de Tierra y la Armada. La muy estudiada guerra

---

[531] Cervera y Valderrama, J. (1900) "Los puntos de apoyo de la flota en su aspecto general". *RGM* (46) pp. 517-537.
[532] Gutiérrez Sobral, J. (1905) "Defensa de las costas". *RGM* (56) pp. 53-62.

ruso-japonesa, de las que se sacaron tantas lecciones, volvió a aportar argumentos a la RGM para reivindicar su sitio en un artículo firmado únicamente con las iniciales A.R.E.:

> *"¿Cuándo se abrirá camino la idea de que el personal de las fortalezas de costa debe conocer las evoluciones de los buques comprender sus maniobras y por consiguiente deberá como éstos ser mandados por Oficiales de Marina?"*[533].

La Marina defendía que las protecciones costeras debían estar subordinadas al mando de la Armada. Puso el ejemplo de Inglaterra, que había asignado personal marítimo a la defensa de Gibraltar poniendo la plaza bajo un vicealmirante. Según el ejemplo de la guerra, la escuadra rusa-en su conflicto con el Japón- al perder el *Petropsvlovsk*, originó la destrucción de la escuadra que a su vez supuso la rendición de una plaza que se consideraba inexpugnable por sus formidables defensas (plaza de Port Arthur). Se achacaba la pérdida del *Petropavlovsk* a que el personal de las baterías de costa desconocía las maniobras y movimientos de los buques japoneses[534].

El debate de la jurisdicción de la defensa de las costas no era sólo en los territorios de Ultramar, también en los archipiélagos balear y canario. El capitán de fragata García Velázquez aprovechó los Reales Decretos del 7 de marzo y del 29 de junio de 1918 en el que las islas de Baleares y Canarias constituyeron dos regiones militares independientes para incidir sobre el papel preponderante de la Armada en la protección costera[535]. Según el comandante, la custodia militar de los archipiélagos era esencialmente naval y artillera, puesto que la defensa no debía suponer la oposición en tierra con fuerzas que resistieran a las desembarcadas, sino que la estrategia defensiva consistía en impedir su desembarco, por tanto, la vigilancia y acción debían quedar confiadas a la Marina.

Tomar el ejemplo de cómo otros países se decantaban también por la Marina en la responsabilidad de la defensa costera fue el objeto de las traducciones que seleccionó la RGM para aportar argumentos a su favor. En concreto, se tomó el caso de Francia, del cual tradujo el capitán de corbeta Cardona algunos párrafos que incluso entrecomilló, pero de los que no citó los datos de la procedencia para identificar dicha obra, de la que no dijo ni autor ni título. Realmente Francia no eligió, más bien desplazó sus fuerzas, ya que las terrestres fueron movilizadas por la guerra. Cardona tradujo que, en una ocasión en que el ejército francés fue enviado a primera línea, la defensa de costas pasó a manos de la Marina y trascribió el argumento, seguramente porque lo consideró de interés para el caso español:

---

533 A.R.E. (1905)"LA guerra ruso-japonesa y la defensa de las costas". *RGM* (56) pp.408-415.

534 España envió a agregados militares como Luis Fernández de Córdova a observar el conflicto y aprender todo lo que pudiera ser útil ya que se preveía que en la contienda se aplicarían las todas novedades armamentísticas, tácticas y logísticas desarrolladas en los últimos años. Fernández de Córdova, L. (1908) *Campaña ruso-japonesa 1904: Apuntes diarios.* Imprenta de Fortanet. También puede consultarse Avilés Arnau, J. (1906) *Historia de la guerra ruso-japonesa* (1904-1905) Pons y Cía. Editores.

535 García Velázquez, M. (1918) "Defensa de los archipiélagos balear y canario". *RGM* (83) pp. 285-295.

> "Ya *no será posible olvidar en la paz lo que la guerra nos ha impuesto y así la marina debe continuar siendo la encargada de la defensa del litoral y tener servicios responsables y autónomos para ocuparse de aquella y dirigirla"*[536].

El capitán de corbeta Suanzes volvió a poner el ejemplo de lo acontecido en Francia con el resultado deducido de la campaña de la Primera Guerra Mundial, tras haber puesto en manos de la Marina de guerra, las obras de fortificación de las costas y la defensa del litoral, para reivindicar el papel de la Marina en la defensa costera:

> *"Por un decreto ministerial del año 1917, vistas las enseñanzas prácticas de la campaña, se dispuso que tanto las obras de fortificación de las costas como la defensa del litoral, pasasen a depender del Ministerio de Marina, siendo dotadas y guarnecidas por personal exclusivamente marítimo".*

Para el comandante Suanzes, desde tierra únicamente la Marina podía conocer, con sólo observar las maniobras y faenas que efectuaba el enemigo, si éste se encontraba en disposición de atacar o no. También argumentaba que la lucha contra el enemigo flotante no se encontraba limitada a la artillería de costa, empleaba además la llamada defensa móvil: torpedos, minas submarinas, buques patrullas, dragaminas, torpederos, submarinos y aviación naval. Todo el personal de esta defensa era exclusivamente marino por lo que consideraba lo más adecuado estar dirigido también por jefes que fueran de la Marina, de manera que existiera mayor confianza entre el "mando supremo" y el personal[537].

Suanzes señaló el ejemplo derivado de la experiencia africana en la operación conjunta de Ejército y Armada. También el capitán de infantería de Marina Montero Lozano se expresaba en la misma línea en las páginas de la RGM:

> *"De ahí que siempre que nuestra marina intervino en África el éxito más completo haya coronado la ocupación por el Ejército de puntos de la costa, lamentando nosotros que no siempre antes de ahora se haya requerido el auxilio de ella, toda su vez que su intervención hubiera evitado deficiencias que no son el caso señalar. Sólo la presencia de un buque de guerra o varios, sin que éstos hayan tenido necesidad de utilizar su artillería, ha sido más que suficiente para que en muchas ocasiones el enemigo haya huido a la desbandada proporcionando al Ejército de tierra una victoria completa y positiva."*

Argumentó el infante de Marina que el bombardeo de puntos importantes de la costa sólo tenía eficacia cuando se realizaba para preparar la inmediata ocupación de dichos puntos por fuerzas terrestres. No se debía usar la artillería para "castigar" pues se perdía más que se ganaba ya que si bien se destruía las obras de defensa del enemigo si no se ocupaba inmediatamente se le daba tiempo para reconstruir lo destruido y haría las defensas más sólidas que antes del bombardeo y encima se habrá gastado en munición inútilmente. Un

---

[536] Cardona, P. (1920) "Organización de la defensa de costas en Francia". *RGM* (87) pp.435-439.
[537] Suanzes, A. (1922) "La Marina y la defensa de costas". *RGM* (1922) pp.167-175.

argumento de gran peso para comprender la importancia de la coordinación de fuerzas mar y tierra[538].

2.16.7. Tras la pérdida, la despedida

Tras la pérdida de las escuadras en Santiago de Cuba y Cavite quedaba aún otro penoso proceso que realizar: la baja del servicio y el desguace de aquellos buques considerados inútiles. En junio de 1900 se publicó en la RGM el decreto del ministro de Marina Francisco Silvela por el cual se organizó una gran poda previa para regenerar la flota:

> *"...el primer acuerdo para lograr esos resultados debe ser la separación de todo material militarmente inútil, que consume sin fruto parte considerable del presupuesto, y sólo sirve para mantener las apariencias de fuerzas que preparan terribles decepciones en el momento de emplearlas y provocan justas críticas en cuantos juzgan con conocimiento nuestro poder naval."*

Fue entonces cuando se reconocieron ciertos errores. El ministro de Marina calificaba de indisculpables algunos gastos de los buques mantenidos hasta el momento que sólo mostraron cierta apariencia de servicio:

> *"...es evidente que la conservación de aquellos barcos sin eficacia para combatir o para ayudar útilmente a los que combaten o para desempeñar algunos servicios de comisiones en tiempo de paz, son un gasto indisculpable".*

Se impuso entonces el examen del material flotante y su reducción a lo útil para los servicios de mar. El *Pelayo*, acorazado de 2º clase, se consideraba en buen estado y con mucho poder ofensivo. Sólo se disminuirían sus estructuras de madera, aunque en algunos buques lo que se modificó fue su nomenclatura. El *Carlos V,* aunque calificado alguna vez de acorazado, se le reconoció como un crucero débilmente protegido y de escasa acción ofensiva, pero con buen andar. El resto de buques recibió la siguiente evaluación:

-La *Numancia* y la *Vitoria* escasa protección, pero bien repartida. El *Rio de la Plata* y el *Extremadura*, cruceros faltos de protección.

-*Álvaro de Bazán, María de Molina y Marqués de la Victoria* decían carecer de valor militar pero buen andar para usarse de avisos y comisiones.

-La corbeta *Nautilus*, escuela de guardiamarinas y la *Villa de Bilbao* se reservaron para adiestramiento de dotaciones, pese a que no podían navegar.

-El *Urania,* para levantamiento de planos. El *Giralda*, por su buen estado y su andar, aunque sin valor militar alguno, servía para avisos y comisiones.

---

[538] Montero Lozano, J.L. (1922) "Operaciones combinadas de mar y tierra" *RGM* (90) pp. 177-183.

-El *Infanta Isabel,* sin valor militar, conveniente para el servicio de Canarias, Costa de Oro y Guinea. Igual consideración *Nueva España*, generosa donación de México.

-Destructores en buen estado: *Destructor, Terror, Audaz, Osado, Proserpina, Halcón, Azor, Ariete, Rayo, Orión, Barceló, Ordóñez.*

-*Acevedo y Habana*: dos escampavías para el servicio de costas en Guipúzcoa.

-*Concha y Magallanes:* dos cañoneros destinados a las costas de Baleares.

-*Ponce de León*, pontón para Fernando Poo, actual Malabo en Guinea.

-*Perla y Mac Mahón* buques guardapescas en el Guadiana, Miño y Bidasoa.

-El *Lepanto* para escuela de torpedos, artillería y máquinas y la *Asturias* para Escuela Naval.
-Los cañoneros *Vasco Núñez de Balboa, Hernán Cortes* y el ya citado *Nueva España* destinados a departamentos.

-Los cruceros *Cardenal Cisneros, Princesa de Asturias y Cataluña* (en construcción)

-Fueron dados de baja, el *Alfonso XIII* que no sólo no servía para navegar, era un riesgo para su dotación. *Alfonso XII, Temerario* y *Marqués de la Ensenada,* y los cañoneros torpederos *Vicente Yáñez Pinzón, Martín Alonso Pinzón* y *Marqués de Molins*, todos ellos buques sin valor militar, eliminados.

-*Conde de Venadito* e *Isabel II* buques pequeños que no podían navegar, fueron dados de baja. El transporte de ruedas *General Valdés*, no sólo era inútil para navegar, también suponía un gran gasto. Se consideraron inútiles los torpederos *Retamosa, Rigel, Ejército, Castor* y los cañoneros *Eulalia, Pilar, Cóndor, Águila, Cuervo* y *Tarifa* y las escampavías *Concha, Gaditana, Pez, San Mateo, Mariana, Ardilla, Murciana* y *Guinda*.

-*La Numancia*, *la Vitoria* y *el Infanta Isabel* serían dados de baja cuando lo exigiera el cambio de sus calderas.

Tras este riguroso examen de la flota, en España se era consciente, tras comprobar las funestas consecuencias de su aislamiento internacional en 1898, que podían mantenerse dos posturas: la primera la neutralidad armada, la otra aliarse a uno de los grupos que sostenían el equilibrio[539].

[539] Carvia, S. (1901) "La flota ofensiva" *RGM* (48) pp. 150-163.

2.16.8. ¿Existe la Marina ofensiva y defensiva?

En diciembre de 1899 se discutió en Las Cortes el presupuesto correspondiente a la Marina del año 1900 siendo presidente del consejo Francisco Silvela y como ministro de Marina Gómez Imaz. La RGM no recogía temas de actualidad y se alejaba ante cualquier atisbo político pero la tormenta arreciaba en el exterior y en la RGM se recogió de manera muy velada la impotencia de verse en el vórtice que se traslucía temáticas incluso nada tenían que ver como por ejemplo la defensa de costas:

> *"…toda idea de defensa armada encaja mal y suena peor a la opinión general de nuestro país, y pruebas bien tristes y elocuentes de ello las ofrecen a diario los artículos de la prensa, los parlamentarios discursos de las Cámaras y las oraciones, no tan parlamentarias, que periódicamente se pronuncian en esas novísimas Asambleas, o remedos de Convención, o como quiera llamárselas…"*[540].

Maura defendía a la Armada como institución, pero condenaba el presupuesto y su desorganización. Pensaba que había que empezar de nueva planta porque había que considerar que lo más peligroso para el porvenir de la Marina era la Marina existente. Enumeró defectos demoledores: que se cobraba más por gratificaciones extrañas que por sueldos, que todo era confuso como la asignación de mando de escuadra, *"…ahora comprenderéis porque tenemos escuadra sin tener buques, porque el ser jefe de Escuadra justifica lo que vais a oír*…" y detallaba las gratificaciones del almirante, vicealmirante y capital general de departamento[541].

Pese a la pasividad de los gobiernos en materia naval, y la tan manida propagación del rechazo público, Maura defendía que la esencia marítima de España nunca se había llegado a perder y manifestó en el Congreso el 1 de enero de 1901: *"España es una nación que quiere por encima de todo ser marítima a pesar de la legislación..."*Maura hablaba de una vitalidad social de la Nación que sí quería tener Marina, pero no gastar dinero en barcos sin antes reformar hondamente su administración[542].

Además del debate parlamentario, un nuevo planteamiento apareció en el escenario naval ¿Había que crear una Marina ofensiva o defensiva? Esta discusión venía motivada por el problema aún candente de la defensa de costas y por un emergente que apareció tras los nuevos conceptos de Mahan con la publicación de su obra *"*La influencia del poder naval en la historia*"* que fue traducida al castellano por los tenientes de navío Juan Cervera y Jácome y Gerardo Sobrini y Argullós[543]. Mahan dejó muy claro que los dos elementos esenciales para el desarrollo de una política vigorosa expansiva eran las escuadras y las posiciones estratégicas.

---

[540] Carvia, S. (1900) "La defensa de las costas" *RGM* (46) p.455
[541] Vega Blasco, A. y Ruiz Fernández de Cañete, P. (1994): p. 90.
[542] Chocano Higueras, G. (2014) "Concepción marítima de Don Antonio Maura". *Cuaderno de Pensamiento Naval* (4) p. 25.
[543] Cervera y Jácome, J. y Sobrini y Argullós, G. (1901) "*Influencia del poder naval en la historia, 1660-1783"*, Ferrol: Imprenta de El Correo Gallego.

En ese momento se hablaba de Marina defensiva en contraposición a la ofensiva cuando militarmente sólo era posible una. Otro aspecto era la utilización que, según las circunstancias, se otorgaba en cada momento determinado a los medios de los que se disponía. En condiciones costeras era secundario contar con barcos que dispusieran de un gran radio de acción y una elevada velocidad. El teniente de navío Sobrini lo expresaba de esta manera:

> *"Recientemente se ha escrito mucho en España acerca de la conveniencia de tener Marina militar, y casi todos los escritores que se han ocupado de dicho asunto coinciden en afirmar su necesidad, aunque opinan que dada la actual pobreza de nuestro país y la hostilidad que muestra por todo a lo que la Marina se refiere, es muy poco probable que se decida a tener una fuerza naval militar algo considerable, por cuyo motivo patrocinan aquellos la idea de que nuestra Marina sea esencialmente defensiva".*

Rechazaba la idea generalizada y heredada de la *Jeune Ecole*, de que como España no tenía fuerzas capaces de hacer frente con probabilidades de triunfo a las que presentara la nación con la que estuviere en lucha, debería mantener una guerra defensiva limitándose su flota a defender el litoral:

> *"…el complemento de fuerza que las trincheras proporcionan al Ejército, pueden buscarse en la Marina en el sacrificio de determinadas cualidades de los barcos-que no se aprovecharían, por regla general, en una campaña defensiva- a cambio de un suplemento de cañones y corazas, que son los que constituyen la verdadera fuerza en el momento del combate, suplemento que les permitirá luchar con menos desventaja contra un enemigo superior, Entre las cualidades que podrían disminuirse con ese objeto están la velocidad, el radio de acción y la obra muerta"*[544].

El comandante aclaraba que a los acorazados proyectados y construidos con arreglo a esas ideas se les había llamado guardacostas, pero sería un error grande tomarse al pie de la letra la palabra y suponer que su misión era defender la costa ya que su objetivo principal y directo era ganar la guerra por medio de la derrota del enemigo. Es decir, hablar de Marina defensiva u ofensiva no tenía sentido, sólo existía la Marina militar.

Igualmente, el ingeniero industrial Eizaguirre hablaba de lo extendida de la idea de que la Marina militar que había de tener España era defensiva, es decir una escuadra de guardacostas. Citaba a Mahan para afirmar que la finalidad principal de una Marina militar era la guerra ofensiva, no la defensiva, sentenciaba que la misión de una Marina era asegurar para su bandera el dominio de los mares[545]. Según este artículo, uno de los pocos escritos por civiles, había tres modos en los que podía presentarse la Marina de guerra después de rotas las hostilidades, bien como protectora del comercio y costas nacionales, bien paralizando y destruyendo el comercio enemigo, bien atacando las costas y escuadras enemigas. Cada una de ellas precisaba de buques diferentes.

---

[544] Sobrini, G. (1901) "El concepto de la defensiva en las guerras marítimas". *RGM* (48) pp. 440-448.
[545] Eizaguirre, C. (1904) "La futura escuadra española". *RGM* (55) pp. 5-50.

En acorazados, había dos clases: acorazados de combate, de línea o alta mar y acorazados de costa (monitores). Proponía los acorazados de alta mar, pues el archipiélago canario se encontraba en mar abierto. Eran de menor velocidad, pero mayor poder ofensivo y defensivo. Explicaba que los cruceros eran buques auxiliares y complementarios del acorazado. El crucero acorazado era un crucero con protección vertical, gran velocidad y radio de acción. El crucero protegido consistía en cubierta blindada total o parcial con relación a la eslora del buque. El armamento debía ser de calibre pequeño. Los torpederos los dividía en torpedero de defensa de puertos o de alta mar y cazatorpedero o *destroyer*. Cabía la posibilidad que este artículo tan explicativo de en qué consistía la tipología de buques fuera, una vez más, para llegar al gran público, en un afán de difusión de las necesidades de la fuerza naval española.

La *Scientific American* publicó un repaso sobre los "Progresos navales de los diferentes países en el año 1900" que fue traducido y comentado en la RGM[546]. Según éste, las grandes Marinas del mundo aumentaban sus escuadras con creciente rapidez e Inglaterra era quien tomaba la delantera, después hablaba de la Marina francesa, alemana, italiana, japonesa, rusa y también de la Marina española. Cabe señalar que esta traducción no iba firmada, de España hablaba al final y en primera persona, como si hubiese sido añadido por el traductor:

> *"España está vendiendo sus barcos de guerra viejos, y con este dinero, ya asegurado, se propone construir dos barcos de unas 2.000 toneladas que han de servir para instrucción de los Oficiales y marinería.*
> *El dinero votado este año para el presupuesto se dedica a completar y aumentar las tripulaciones del Pelayo, Carlos V, Numancia, Vitoria y Nautilus. Comparando nuestro progreso con el verificado por las demás potencias navales, es evidente que no debemos aflojar en nuestra actividad naval."*

En el artículo se asumía el cuarto puesto como potencia marítima, pero sin poder permitirse ninguna desviación en la ejecución de los planes navales marcados, ya que, si bien no había programas de construcciones programados para los siguientes años, se incluía el sistema empleado hasta ese momento de autorizar la construcción de cierto número de barcos al año. En caso de cualquier abandono, tal como el fracaso sufrido en el Congreso al no votarse los créditos navales precisos para las construcciones de cada año, podría ser la causa de que se perdiera la honrosa cuarta posición.

En febrero de 1902 apareció publicado en la RGM el Real Decreto creando una junta para la construcción de una escuadra siendo el ministro de Marina, Cristóbal Colón de Carvajal y Maroto, Duque de Veragua. España ya no disponía de los territorios de Ultramar de antaño pero siempre dispondría de un extenso litoral peninsular que proteger, además de dos archipiélagos y las ciudades autónomas de Ceuta y Melilla que precisaban vigilancia y protección marítima de forma continuada:

---

[546] Scientific American *(1901)* "*Progresos navales de los diferentes países en el año 1900". RGM* (48) pp. 452-456.

"Una vez sometido el proyecto de Ley Constitutiva de los Cuerpos de la Armada a las Cortes, de su sabiduría han de emanar las disposiciones convenientes para que con el concurso de otras medidas complementarias podrán dotar a la patria del personal entusiasta e idóneo que necesita para desempeñar la importante misión confiada a la marina en la multiciplidad de sus servicios"[547].

No era lo mismo discutir sobre qué se precisaba en la Fuerza Naval que cómo invertir determinado presupuesto. La importante diferencia la planteó bien el teniente de navío Salvador Carvia:

"En este orden de ideas no merece tacharse de idealismo el sostener que nuestra misión no consiste en averiguar lo que se puede hacer con los 70 millones que representan el 7 por ciento de los recursos nacionales, sino en expresar la cantidad de elementos que imprescindiblemente hacen falta para organizar una defensa seria y eficiente, y si esos elementos se pueden sostener con la cifra expresada, alegrándonos muchísimo de que así ocurra, y si no pueden sostenerse, lamentarlo profundamente, esperar la resolución de los llamados a resolver, y hacer constar, de paso, que ninguna persona cuerda, al verse acometida de enfermedad mortal, se ha puesto nunca a echar cuenta del tanto por ciento de sus ingresos que podrían representarle los gastos de su total curación"[548].

Se preguntaba cuál había de ser la finalidad de las fuerzas navales y afirmaba que la respuesta más categórica era la que dio la Liga Marítima: la flota, además de la defensa del territorio, debía dar peso a España en el concierto internacional, utilizando a favor propio nuestra situación geográfica. Lo que se invertía en la construcción naval, concatenaba otras decisiones derivadas de amplio debate:

"Y llegamos al punto más difícil de todos: ¿Dónde deben construirse los buques? Como los malos tragos hay que pasarlos pronto, cierro los ojos y allá va: Los buques deben construirse donde los hagan más pronto, mejores y más baratos; es decir, en el extranjero, no permitiendo que en España se ponga un solo remache ni se dé un solo martillazo".

Desde las propias páginas de la RGM se quería convencer de que lo que se estaba discutiendo era de interés público, que el poder naval era algo de todos de los españoles, que existía una verdadera necesidad de tener Marina y de ser una potencia marítima. Era una de las pocas ocasiones en que se puso de manifiesto el deseo de difundir ideas a la audiencia más amplia que pudiera tener la publicación gracias a su carácter público.

El teniente de navío González Hontoria justificó la necesidad de la Marina de guerra, sin duda buscaba influir en la opinión pública, escandalizada por los presupuestos para barcos[549]. Para ello recordaba la posición geográfica rodeada de mar y el progreso que traería la Marina

---

[547] Colón de la Cerda, C. (1902) "Real Decreto creando una junta para la construcción de la escuadra". *RGM* (50) pp. 237-238.
[548] Carvia, S. (1902)" La flota indispensable". *RGM* (50) pp. 239-259.
[549] González Hontoria, D. (1902) "Poder naval". *RGM* (51) pp. 118-123.

de comercio. Era un artículo sencillo y no estaba orientado hacia los compañeros de profesión, sino que hacía un llamamiento al patriotismo de los españoles, ya que no podía ser únicamente un anhelo de los oficiales de Marina. Se buscaba implicar en la defensa marítima a la sociedad española en su conjunto.

El porvenir naval de España pasaba por la aprobación del presupuesto para la Armada, en un momento en el que no les sobraban recursos a las arcas del estado, y en el que no se veía un peligro inmediato que impulsase con urgencia su inversión. Por esto los marinos advertían que la Marina no se improvisaba y que si se quería tener para cuando se necesitara había que tenerla preparada. El teniente de navío de 1º Sánchez de León lo expresaba así:

> *"… ¿de dónde se sacar el dinero? ¿del dinero del contribuyente? Que es de donde sale siempre, no es posible, pues está demasiado estrujado, el hambre se avecina terrible, la miseria es grande, no se puede gravar a la nación con nuevos impuestos, pues la vida se va haciendo imposible por lo cara, no podemos hacer Marina porque no hay dinero, por otra parte no hay agricultura, no hay industria, no hay comercio, no hay instrucción pública, no hay nada absolutamente, esto es lo que se oye decir por todas partes, es lo que se ve escrito por doquier, sin embargo sobre la mesa tenemos el presupuesto del año 1904…."*.

Los datos los extrajo de *La Gaceta,* pero no señaló concretamente cómo realizar el plan naval, así concluyó el artículo:

> *"Si se repartieren equitativamente según su importancia los gastos, es natural que se podría hacer Marina más pronto de lo que se cree y seguramente todavía a tiempo para evitar o atenuar gravísimas contingencias futuras"*[550].

Lo cierto es que era difícil decidir cómo repartir ese presupuesto si, aunque había consenso en que se necesitaba Marina, rara vez ha habido acuerdo en qué Marina se necesitaba. El inspector de ingenieros navales Gustavo Fernández Rodríguez lo resumió así en febrero de 1906:

> *"Coincidiendo la mayor parte de las personas pensadoras en la necesidad apremiante que se experimenta en España de crear una Marina militar efectiva, difieren sin embargo, en cuanto concierne a la manera de cómo debiera estar constituida"*[551].

En los momentos en los que en el horizonte aparecían decisiones tomadas o por tomar, se presentaban en la RGM interesantes debates o apuntes importantes a la hora de organizar mejor la Armada. En agosto de 1903 el teniente de navío de 1ª Manuel Carballo formuló "¿Conviene a una buena organización de la Marina de Guerra localizar los buques en los departamentos?"[552]. Aludió a los beneficios de que los buques estuvieran adscritos a un

---

[550] Sánchez de León, B. (1905) "Porvenir naval de España". *RGM* (56) pp. 281-303.
[551] Fernández y Rodríguez, G. (1905) "Alrededor del buque de combate". *RGM* (58) pp.169-183.
[552] Carballo, M. (1903) "¿Conviene a una buena organización de la Marina de Guerra localizar los buques en los departamentos?". *RGM* (53) pp. 176-181.

arsenal determinado, de manera que siempre volvieran al mismo cuando fueran reparados o desarmados por situación de reserva para que su dotación estuviese establecida siempre en el mismo sitio, de forma que tuvieran allí el arraigo de la casa y la familia. De esta manera, además, ese barco siempre contaría con la gente que lo conocía bien, es decir su dotación, así ganarían todos y se mejorarían las condiciones de vida de los marinos y de los barcos.

Por su parte el teniente de navío Cervera Valderrama publicó en julio de 1909 un artículo titulado "La escuadra de instrucción", que como prometía el título, comenzaba hablando del material ya que se estaba en camino de construir el suficiente número de barcos como para que España se convirtiera en una potencia marítima de tercer orden. Sin embargo, el artículo viró hacia el personal de la Marina y a las acusaciones del jurado popular que era el pueblo español y su pesimismo cuando se abordaba el tema de la Armada:

> *"La losa de pesimismo que gravita sobre nuestras espaldas, sobre toda espalda española, sea o no gente de mar, cuando se trata de la misión de la marina militar, nos hace divagar mucho sobre la eficacia práctica del personal…"*

También se mostró muy crítico con la misión llevada a cabo en los apostaderos de Cuba y Filipinas, que señaló como ejemplo de una Marina defensiva de costas que no servía para ningún tipo de ofensiva:

> *"Creo que es importante para la patria variar el concepto de nuestra razón de ser, y a ello nos llevan las circunstancias; contribuyendo bastante a esta reforma de concepto el haber unificado el servicio naval con la supresión de los apostaderos de Cuba y Filipinas. Estos apostaderos, que tenían un personal que representaba próximamente la tercera parte de la corporación, y que en servicios muy meritorios y útiles pasaba lustros sin ver más marina que los cañoneros luchando contra los elementos y con el enemigo, representaban para la marina algo así como es para los artilleros sus regimientos de campaña, las asociación de lo grato y lo glorioso: y hemos de convenir en que, así como para los artilleros su misión, dada nuestra organización actual, está en las costas y en los puertos y no en las baterías a caballo, que para poco han de servirnos, así la de la marina está en las escuadras y en la mar, y no en los cañoneritos que en la hora de luchar han de representar un fracaso, y que, como humo de paja, se desvanezcan todos los esfuerzos o vayan a servir de botín al enemigo"*[553].

2.16.9. Ley de Escuadra de 1908 y Sociedad Española de Construcción Naval

Ninguna de las ordenanzas de arsenales logró una organización adecuada en ellos. En los astilleros estatales la adquisición de materiales por subasta demoraba los trabajos, que algunos materiales tuvieran que ser suministrados del extranjero encarecía las obras, la gestión del personal no era mejor y además eran muy impopulares para la opinión pública que asistía de testigo a la nefasta administración. Se tuvo que reconocer la incapacidad para

[553] Cervera Valderrama, J. (1909) "La escuadra de instrucción" *RGM* (65) pp. 47-62.

gestionarlos eficientemente y se consideró desligar los astilleros de la Armada para arrendarlos a compañías privadas[554].

En diciembre de 1903, después de la dimisión de Fernández Villaverde, Antonio Maura ocupó por primera vez la presidencia del gobierno; recibido entonces como el promotor de la reforma naval, ratificó ante Las Cortes su programa de construcción naval, habiendo logrado alcanzar el ambiente favorable para ello. Esta primera presidencia de Maura fue el anticipo de su política gubernamental en el denominado gobierno largo[555].

Antonio Maura nombró de inmediato, como ministro de Marina, al capitán de navío José Ferrándiz y Niño. Como primera medida, Ferrándiz creó una junta de oficiales integrada por Andújar, Graiño, Ribera, Carvia, Cardona y Armada. Fueron estos jóvenes oficiales, en esta ocasión se prescindió del peso de los almirantes, los que debían ocuparse del estudio de reformas en el personal y del plan de construcciones de escuadra que se venía discutiendo los últimos años[556]. Se pretendía reinstaurar el Estado Mayor Central de la Armada, organismo esencial que, por fin, tras los tímidos inicios de 1898 y posterior reinstauración en 1902, debía comenzar una trayectoria continuada[557].

Sin embargo, fue durante su segundo gobierno, cuando Maura puso la cuestión naval en la agenda política junto con el segundo mandato del almirante Ferrándiz en el ministerio de Marina y consiguió, en la denominada sesión memorable[558], gloriosa o patriótica de 27 de noviembre de 1907, ser aceptado su programa naval unánimemente por todos los partidos. Su propuesta tuvo un gran impulsor externo: el recrudecimiento del siempre latente problema con Marruecos que convenció a la clase política de la necesidad de España de contar con una eficaz Armada[559]. Se presentó en el Parlamento el proyecto de la Ley de

---

554 Rodríguez González, A. (1988*) Política naval de la Restauración (1875-1898)* Madrid, Editorial San Martín, p.136.

555 A pesar de que Maura tenía de su parte al sector joven y restaurador de la Armada, quien más críticamente le contestó fue el marino que firmaba sus escritos con el nombre de Erdela que publicó tres folletos con los que trató de rebatir las palabras de Maura y, haciendo gala de corporativismo, le reprochó inmiscuirse en los asuntos en los que sólo los marinos estaban capacitados para ocuparse. Serrano Monteavaro, M.A. (1990) "El poder naval en la España de entre siglos 1890-1907". *Militaria* (2) p.121.

556 La correspondencia entre Antonio Maura y Joaquín Bustamante y Quevedo demuestra la sintonía sobre la reforma de la Marina del político con miembros destacados de la corporación. Maura afirmaba que "*Desgraciadamente las cosas de Marina siguen manejadas algo peor que si el azar las gobernase*" y Bustamante declaraba que se precisaban más inversión en barcos y menos en arsenales, los maquinistas debían practicar más y las oficinas de tierra desaparecer en gran parte. (1985) "Documento: Carta de D. Antonio Maura, de 17 de octubre de 1890, a D. Joaquín Bustamante y Quevedo, sobre la situación de la Marina". *Revista de Historia Naval* (8) pp. 141-148.

557 Chocano Higueras, G. (2014) "Concepción marítima de Don Antonio Maura" *Cuaderno de Pensamiento Naval* (4) pp.27-29.

558 La sesión de Maura fue memorable por lograr el consenso de toda la clase política del país, esta sesión se ha definido como su culminación política. *El Imparcial* escribió: «El señor Maura pronunció ayer uno de los más grandes y más hermosos discursos de su vida». Rubio Márquez, D. (2015) La oposición al plan naval de Maura. La ley de 7 de enero de 1908. *Revista de Historia Naval*. Nº 129 p. 56.

559 Serrano Monteavaro, M.A. (1991)" Los planes navales de principios de siglo. Aspectos políticos. *Cuaderno monográfico de Historia y Cultura Naval* (15) p.78. Gran parte de la tesis de Rubio Márquez sobre el *Regeneracionismo en la Armada* está sustentada en el peso del problema de Marruecos para la creación de la nueva escuadra de 1909.

Organizaciones Marítimas y Armamentos Navales, conocida como Ley Maura-Ferrándiz, Ley de la Escuadra y Ley del ocho[560], aprobada por las Cortes el 7 de enero de 1908.Esta ley tuvo tres campos de actuación claramente definidos: cambios en la estructura orgánica de la Armada, en la reorganización del personal y, finalmente, un plan de construcciones que afectaba, asimismo, a los arsenales[561].

Este proyecto fue el más importante hito en la Marina de la época, pues puso los cimientos de la construcción de una flota modernizada. El programa naval era muy ambicioso y disponía la participación de la industria privada en las nuevas construcciones de buques, además pretendía la protección de la industria nacional y buscaba la especialización de los astilleros del Estado. Cualquier plan naval anterior a 1905, es decir, elaborado antes de la construcción del acorazado HMS *Dreadnought*, habría producido buques que se hubieran quedado anticuados desde su misma construcción, ya que supuso la que probablemente fue la más importante transformación en el diseño naval durante toda la época de los buques de guerra dotados de blindaje En cierta forma, supuso finalmente una ventaja que la inestabilidad política de esa época histórica impidiera poner en marcha esos planes navales.

La Sociedad Española de Construcción Naval nació como consecuencia la Ley de Maura-Ferrándiz para la construcción de una nueva escuadra de 1908 y la reorganización de los servicios de la Armada. Ante la nueva ley de construcción de la escuadra se convocó un concurso al que se presentaron cuatro grupos empresariales y terminó siendo adjudicado a la SECN. El dictamen del ministro Ferrándiz coincidió plenamente con el de los órganos asesores de la Armada[562].

La sociedad se había constituido el 18 de agosto de 1908 con el expreso propósito de intervenir en el concurso. Estaba integrada por empresarios españoles liderados por el marqués de Comillas y Tomás de Zubiría Ybarra asociados con varias firmas británicas (Vickers, Armstrong y John Brown & Co.) que aportaban, además de capital, tecnología y asesoramiento técnico y organizativo. El Estado arrendó a la Naval los astilleros y arsenales de Ferrol y Cartagena, a fin de acometer su reorganización y proceder a la construcción de la escuadra, en la actualidad lo denominaríamos "externalización" de los arsenales. Se mantendría como militar La Carraca, aunque dedicado a obras menores y trabajos de mantenimiento.

---

[560] Ocampo Aneiro, J.A. (2015) "La historia marítima en el mundo. La Sociedad Española de Construcción Naval". *Revista de Historia Naval.* (129) pp. 101-106.

[561] De la Vega Blasco, A. (1991) " La recuperación naval: Planes de Maura y Ferrándiz". Política española y política naval tras el desastre (1900-1914). *Cuaderno monográfico del Instituto de Historia y Cultura Naval* (15) p. 89.

[562] El 17 de abril de 1909 Juan Macías y del Real, teniente Auditor de primera clase de la Armada, jefe del Negociado de Personal del Cuerpo Jurídico y Auxiliar General del Ministerio de Marina, redactó una acusación sobre la poco clara adjudicación del contrato de la Escuadra a la SECN acusando al ministro de Marina de prevaricación. Rubio Márquez, D. (2014): p.441 y Serrano Monteavaro, M.A. (1991): p. 80.
Esta acusación de malversación muy sonada en la prensa generalista, no fue recogida por la RGM.

En 1917 el capitán de corbeta Juan Cervera y Valderrama resaltó los defectos de la Ley de escuadra de 1908 con mucha claridad, el primero de los despropósitos fue dejarse llevar por los intereses empresariales británicos para construir buques pequeños:

> *"Cuando se armaba el Villaamil, oí muchas opiniones sobre este tipo de barco, que ensalzó Engineering en uno de los números de 1914: hoy no lo tengo a mano ni creo necesario discutir sus alabanzas un poco interesadas. El proyecto adolece del defecto capital inherente a todos los de la llamada Ley de Escuadra de 1908; porque quisimos hacer barcos baratos, no asustar al contribuyente e inocular la Marina por dosis homeopáticas, que dieron el resultado de unos modelos raquíticos, cada cual en su género, y, necesariamente, anticuados a los pocos años de construirlos, cuando aún no han sido terminadas muchas de las unidades presupuestas"*[563].

Aceptaba dos errores en la Ley de escuadra de 1908: hacer creer al pueblo que la Marina podía salir barata y la desorganización de los arsenales, cuyos efectos hubo de notarse en el presupuesto. También señalaba como un error la política de pequeños buques de la *Jeune Ecole* adoptada por España en contra de la seguida por el resto de las naciones.

Las publicaciones que aparecieron en la RGM sobre los planes de la Sociedad Española de Construcción Naval (en adelante, SECN) llegaron con bastante retraso. Así por ejemplo en mayo de 1911 se publicó la memoria del estado de la inspección de las obras del 31 de diciembre de 1910[564]. La memoria daba fe de la construcción de tres acorazados de 15.700 toneladas, los de la clase *España*, que fueron el primer encargo que tuvo la SECN. El *España* –con un plazo de entrega de 4 años y el *Alfonso XIII*-plazo de entrega de cinco años y medio- aunque no habló del tercero, el *Jaime I*. También se mencionaban los trabajos de mejora en los arsenales. Antes de acabar el año se publicaron dos entregas más de la memoria, esta vez con el estado de la inspección de las obras en julio de 1911[565]. Se publicaron por orden del presidente de la comisión inspectora cuya redacción recaía en su secretario técnico, el teniente de navío de 1ª Honorio Cornejo[566].

Normalmente la botadura de un barco siempre era motivo de alegría, pero cuando había premura para que se cumplieran los planes navales y se era consciente de los tiempos, la botadura sólo significaba que quedaba espacio en la grada para la construcción del siguiente. No podían dilatarse en celebraciones quedando tanto por hacer. Así lo manifestaba el capitán de corbeta Carvia a propósito de la botadura del acorazado *Alfonso XIII*. Siendo la vida útil de un barco de guerra de 20 años, alertaba sobre la necesidad de retomar el plan de 1908 tras

---

563 Cervera y Valderrama, J. (1917) "Los cazatorpedos tipo Bustamante y su manejo marinero". *RGM* (80) pp. 435-448.

564 Cornejo, H. (1911) "Memoria del estado de la inspección en 31 de diciembre de 1910, de las obras del primer grupo contratadas con la Sociedad Española de Construcción Naval, en virtud de la Ley de 7 de enero de 1908" *RGM* (68) pp.705-727.

565 Cornejo, H. (1911) "Memoria del estado de la inspección en 15 de julio de 1911 de las obras del primer grupo contratadas con la sociedad española de construcción naval en virtud de la ley de 7 de enero de 1908" *RGM* (69) pp.1167-1783.

566 Honorio Cornejo Carvajal fue ministro de Marina del 25 de mayo de 1924 al 3 de noviembre de 1928.

la eminente botadura, y por tanto libranza de la grada, del *Alfonso XIII*. La Marina precisaba de continuidad en la construcción naval, tener siempre un buque en construcción[567].

Aunque el tercer acorazado de la clase *España*, el *Jaime I* no tardó en empezarse a construir, febrero de 1912, ni se tardó en terminarlo, septiembre de 1914, no fue entregado a la Armada hasta 1921 pues su artillado no pudo completarse a consecuencia de la demora por causa de la paralización de suministros extranjeros que produjo la Primera Guerra Mundial.

El retraso tecnológico español se volvía exageradamente patente cuando, en el mismo número de la publicación mensual, se añadió una traducción del *U.S. Naval Institute Proceedings*[568] que describía la propulsión eléctrica de los buques de guerra americanos y unas hojas más adelante, el comandante de ingenieros de la Armada Concas[569], planteaba el problema del combustible en la Marina pero centrándose en el carbón y en que debía usarse carbón nacional, proponiendo como solución la nacionalización del mineral , sin mencionar el petróleo o la propulsión eléctrica.

Las construcciones navales recibieron un importante impulso durante el ministerio de Cornejo[570]. La evolución de los acontecimientos políticos en Europa y la prevención de las amenazas llevaron a Primo de Rivera y al ministerio de Marina a pensar en el fortalecimiento de la fuerza naval y de las bases navales, dotándolas de material moderno, conforme a los recursos económicos. Pero junto a las necesidades de defensa nacional, las condiciones socioeconómicas que atravesaba la SECN, amenazada por el problema del paro obrero en los astilleros por falta de trabajo, pesaron en la balanza de las decisiones tanto o más que los dictados políticos estratégicos[571]. En marzo de 1926 se autorizó al ministro de Marina para que, con la urgencia que se requería, se evitara la paralización del trabajo en los arsenales contratando con la SECN la construcción en Ferrol de un crucero del tipo *príncipe Alfonso* y tres contratorpedos en Cartagena[572].

Pero a la SECN no tardó en salirle competencia al llegar los intentos de cooperación técnica industrial hispano alemana. A comienzos de los años 20, Alemania buscó eludir las restricciones en el rearme impuestas tras su derrota en la Primera Guerra Mundial. Concertó acuerdos comerciales con otros países para experimentar y desarrollar sus modelos de armamento que le permitieron adquirir experiencia técnica de su empleo, y conseguir beneficios económicos en la cooperación técnico industrial especializada al mismo tiempo que burlaba los límites impuestos por los aliados. España, que desde 1908 procuraba el rearme naval y los programas de construcciones que emprendía el gobierno, ofrecían buenas

---

567 Carvia, S. (1912) "La grada del Alfonso XIII" *RGM* (71) pp.387-406.

568 U.S. Naval Institute Proceedings (1915) "Propulsión eléctrica en los buques americanos" *RGM* (77) pp.497-504.

569 Concas, J. (1915) "El combustible en la Marina". *RGM* (77) pp. 497-504.

570 Ocupó la cartera de Marina desde el 25 de mayo de 1924 al 3 de noviembre de 1928.

571 Cerezo Martínez, R. (1983) *Armada Española, siglo XX*, Madrid, Poniente, p. 174.

572 También durante el ministerio de García de los Reyes se autorizó la contratación con la Sociedad española de Construcción Naval de cinco destructores y seis hidroaviones. Para ello influyó tanto el asesoramiento de la Escuela de Guerra naval como la apremio de la SECN para resolver, una vez más, sus problemas laborales de paro. Cerezo Martínez, R. (1983) p. 223.

perspectivas para encontrar alguna fórmula de cooperación con las empresas armamentísticas alemanas[573].

En 1924, la empresa alemana Krupp respaldó a la Compañía Trasmediterránea y se creó la Unión Naval de Levante, empresa que se convirtió de inmediato en rival de la Sociedad Española de Construcción Naval. Poco después Horacio Echevarrieta Maruri con el apoyo de varias firmas germanas, pasó a ser el puntal más firme de la irrupción técnico industrial alemana en España. En noviembre del año siguiente, el Directorio Militar firmó un contrato para la instalación de una fábrica de torpedo sen Cádiz. Los astilleros Echevarrieta, bajo la dirección técnica germana se hicieron con la construcción de submarinos que se inició en abril de 1929 con el prototipo E1[574], con el decidido apoyo del ministro de Marina del momento, Mateo García de los Reyes. Mientras tanto, la SECN emprendió los trabajos para la construcción de seis sumergibles de la clase B tipo *Holland*.

La fábrica nacional de torpedos de Cádiz pasó al poder del gobierno en 1933, previa indemnización a Echebarrieta, sin haberse terminado siquiera la construcción de la factoría. Con ésta, el intento alemán de introducir en España su técnica industrial militar, en competencia con la británica se desvaneció[575]. La SECN, después se llamó Bazán, Izar y finalmente hoy permanece como Navantia.

2.16.10. Las opiniones de un civil: José Ricart y Giralt

Si hubo un civil que participó de manera frecuente en la RGM fue el capitán de la Marina mercante José Ricart y Giralt con la publicación de 39 artículos en el período analizado. Importante tratadista naval, había aportado su opinión en el debate sobre el proyecto marítimo, siendo promotor de la primigenia Real Liga Naval. Sin embargo, su idea no prosperó porque no contó con los apoyos necesarios que encontró posteriormente el oficial de la Armada, Navarrete.

Toda su vida la dedicó al fomento de la cultura marítima y a lanzar proyectos con ese fin. En el mismo año en que se fundó la RGM, José Ricart y Esteban Amengual fundaron la *Revista Marítima* con la finalidad de defender los intereses de la Marina, tanto la de guerra como la mercante. Para mejorar aquella iniciativa, decidieron, pocas semanas más tarde la fundación de un Centro Naval Español una sociedad de navieros y marinos que representara a toda la Marina[576].

---

[573] Cerezo Martínez, R. (1983) *Armada Española, siglo XX*, Madrid, Poniente, p. 184.

[574] Cuando el submarino E1 superó las pruebas de mar en mayo de 1931, el gobierno republicano lo descartó para la Armada por lo que se lo compró el gobierno turco a Echebarrieta a finales de 1935 y se rebautizó como GUR. Fue el precursor de los U-booten de la Segunda Guerra Mundial, siendo el prototipo de los dos sumergibles del Tipo IA, los U 25 y U 26.

[575] Cerezo Martínez, R. (1983) *Armada Española, siglo XX*, Madrid, Poniente, p. 186.

[576] Moreno Rico, J. (2006). José Ricart y Giralt (1847-1930): una vida dedicada a la cultura marítima. *Drassana: revista del Museu Marítim* (14), p.70.

Su primera aportación a la RGM fue una traducción técnica de *La Nature* sobre instrumentos náuticos publicada en 1884[577]. No resultaba fácil ni frecuente que un civil compartiera la plataforma de la Armada española, quizá por esta razón, Ricart encontró una manera de dar su opinión sin que fuera suya, un ardid de publicista para sortear las posibles censuras de su artículo al venir protegido de un anonimato que, a juzgar por lo increíble de la historia, tiene aspecto de ser ficticio. Resultaba inverosímil que la RGM publicara un anteproyecto de Marina de alguien anónimo y además nominativo al ministro de Marina encontrado de manera casual en un lugar público.

Ricart y Giralt, que firmó el artículo como director de la Escuela de Náutica de Barcelona que era, afirmó haberse encontrado un anteproyecto de organización de la Marina española en un andén de tren y lo publicó con llamamiento al Excmo. Sr. D. José Pidal, ministro de Marina. El anteproyecto quedó dividido en once entregas por lo que su publicación se alargó más de un año. La revista advertía que, por causas ajenas a la redacción de la RGM, se había retrasado cinco meses la publicación del artículo.

Ricart calificaba al autor de ser un "*auténtico chiflado por la Marina nacional, en sus dos ramas militar y mercante, y no demuestra menos que el autor llevado por su exagerado entusiasmo resulta un revolucionario que rompe con las tradiciones y las prácticas vigentes para presentar moldes nuevos, que resultan estupendos para ser llevados al terreno de la práctica…*[578]*"* Parecía la descripción de sí mismo.

En la última de las once entregas señaló que para este proyecto se precisaba un presupuesto anual de cien millones de pesetas. Tras más de un año desde que empezó advirtiendo que el anteproyecto se lo había encontrado en un tren, parece que Ricart asumió finalmente la autoría o no recordaba haber manifestado anteriormente que el trabajo no era suyo:

> *"Termino este largo trabajo protestando nuevamente que mi intención al escribirlo no ha sido dar lecciones a nadie, ni decir cosa nueva y si solamente llamar la atención de los inteligentes sobre la necesidad de reformar la organización de nuestras dos marinas, con moldes nuevos, adecuados al progreso de nuestros tiempos y a las especiales condiciones de nuestra patria."*

Ricart aprovechó para defender la idea de que al frente del ministerio de Marina podía estar un civil perfectamente, siempre y cuando no estuviera plegado a los intereses de la política sino de la patria, lo cual fue una propuesta realmente novedosa para aquellos tiempos:

> *"No siempre ocupa la cartera de Marina un marino, si no que la regenta un sujeto civil, o también un militar terrestre, y esto pasa lo mismo en nuestra patria que en el extranjero. La armada francesa guarda un buen recuerdo del Marqués de Chaseloup-Laubat y de M. Lockroy; y en nuestra Marina militar también se recuerda gratamente al marqués de Molins y al Conde de Torre-Mata.*

---

[577] Ricart Giralt, J. (1884) "El aparato de sonda *Thibaudier* y el termómetro sonda de Negretti y Zambra, modificado por Managhi y Milne Edwards". *RGM* (15) pp. 503-509.

[578] Ricart y Giralt, J. (1912) "Un proyecto marítimo muy bueno o muy malo". *RGM* (71, 72 y 73)

Cuando el sujeto civil o militar de Ejército, que ocupa la cartera de Marina es ilustrado, y tiene honradez política, esto es, cuando antepone el interés de la patria a la mezquina política de partido, entonces poco importa que el Ministro sea o no marino, y aún quizá, conviene que no lo sea, para quedar libre de los compromisos inevitables de Cuerpo; pero por desgracia muchas veces domina la vanidad humana, con más o menos dosis de ignorancia y los ministros, no técnicos, cometen errores, por conveniencia de la pequeña política, o por capricho propio"[579].

Sin embargo, no todos le vieron como un aliado. En 1895 el capitán de navío retirado Pardo de Figueroa, arremetió contra Giralt, a quien reconoció como un maestro de juventud, por un artículo publicado en el *"grande, hermoso y sonrosado periódico Madrid Científico"* sobre las andanzas de seis vapores españoles con un huracán en Las Antillas. Pardo Figueroa acusó duramente a Ricart de censuras acervas a la Marina militar y de peregrinas definiciones en lo tocante a los huracanes:

"Entendemos que el Sr. Ricart apenas ha navegado más de lo necesario para tomar su título de profesor, encastillarse en su bufete y escribir desde allí. Tampoco creemos ofenderle diciendo que su reputación científica no raya tan alto como para poderlo dispensar de la respetabilidad que dan los muchos años de mar y mando de buques; como, por otra parte, dice que ha redactado su artículo con datos incompletos y que por esto no sería extraño que hubiera errores en su juicio"[580].

2.16.11. Avances tecnológicos y la Gran Guerra

En 1909 la importancia del submarino ya no se discutía, había dejado de ser un buque de ensayo y había alcanzado la categoría de arma de guerra de verdadera eficacia. El arma submarina había alcanzado su madurez. Se habían borrado las fronteras entre sumergibles y submarinos, aunque España, pese a haber sido la pionera en prototipos, estaba aún lejos de tener el primero, que tuvo que encargarlo en EEUU:

"Ciertamente no es hoy el submarino, abstractamente considerado, un instrumento de guerra tan definido como el acorazado o el crucero; pero su aplicación se precisa de día en día, hasta el punto que la antigua diferencia entre sumergibles y submarinos propiamente dichos, que hace algunos años se consideraba como fundamental, se ha borrado hoy, en términos que es imposible clasificar las últimas construcciones como contenidas exclusivamente en uno de aquellos grupos"[581].

Una vez comenzada la Gran Guerra el 28 de julio de 1914 el material bélico quedó definido en la batalla. El general de brigada Fernández escribió algunas observaciones sobre material

---

[579] *Ibíd.*
[580] Pardo de Figueroa, R. (1895) "Un artículo sobre el huracán del 24 de septiembre de 1894 en Las Antillas" *RGM* (36) pp. 3-11.
[581] (1909) "Estado actual de los submarinos". *RGM* (64) pp. 69-104.

naval como el torpedo automóvil y la mina automática. Ponía de relieve la relación entre el torpedo, el submarino y el acorazado *Dreadnought,* el primero era causa determinante de los progresos del submarino y la creación del tercero. El temor al torpedo aumentó las distancias efectivas de combate y de ahí el aumento de artillería gruesa en las torres, ésta fue la gran característica del primer *Dreadnought*: un armamento pesado de calibre único junto con su propulsión por turbinas de vapor. El blindaje no quedó a la zaga del cañón y los acorazados fueron contrarrestados con los rápidos y sorpresivos submarinos.

Cuando se publicó el artículo en 1915 aún podía intuirse que la tecnología submarina estaba todavía por desarrollar y perfeccionarse. Pronosticaba que el futuro era del submarino "…*el submarino es perfectible y en tal grado que no es fácil predecir cuáles serán sus futuras andanzas*"[582]. En los mismos términos se expresaba el teniente coronel de ingenieros de la Armada Aldereguía: "*Es indudable que la cuestión de los submarinos está sobre el tapete, habiéndose demostrado plenamente su eficacia en la guerra europea actual…*". El 17 de febrero de 1915 se firmó la llamada *Ley Miranda* que suponía el comienzo de la historia del Arma Submarina en España. Se pretendió construir 28 submarinos en los años siguientes, cuatro de ellos en el extranjero y 24 en nuestro país[583].

En diciembre de 1915 el capitán de corbeta García de los Reyes, que había sido designado por el gobierno a instancias del almirante Miranda para inspeccionar la construcción de los submarinos, escribió sobre el tema de la propulsión de los submarinos en las páginas de la RGM[584]. Años después, siguió publicando sobre submarinos como experto en el tema. Siendo el director de la Escuela de submarinos y ya como capitán de fragata, García de los Reyes extractó las observaciones y experiencias hechas con cuatro submarinos de la escuela durante tres años en los cuales se habían efectuado más de un millar de inmersiones. En su artículo sobre "Experiencias con submarinos*"*, afirmaba que los principios fundamentales de la navegación submarina eran bien sencillos y que *"se podría manejar con toda soltura un submarino después de leer estas líneas"*[585].

Apenas un mes después, el director de la Escuela de Submarinos, García de los Reyes publicó un artículo sobre el nuevo buque de salvamento de submarinos *Kanguro.* Fue construido por la casa Werf Conrad de Haarlem por encargo del Gobierno español y llegó a Cartagena en diciembre de 1920. Antes de poder entrar en servicio, García de los Reyes, ya encontró un despropósito muy importante para que pudiera servir como buque de salvamento de submarinos, no se encuentra razón alguna para que hubiese podido pasar desapercibido hasta ese momento:

> *"El buque tiene un solo inconveniente, no pequeño; todos los servicios, tanto principales como auxiliares, dependen de las calderas de alta presión y tipo ordinario, resultando de ello que estando el barco apagado no se puede disponer de sus servicios antes de diez a doce horas, tiempo enormemente largo tratándose de la crítica situación*

---

582 Fernández, G. (1915)" A propósito de la guerra actual". *RGM* (76) pp.13-25.
583 Aldereguía, C. (1915) "Sumergibles". *RGM* (76) pp. 395-406.
584 García de los Reyes, M. (1915) "Submarinos propulsión única". *RGM* (77) pp. 739-757.
585 García de los Reyes, M. (1921)" Experiencias con submarinos". *RGM* (88) pp. 291-213.

de un submarino perdido, en la cual no puede demorarse en acudir en su socorro ni un minuto"[586].

De hecho, la única operación de rescate que pudo llevar a cabo fue la recuperación de los cañones del acorazado *España,* varado en el cabo de Tres Forcas el 26 de agosto de 1923. Como buque de asistencia, sólo pudo hacerlo con los cuatro de la clase A, los de la clase B por ser más grandes no cabían en el *Kanguro.*

La sed de conocimientos de todo lo relacionado con los nuevos submarinos se manifestaba en la RGM a la hora de dar a conocer detalles de sus elementos, aunque no fueran los mismos elementos del futuro submarino español, interesaban por aproximación:

"Como el torpedo Bliss es el que han de montar los submarinos tipo Isaac Peral, creemos de utilidad dar a conocer varios modelos de las distintas patentes presentadas por dicha casa, porque de su conocimiento podrá saberse rápidamente las variaciones que pueda presentar el nuevo modelo de torpedo que pronto entrará en el servicio de nuestra patria"[587].

También interesaba la habitabilidad de los submarinos, como la traducción de un artículo de un médico de la Marina italiana sobre la ventilación del aire respirable en el sumergible *Balilla*[588]. Muy completa también una traducción de la americana *Journal of the Franklin Institute,* [589] que traía un resumen de artículos que trataban sobre el submarino en las publicaciones periódicas norteamericanas en el período de 1911 a 1917.

La Primera Guerra Mundial puso a prueba la industria naval que sufrió cambios no sólo de materiales, también de proveedores que implicaban conocer mejor los mercados disponibles del momento y su material:

"Nuestra Marina, militar y civil, a causa de la reducida producción nacional, se ha visto siempre precisada a surtirse, además, de máquinas marinas de combustión interna de fabricación extranjera, las cuales se importaban, en su mayoría, antes del presente conflicto internacional, de las naciones hoy en guerra más industriales de Europa, y el resto, de los Estados Unidos de América del Norte; pero como los actuales beligerantes, considerando la utilidad inmediata de las citadas máquinas para sus fines militares, prohibieron desde luego su exportación, sólo nos ha quedado Norte América como único mercado extranjero de importancia para adquirir dicho material; siendo esta última consideración la que justifica, a juicio del autor, la necesidad de estudiar detalladamente esta parte, muy notable, de la industria norteamericana, pues conviene conocer bien su diferente orientación, originada por las condiciones especiales de su

---

[586] García de los Reyes, M. (1921) "El nuevo buque de salvamento de submarinos". *RGM* (88) pp. 435-446.
[587] López, L. (1916) "El torpedo Bliss. Varias patentes de la casa Bliss para torpedos automóviles". *RGM* (79) pp. 697-716.
[588] Annali di Medicina Navale e coloniale (1917) "Ventilación y renovación del aire respirable en el sumergible *Balilla*". *RGM* (80) pp.187-197.
[589] Journal of the Franklin Institute (1917) "Los submarinos en las publicaciones periódicas de 1911 a 1917". *RGM (*81) pp. 721-750.

mercado principal, a fin de evitar las dificultades a que podría dar lugar el empleo de determinados motores, de excelente material y reconocida aplicación en los Estados Unidos; pero inadecuados, por razones económicas, para su adopción general en Europa y particularmente en España"[590].

Incluso cabía plantearse que después de tanto lamentarse por carecer de Marina, de nada hubiera servido tener una, dado que los adelantos tecnológicos la hubiesen dejado obsoleta la Fuerza Naval antes de poder llegar a utilizarla:

"Sin duda alguna habrá quien piense que de nada habría servido el tener trazadas las líneas generales del nuevo programa de construcciones, más aún, que hubiera sido contraproducente el tenerlo, dada la variación que en los elementos del combate naval ha introducido la experiencia del actual conflicto europeo"[591].

Acabada la Gran Guerra tocaba analizar los cambios producidos en las políticas navales del mundo y, en la medida de lo posible, adaptarse a ellos:

"Que la guerra europea debía producir una transformación radical en las Marinas de guerra, era cosa descontada. El uso que, por primera vez, se ha hecho en ella de submarinos, globos y aviones; la experiencia con minas y torpedos en escala gigantesca; la utilización, en las más variadas circunstancias, de todos los tipos de barco conocidos y la creación de otros nuevos; por fin, la manera como la guerra ha sido conducida, representan tan considerables adelantos técnicos, tales variaciones en los preceptos del Derecho Internacional y un conocimiento tan perfecto del manejo de las complicadas máquinas modernas y rendimiento que puede de ellas esperarse, que forzosamente habían de producir grandes modificaciones en la constitución, proporción y manejo de los elementos que integran el poder naval"[592].

La guerra, en todas sus manifestaciones, expandió campos de acción. Uno de los medios de combate cuyo desarrollo y perfeccionamiento fue más rápido en la Armada, fue el referente a la aviación en sus diversas manifestaciones: dirigibles, aeroplanos y aviones, esto trajo consecuencias en el derecho internacional[593]. El teniente de navío Jaime Janer revisaba los cambios que se habían producido en las corporaciones tras la Gran Guerra y los que debería afrontar la española.

"En nuestra patria la transformación tendría que ser honrada y radicalísima. Lo que indicamos es lo que desearíamos poder hacer si en nuestra mano estuviese remediarlo".

Y sobre la doctrina naval, un tema escasamente tratado en la RGM, decía que simplemente era algo que en España no había existido nunca:

---

[590] O´Felan, M. (1916) "Estado actual de la industria de máquinas marinas de combustión interna en los Estados Unidos de América del Norte". *RGM* (78) pp.339-352.
[591] Roji, A. (1916) "Disquisiciones sobre organización" *RGM* (78) pp.593-611
[592] Montagut, J. (1919) "La sublevación de la flota alemana" *RGM* (84) pp.585-599.
[593] Díez de Pinedo, L. Blas de Domínguez, J. (1919) *RGM* (85) pp. 479-487.

"Sea cual fuese la definición más exacta, podemos establecer un hecho incontrovertible; no admite discusión; es España, la marina de Guerra, considerada en conjunto, tomada en bloque, no tuvo nunca doctrina naval concreta y definida. No ha tenido jamás un concepto de guerra naval basado en estudios serios, metódicos y ordenados sobre lo que es la lucha marítima moderna en sus diferentes aspectos; de la actuación y aplicación racional de cada clase de buques; de la coordinación y valor relativo de las mismas; de los principios básicos en que descansa la aplicación científica de las reglas de la lucha marítima, que constituyen el espíritu que debe infundirse en todos y que debiera manifestarse en cuantas resoluciones tome el Mando naval"[594].

En 1924 la corporación continuaba siendo pesimista en cuanto a los recursos que España podría dedicar a la Marina y en cuanto a su capacidad de puesta al día en desarrollo técnico e industrial, así lo escribía el capitán de navío Montagut:

"Resumiendo: Los recursos que España puede consagrar a su Marina de Guerra, aunque quizá ampliables, no bastan para construir una flota poderosa.
A causa del atraso de la técnica y de la industria, los buques construidos en nuestro país serán menos potentes que sus contemporáneos de otras naciones y menos eficaces que los de igual tipo.
Por el atraso de la organización no podremos obtener de ellos todo el rendimiento debido."

Los marinos eran testigos de cómo, uno tras otro, los planes navales no llegaban a cumplirse y lo pernicioso de los retrasos que, en cuestiones tecnológicas, impedían totalmente la modernización del material:

"Tal estímulo, es indispensable si queremos llevar a buen término la labor que incumbe a la generación actual, pues la situación relativa de nuestra Marina en el mundo es bastante inferior a la que teníamos cuando el combate de Santiago de Cuba, a pesar de las grandes inteligencias y decididas voluntades que hemos tenido a nuestro frente en diferentes ocasiones, El programa de 1907 no ha sido aún cumplido por completo; el de 1915 casi no ha tenido efecto, pues los escasos buques contratados en 1916 apenas si tiene puesta la quilla, a pesar de los cinco años transcurridos; causas de todos conocidas acrecen después las deficiencias de los barcos recibidas con tal retraso"[595].

En ese momento se oían comentarios de que se le estaban dando vueltas al programa de construcción naval y se rumoreaba que se harían cuatro cruceros de más de 25.000 toneladas y de bastantes submarinos, destructores y exploradores. Los defensores de la *Jeune École*, como el teniente de navío Pastor y Fernández de Checa, volvieron a expresar que no se debía hacer un solo barco grande. Se criticaba el retraso en lo que era ya una verdad militar imparable: la fuerza aérea que, en ese momento, sólo existía en el ámbito naval, pero con un desarrollo muy lento:

---

[594] Janer, J. (1919) "Estudios sobre organización" *RGM* (85) pp.151-177
[595] Montagut, J. (1921) "Nuestra política naval". *RGM* (88) pp. 587-616.

"Y por último, se ha olvidado lamentablemente de todo lo referente a Aviación naval, viviendo en la inopia hasta este año en que, por primera vez, se establece una escuela de esta clase."

La Marina que debía tener España era una Marina de defensa de costas, se apostaba por una marina defensiva y, ante la falta de recursos, había que renunciar a un amplio radio de acción:

"España no puede pensar en llevar la guerra a sitios lejanos; ha de limitarse a defender su litoral y las escasas colonias que le quedan…"[596].

En 1922 el capitán de corbeta Rodríguez Pascual preguntaba en las páginas de la RGM "¿Escuadra?" ante la noticia de que se estaba preparando el acorazado *Jaime I* y con él los tres acorazados que formaban la división:

"Ya están listos para prestar servicio los tres acorazados; un poco anticuados, escasos de andar y en calibre de artillería, pequeños, comparados con los que se construyen en otros países, todo lo que se quiera; pero son nuestros acorazados, no tenemos otros y es necesario procurar sacar de ellos todo el partido posible."

Los buques sólo eran unidades que debían formar parte de algo más grande y complejo como eran las escuadras y en las Marinas de guerra, éstas sólo tenían un propósito:

"Por el secular olvido de que los buques son para formar escuadras y las escuadras son únicamente para combatir, hemos sufrido reveses sin cuento…"

La diferenciación entre Marina ofensiva y defensiva había causado errores de concepto. Sólo había una Marina, todos los buques eran de guerra, aunque no todos de combate, dependía de las misiones o funciones que tuvieran encomendadas:

"Todos los barcos de la Marina militar son buques de guerra, pero tan solo algunos de los de guerra son buques de combate…".

En la segunda entrega del artículo, un mes después, se quejaba de los cambios de gobierno, un lamento muy habitual y razonable dado la falta de continuidad de la política naval:

"Este es nuestro caso en los últimos veinte años hemos tenido treinta ministros de Marina, a ocho meses uno con otro y de ellos muchísimos civiles. Esto es marchar por tanteos, no existe la continuidad de acción necesaria. No es peculiar de la Marina esta actitud expectante, en todos los organismos de la Nación ocurre lo propio, La Marina es nacional y por ello lógicamente atraviesa las mismas crisis que la nación toda.

En la Marina, sin embargo, gracias al esfuerzo personal constante, merced a la grandísima devoción con que todos, absolutamente todos, contribuyen en la medida de

---

[596] Pastor y Fernández de Checa, M. (1921) "La Marina que debe tener España". *RGM* (89) pp.181-186.

sus fuerzas, se avanza constantemente en eficacia, nunca llegó nuestra Marina al grado de perfección en que hoy la encontramos"[597].

Abogaba por la creación de un almirantazgo que otorgara consejo al ministro y fuera estable. Decía que Inglaterra debía a su almirantazgo su indiscutible poder marítimo.

En 1923, la RGM en la sección de *Notas profesionales* empezó a dedicarse más a la construcción naval nacional, creando un apartado específicamente para España. En enero, se informó de la entrega del crucero *Reina Victoria Eugenia* en Ferrol por la Sociedad Española de Construcción Naval. Se valoraba que el buque se había construido exclusivamente con los recursos de la industria nacional. Las máquinas y calderas se hicieron en los talleres de la Sociedad Española de Construcción Naval; la artillería en La Carraca, el blindaje en los Altos Hornos de Vizcaya. Se había puesto la quilla el 31 de marzo de 1915 y fue botado el 21 de abril de 1920 debiéndose la demora a la falta de material a consecuencia de la Primera Guerra Mundial. El artículo fue acompañado con una fotografía, cosa muy poco habitual ya que apenas salían fotos de la Fuerza Naval española. También incluyó foto la botadura del crucero *Méndez Núñez* en marzo.

También aludió a la entrega a la Marina el 15 de enero del crucero *Reina Victoria Eugenia* el capitán de corbeta Moreno Fernández al mes siguiente. Con respecto al retraso de la entrega manifestó:

"Las perturbaciones originadas por la gran contienda mundial, imponiendo continuas trabas a su construcción y armamento, fueron causa de que la entrega se retardase en términos tales que la flamante nave, al no merecer el calificativo de moderna, no llene sino en parte las ilusiones y lógicos ideales de los oficiales de Marina".

El comandante reconocía que el crucero distaba mucho de poder adjetivarse como "moderno", pero al mismo tiempo reprochaba que se hubiera asegurado públicamente que el dinero empleado en hacer barcos era dinero arrojado al mar. En los brindis se recordó el pasado y el sacrificio de la Marina:

"…trajo a la memoria de todos la figura del almirante Ferrándiz, simbolizando en ella la iniciación de una nueva era en los anales de nuestra marina militar y el término de aquellos días aciagos en que desesperada y olvidada de un pueblo por el que tan generosamente se había sacrificado, llevaba sobre sí el peso de las más injustas acusaciones y oía resignada asegurar públicamente que el dinero que se emplease en hacer barcos sería dinero arrojado al mar"[598].

En la sección de *Notas profesionales* de abril, se recogieron los comentarios relativos al programa de construcciones navales que hacía "el conocido publicista H.C. Bywater" tratando el desarrollo del programa de 1915[599]. El cual advirtió que, a pesar de que *"la*

---

[597] Rodríguez Pascual, L. (1922) "¿Escuadra?". *RGM* (90) pp. 617-625.
[598] Moreno Fernández, S. (1923)" Un acto y una idea". *RGM* (92) pp. 187-188.
[599] (1923)" Notas profesionales de abril". *RGM* (92) pp. 474-555.

Hacienda española no está en condiciones florecientes y la campaña de Marruecos consume créditos importantes" no había habido restricciones en el plan de 1915 pese a la demora por la falta de material debido a la guerra. Por ejemplo, el acorazado *Jaime I* cuya quilla se puso en 1912 no se terminó hasta 1921 y las obras en el *Reina Victoria Eugenia* que empezaron en 1915 duraron siete años. También mencionó a los de menor tonelaje el *Blas de Lezo* y el *Méndez Núñez,* cruceros gemelos empezados a construir en Ferrol en 1917 y que el primero en lanzarse fue en julio de 1922.

Tras hacer un repaso por lo próximo a construirse (dos cruceros, tres conductores de flotilla, cinco cañones y cuatro submarinos tipo *Holland*) pasó a hacer unas declaraciones que no fueron del agrado de la RGM:

> *"Cuando todas estas unidades se terminen la flota hispana colocará a su país a la cabeza de las menores potencias marítimas. Pero la Política del Gobierno de dedicar sumas importantes a la construcción de buques ha sido severamente criticada por la Prensa, la cual pide se manifieste el objeto de toda esa actividad en astilleros y arsenales, En proporción a sus ingresos, España, según afirman sus impugnadores de sus gastos marítimos, brinda el mayor presupuesto naval de Europa, aunque no se advierta la posibilidad de amenaza alguna para sus intereses desde ningún sector. De continuar tales censuras, pudieran verse compelidas las autoridades navales a efectuar una reducción en el programa de construcciones; siendo de advertir al efecto que ya se renunció a construir varios submarinos"*.

La redacción de la RGM se defendió manifestando no conocer las mencionadas críticas de la prensa y además censuró los otros gastos militares y los civiles, verdaderos responsables de ahogar al país. El malestar de la Armada se hizo público y notorio:

> *"Equivocado está igualmente al mencionar esa campaña de Prensa, de que nosotros no nos habíamos enterado. La situación del Tesoro no es próspera (Al hacerlo constar está en lo firme H. C. Bywater), pero cúlpese de ello no al presupuesto de. Marina, en particular, sino a otros gastos militares harto crecidos para nuestros recursos y gastos de orden civil que, sin aparato bélico, sin charangas, banderas ni clarines, en silencio y ocultándose en las covachuelas., alcanzan cifras fabulosas, cuya justificación resultaría, incierta y problemática"*[600].

En las *Notas profesionales* del mes de julio se dio cuenta de la memoria anual de la Sociedad Española de Construcción Naval. En Ferrol se entregó el crucero *Reina Victoria Eugenia*. Se verificó el lanzamiento de los cruceros *Blas de Lezo* y *Méndez Núñez.* Se puso la quilla a los cruceros rápidos *Príncipe Alfonso* y *Almirante Cervera* y se terminó la habilitación del Trasatlántico *Cristóbal Colón*. En Cartagena se entregó a la Marina el 1 de junio de 1922 el sumergible *B2*, el 24 de agosto del mismo año el *B3* y el 28 de mayo de 1923 se entregó el *B4*. Se trabajaba simultáneamente en el *B5* y *B6*. El 21 de octubre de 1922 se puso a flote el Destructor *Alsedo*. También se construía un destructor tipo *Velasco* y el *Juan Lazaga*.

---

[600] (1923)" Notas profesionales de abril". *RGM* (92) p. 477.

De cañoneros guardacostas, el *Cánovas del Castillo* efectuó pruebas en la mar y estaba a la espera de instalación de artillería para su entrega a la Marina. El *Canalejas* se puso a flote el 1 de diciembre de 1922 y en febrero se hicieron pruebas de amarras mientras que al cañonero *E. Dato* se confiaba ponerlo pronto a flote[601]. Con el fin de completar el programa de la ley de 17 de febrero de 1915 se puso la quilla a tres destructores: *Churruca, Alcalá Galiano* y *Sánchez Barcaiztegui.*

Además, se había encargado la Sociedad de la Construcción de los seis sumergibles de *C1* a *C6*. En la factoría de Matagorda se terminó la construcción del trasatlántico *Manuel Arnús* para la Compañía Trasatlántica. También se informaba que en La Carraca se estaba trabajando la artillería, en Sestao los vapores para la compañía Ibarra y en el Nervión el trasatlántico *Alfonso XIII.* Cabe señalar que, en pocas ocasiones se había divulgado tanta información sobre la construcción naval en España, aunque faltaban datos importantes como la demora en la ejecución de las obras o el importe final.

La posición de los marinos ante los progresos en el diseño naval fue a menudo contradictoria. El capitán de corbeta Mendívil a la hora de comentar las novedades en la Fuerza Naval escogió un título que definía esa actitud paradójica: "*Los enemigos del buque de línea"*. Por ejemplo, del submarino afirmó: "*arma traidora que fiada en su invisibilidad ataca en la sombra*", "arma *necesaria pero opuesta a toda noble tradición*", "*arma imprescindible, aunque indigna de pechos militares esforzados, arma innoble y anticaballeresca"*[602]. La RGM tuvo que dividir la publicación del comandante Mendívil en once partes, prácticamente un año publicando largas entregas que empezó como capitán de corbeta y acabó como capitán de fragata.

Los submarinos iban haciéndose su hueco en la fuerza naval española pero tampoco en este punto estaban todos los miembros de la Armada de acuerdo. El Plan Miranda de 1915 contempló la construcción de 28 sumergibles. En 1927 se habían construido 12 submarinos de la clase C, previstos en el presupuesto de 1926 pertenecientes al Plan Miranda. Sin embargo, ninguno de aquellos 12 submarinos era de la clase *Minador*, así lo manifestó el teniente de navío Fernández de Bobadilla:

> "Al *parecer existe en nuestra Marina, la opinión de que a causa de las escarpadas y cortadas a pico que son nuestras costas, no tenemos necesidad de submarinos minadores, por la dificultad, o mejor dicho, imposibilidad de fondear minas en sus proximidades. Opinión falsa a nuestro juicio, pues además de que el caso no es general, (ejemplos el saco de Cádiz, los freus de Baleares) el cometido de los submarinos minadores no es minar las aguas propias…sino las aguas enemigas…"*[603].

---

[601] Las pruebas sobre amarras servían para comprobar, con el barco amarrado al muelle, la actividad de toda la maquinaria propulsora y, posteriormente, las pruebas de mar aseguraban el buen funcionamiento del barco en el medio que le era específico. Blanco-Traba y Traba, J. (1990) "La construcción naval" La política marítima española y sus problemas actuales. Cuaderno monográfico de Historia y Cultura Naval (9) p. 66

[602] Mendívil, M. de (1924)" Los enemigos del buque de línea". *RGM* (94) pp. 5-25.

[603] Fernández de Bobadilla, R. (1927) "Submarinos minadores". *RGM* (101) pp. 571-578.

Apuntaba que, así como al submarino común le hacía falta el enemigo para actuar, al minador no le hacía falta la presencia, sino que más bien le estorbaba, razón por la que aconsejaba que al menos cuatro submarinos fueran de este tipo.

En 1929 los defensores de la nacionalización recordaron en la RGM que la Sociedad Española de Construcción Naval tenía deseos e intenciones de favorecer la industria nacional con arreglo a la Ley de 14 de febrero de 1907 y que había de adquirir en concurso las industrias más útiles para la Armada. El capitán de navío Azarola abogó por nacionalizar todo lo relativo a la construcción naval[604].

Los adelantos del momento en los años 20, submarinos y aviación, se conjugan en interesantes artículos como *"*¿A qué profundidad se ve un submarino desde el aire?"[605]. Por su parte, el debate entre acorazados y cruceros seguía latente en 1929. El capitán de fragata Aroaz afirmaba que se había seguido durante unos cuantos años la equivocada teoría de construir cruceros rápidos aduciendo la falta de dinero cuando los nuevos cruceros costaban quizá más caros que los acorazados que se necesitaban.

De la misma opinión fue el vicealmirante Eulate, que meses más tarde, hizo referencia a este artículo para mostrar su preferencia por los acorazados frente a los cruceros, manifestando que por experiencia conocía bien la ineficacia de la instrucción y el valor de la tripulación de un crucero frente a la potencia del acorazado[606].

Otros, por el contrario, como el capitán de corbeta Mille, reconocían que el precio del acorazado los hacía cada vez más escasos al tiempo que los cruceros habían ascendido de categoría[607]. El comandante Aroaz aseguraba que fue una equivocación no seguir el mismo camino que trazó el almirante Ferrándiz que hizo construir los tres acorazados tipo *Alfonso XIII* a los que proponía hacer "mejoras":

> "*Es ésta una cuestión que consideramos de vital importancia para nuestras construcciones. El hacer buques que sólo quemen petróleo es exponerse seguramente a que queden amarrados en caso de conflicto por falta de combustible; pero si son mixtos pueden siempre recibir carbón nacional".*

El autor se resistía a los barcos de combustible líquido por no ser España un país productor de petróleo. Para no quedar a expensas de las provisiones exteriores, propuso el carbón nacional, que ya había demostrado, sin lugar a dudas, ser además de escaso, de pésima calidad. Siempre que se había tomado la medida proteccionista con el carbón, hubo de ser revertida ante su falta de cantidad y calidad. También se quejaba de copiar el modelo inglés sin ser conveniente:

---

[604] Azarola y Gresillon, A. (1929) "Nacionalización de las industrias de construcción eléctricas". *RGM* (105) pp.129-151.
[605] Génova, A. (1929) "¿A qué profundidad se ve un submarino desde el aire?". *RGM* (105) p. 342.
[606] Eulate y Fery, A. (1930) "La actualidad de siempre". *RGM* (106) pp.5-6.
[607] Mille y García de los Reyes, M. (1931) "Cruceros". *RGM* (108) pp. 53-62.

"Nosotros siempre hemos pensado en inglés para proyectar nuestros barcos o, mejor dicho, hemos copiado sus buques, no teniendo en cuenta que nuestras necesidades son completamente diferentes a las suyas".

Terminaba el artículo poniendo en valor el hecho de estar lejos de los centros oficiales para tener una visión más global de las necesidades de la Marina:

"No pretende el modesto Oficial de Marina que esto suscribe ni enseñar a nadie ni sentar plaza de doctrino, sino únicamente responder al llamamiento de nuestro querido compañero D. Manuel de Vierna en su último artículo, y quizás por estar, más separado de los centros oficiales ver la cuestión en otro plano más general"[608].

Otra consecuencia de la Gran Guerra fue la intensificación del estudio de la política de la guerra pues puso de manifiesto la falta de enlace entre el líder militar y el político. El capitán de corbeta Mille recordaba en las páginas de la RGM que la dirección de la guerra y la responsabilidad de la misma era siempre política y abogaba por la creación en España de un Estado Mayor de la Armada:

"En España existía la Junta de Defensa Nacional; es necesario algo semejante; mucho más extenso y desde luego con asistencia de un Estado Mayor efectivo. La mayoría de las desdichas que nos han ocurrido en la Marina especialmente, se deben a la falta de un Estado Mayor; no lo que durante años se ha entendido como tal y dedicado a embarcar y desembarcar fogoneros y comprobar las bajas del hospital, sino un Estado Mayor que prepare la defensa del departamento y entienda en el Ministerio en las construcciones de buques, terminando de una vez para siempre con las preciosas copias de barcos que otra nación concibió para misiones que con nuestra bandera no han de estar llamados a desempeñar jamás. Estos Estados Mayores, del Ejército y de la Marina, son los pilares principales de una defensa nacional bien entendida, guiada, como queda dicho, por las orientaciones del Ministerio de Estado"[609].

En abril de 1932 se estrenó publicando un gran artículo sobre política naval Juan B. Robert, el periodista civil experto en temas navales que también escribió en la *Revista de Historia Naval* muy bien relacionado con la Armada española. Juan J. Robert realizó un repaso por la política naval de gran utilidad para conocer resumidamente la época. Describió muy claramente la situación en España: desde la Restauración borbónica hasta la guerra con EEUU, sólo se pudo sancionar en el Parlamento una Ley de construcciones navales militares, la del 11 de enero de 1887, refrendada por el ministro de Marina Rafael Rodríguez Arias. Se mostró muy crítico con los gobiernos por los incumplimientos sistemáticos de los planes y con la administración por sus desvíos de presupuestos. Hablaba de la flota de guerra de la *Gaceta* concepto equivalente a la escuadra sobre los papeles que hablaba Cervera:

"Con la ley de 1887 pasó lo que debía suceder, por lo desacertada de su tendencia; es decir, que los gobiernos sucesivos no la cumplieron, En vez de cruceritos que preveía se

---

608 Aroaz, D. de (1929) "Cruceros y acorazados". *RGM* (105) pp. 679-682.
609 Mille, M. (1930) "La política de guerra". *RGM* (107) pp. 47-56.

construyeron otros mayores, los que perdimos en Santiago de Cuba, que tampoco respondían al esfuerzo naval de los Estados Unidos. Pero aún hubo algo peor: la orgía administrativa que ensanchó el cauce de la corriente separatista en las colonias también se infiltró en la ley referida, cuyos créditos fueron transfiriéndose a otras atenciones y urgencias de los gobiernos, ajenas a las necesidades de la defensa marítima nacional.

De manera que el intento de organizar por entonces la flota de guerra española quedó en la Gaceta. Y las consecuencias fueron bien funestas para el país"[610].

Achacó el desenlace de la guerra del 98 a la falta a la falta de doctrina y de política naval de realidades. Sobre la construcción naval, denunciaba la incoherencia militar y administrativa con la falta de un plan orgánico que ejecutase las obras de nuevos navíos conforme a las necesidades de la Marina y no a las necesidades de trabajo comarcales que convirtieron los arsenales en casas de beneficencia. Describió muy claramente la situación de la construcción naval a comienzos del siglo XX, los arsenales del estado acababan de producir la pareja de cruceros *Alfonso XIII* y *Lepanto* y tenían en construcción el *Cardenal Cisneros*, en Ferrol; el *Princesa de Asturias*, en Cádiz y el *Cataluña*, en Cartagena, cuyas obras se eternizaron por la escasa consignación presupuestaria anual.

El gobierno de Maura había legislado para nacionalizar la construcción naval y corregir el caos imperante, logrando cierta especialización de los arsenales en la construcción de los barcos:

"Fueron estas leyes la de <<Protección a la producción nacional>> de 14 de febrero de 1907, <<Organizaciones marítimas y armamentos navales>> de 7 de enero de 1908 y <<Fomento de las industrias y comunicaciones marítimas>> de 14 de junio de 1909. Todo lo anterior a ellas puede conceptuarse como el pasado de la industria naval española.

Consecuencia de la segunda de estas leyes fue la adjudicación de las obras a flote previstas en ella a la "Sociedad Española de Construcción Naval" que desde entonces es la beneficiaria casi exclusiva de todas las construcciones para la flota militar. En Ferrol se han construido los navíos de mayor porte, acorazados y cruceros, en Cartagena, destructores, torpederos, submarinos y cañoneros; en La Carraca, la artillería, y la elaboración de aceros se realiza en la factoría de Reinosa"[611].

La nacionalización de la construcción naval tuvo sus efectos en la siguiente ley que consiguió lo planificado. La ley Ferrándiz de 1908 se ejecutó por completo en cuanto a las obras navales a flote, sin las perfidias burocráticas que había sufrido la ley de 1887.

La Ley Miranda de 17 de febrero de 1915 trató de impulsar la construcción de acorazados, dado que los tres de la clase *España* no podían considerarse más que como una división de escuadra, pero la Gran Guerra obligó a rectificar y se eliminó la construcción de nuevos

---

[610] Robert, J. (1932) "Una política naval". *RGM* (110) pp.455-461.
[611] *Ibíd*., p.457.

buques de línea. En cuanto a presupuesto, la Ley de 1915 concedió 230 millones de pesetas a invertir, aparte de determinadas obras en las bases navales, en la construcción de cuatro cruceros ligeros, seis destructores, veintiocho submarinos, tres cañoneros y diez y ocho pequeños guardacostas. El plazo de vigencia de la ley era de seis años, de modo que terminaba en febrero de 1922, en cuya fecha ni siquiera se habían ejecutado más que unos 120 millones de pesetas, debido a las circunstancias de la Primera Guerra Mundial en la construcción marítima internacional de las que la Marina española era cliente.

Expirado el plazo de seis años caducaban los créditos aún por gastar y quedaba así archivado en la *Gaceta* un robusto elemento de la reconstitución naval. A evitarlo vino la *Ley Cortina* de 1922, ampliando el plazo de las obras y la cantidad asignada para ellas, en atención a que habían subido considerablemente los precios de la construcción naval y a que habría que modificar los tipos de buques que la ley de 1915 preveía. El coste total de los buques comprendidos en el programa *Miranda* se amplió hasta 450 millones, sin fijar plazo límite para su terminación.

Finalmente, de las unidades previstas por la ley de 1915 se construyeron en el extranjero cuatro submarinos: el *Isaac Peral*, en los Estados Unidos, y los tres de la serie A, en Italia. Y en España, los cruceros *Blas de Lezo*, *Méndez Núñez, Príncipe Alfonso*[612]y *Almirante Cervera*; destructores *Alsedo, Velasco, Juan Lazaga, Sánchez Barcáiztegui, Churruca y Alcalá Galiano* (estos dos vendidos a la República Argentina, donde recibieron los nombres de *Cervantes* y *Juan de Garay*, y sustituidos en la flota española por otros dos iguales); cañoneros *Cánovas del Castillo*, *Canalejas* y *Dato.* Del arma submarina, se completaron seis submarinos de la serie B y seis del tipo C. De modo que los 28 submarinos ordenados por la *ley Miranda* faltaban por construir aún once.

Una muestra de la peculiaridad del lenguaje usada por Juan Robert fue que, con motivo de la Ley Cortina de 1922, llamada así por el ministro de Marina marqués de Cortina, calificó al período de Primo de Rivera de "Dictadura" cuando esa expresión apenas apareció en las páginas de la RGM e incluso recordó el nombre monárquico de un crucero que había cambiado de denominación:

> *"A la ley de 1915, reformada en 1922, siguió el programa naval de la Dictadura, contenido en los decretos-leyes de 31 de marzo de 1926 (crucero Miguel de Cervantes y destructores Lepanto, José Luis Díez y almirante Ferrándiz; total 12.925 toneladas) y de 9 de julio del mismo año, ambas leyes refrendadas por el Ministro D. Honorio Cornejo".*
> *"De los barcos comprendidos en el programa naval de la Dictadura, aparte de los cuatro correspondientes al decreto-ley de 31 de marzo de 1926, sólo se han construido los dos cruceros clase Washington Baleares y Canarias, los tres destructores Almirante Valdés, Almirante Antequera y Almirante Miranda, pendientes de su entrega a la Marina, y el submarino de nuevo tipo E-1. Total, cerca de 30.000 toneladas de desplazamiento".*

---

[612] Durante la 2ª República hubo cambio de nombres en algunos navíos; el crucero príncipe Alfonso se llamó *Libertad*, el *Reina Victoria Eugenia* cambió a *República* y el acorazado *Alfonso XIII* pasó a denominarse *España*. Cuevas Torres-Campo, A. (1984). *Historia de la Marina de guerra española*. Mitre, p. 101.

"Se han construido además el crucero Reina Victoria Eugenia (hoy denominado República) y el buque-escuela de guardiamarinas Juan Sebastián Elcano".

Consideraba acertada la decisión de la Marina de tener centralizada la construcción naval nacional en la SECN porque era preferible consolidar una empresa constructora única para garantizar la nacionalización de la industria naval, que diversificar las actividades y posibilidades entre varias que, forzosamente, arrastrarían una existencia lánguida y precaria por el escaso volumen de obras a repartir[613].

En abril de 1932, momento en que se publicó el artículo, el autor, gran conocedor de la industria naval, determinaba la buena salud de la política naval. Desde la promulgación de la ley de 1908 se habían adquirido fuera de España, además de los cuatro submarinos y los guardacostas, el buque para salvamento de submarinos Kanguro, los transportes *Almirante Lobo* y *Contramaestre Casado*, cuatro remolcadores y una daga. El volumen total de obra a flote realizada por la SECN para la flota de guerra española sumaba 155.500 toneladas de desplazamiento en números redondos, una cifra importante para indicar el arraigo de la industria naval en España.

Lograda la nacionalización de la industria naval quedaba por alcanzar el otro propósito de la Ley de Ferrándiz de 1908, la construcción de un grupo de buques modernos. Pero la ley de 1915 había quedado incumplida en las 28 unidades ya que solo se habían construido 17, con cuatro de ellas fuera ya por desgaste natural y de los tres modestos acorazados de la ley de 1908 iba a quedar reducido a uno. Lo que el autor buscaba con este repaso era que no se abandonara la línea de lo mucho conseguido y no se dejara languidecer la industria nacional.

Precisamente en abril de este año la RGM recogió en las "Notas profesionales*"* la visita del ministro de Marina Giral a la Base naval de Ferrol, donde inspeccionó las obras de los nuevos cruceros *Baleares* y *Canarias.* La falta de continuidad del plan orgánico de construcción naval se hizo patente en el astillero, en el que sólo se proyectaba la construcción de un buque planero[614].

A partir de este momento queda poco que decir de la política naval del período que abarca esta tesis y cuyo recorrido se ha podido seguir a través de las páginas de la RGM. El submarino, la guerra química y el arma aérea lo cambiaron todo. El capitán de corbeta Pérez Cayetano advirtió que en la guerra futura sería la aviación la que usase el arma química por lo que la defensa de bases navales y arsenales ya había que hacerla tanto del mar como del aire[615]. La defensa nacional, aunque se basase en la neutralidad, había que prepararla bien con destructores y submarinos. "*La neutralidad hay que defenderla con una fuerza eficaz, de lo contrario cualquier incidente la pone en peligro…*[616]". El vicealmirante Cervera Valderrama propuso preparar Mahón para tener una posición naval ante una ofensiva en el Mediterráneo y una base naval, terrestre y de aviación con la que apoyar Mahón como podía

---

613 *Ibid.,* p.460.
614 (1932) "Notas profesionales". *RGM* (110) p. 548.
615 Pérez Cayetano, F. (1934) "Defensa de bases navales y arsenales". *RGM* (114) pp.189-210.
616 Cervera Valderrama, J. (1935) "La defensa nacional". *RGM* (117) pp.501-516.

ser Cartagena. La Defensa Nacional debía tratarse por tierra, mar y aire de forma conjunta e integrada.

El material de guerra seguiría su evolución imparable, como hace siempre, junto a otros avances:

> *"En la guerra, como en medicina, todos los descubrimientos y adelantos humanos tienen una inmediata aplicación. Por ajenos que parezcan a estas dos actividades de los hombres, los médicos y los militares se apoderan rápidamente de ellos; los consideran, los ensayan, y terminan por aplicarlos a sus fines de una manera o de otra, aunque resulte difícil precisar cuál de las dos ramas de la humana inquietud habrá causado mayor número de víctimas"*[617].

Finalizó su escrito prometiendo su continuación, pero el capitán de corbeta Juan Magaz ni siguió con el artículo, ni volvió a escribir en la RGM, era julio de 1936, último mes que se publicó la revista debido al estallido de la Guerra Civil española y que sería la única ocasión en toda su historia en la que dejaría de editarse, aunque sólo lo que duró la contienda.

2.17. Los progresos navales de otras Marinas: divulgación y reflexión

Una de las funciones que cumplió la RGM fue exponer la política naval de otras potencias con fin de dar a conocer las últimas novedades de la profesión y también enterarse de la política exterior y el estado de la fuerza naval de los posibles rivales. Y es que no se debía olvidar, como expresó acertadamente el alférez de navío Pérez Chao que política exterior y política naval eran dos factores de conexión tan íntima y de tan absoluta dependencia, que no podía concebirse ni un instante la existencia de una sin la otra[618].

Para la RGM fue imprescindible dar a conocer las novedades en el mundo, y especialmente en el ámbito naval. Un ejemplo fue la Conferencia Marítima Internacional de Washington en 1889, un gran encuentro en el que las naciones marítimas pudieron intercambiar pareceres sobre navegación[619]. Una de las cuestiones más importantes que se estudiaron fueron los medios más oportunos para evitar colisiones en el mar.

Aunque el programa inicial era mucho más ambicioso se consiguió llegar a un reglamento internacional de señales para evitar los abordajes, de petición de auxilio y salvamento de náufragos, reglas para designar y marcar los buques etc. Dichos acuerdos fueron recogidos y publicados en la RGM que, dado el interés y magnitud de los acuerdos, hizo una tirada especial y puso a disposición para su venta el despacho del Depósito Hidrográfico[620].

---

617 Magaz, J. (1936) "La evolución del acorazado. Los precursores". *RGM* (119) pp.5-48.
618 Pérez Chao, E. (1907) "España y los nuevos cruceros acorazados ingleses" *RGM* (61) pp.1121-1152.
619 (1890) "Conferencia Marítima" *RGM* (26) pp.240-247 y pp.314-325.
620 Vega de Seoane, B. (1890) "Conferencia Internacional de Washington" *RGM* (27) pp. 76-137.

La RGM tuvo secciones fijas cuyo propósito era hacer un repaso por las crónicas de las Marinas del mundo. En "Noticias varias*"* se recogían novedades del extranjero. "Crónica naval*"* apareció en marzo de 1901 y pasó a llamarse "Algo de crónica*"* a partir de enero de 1906, era una ojeada a la prensa internacional de gran circulación, suponía una manera de compararse con los demás. "Algo de crónica*"* repasaba lo que hacían las Marinas extranjeras y también sus revistas. Se constató que en todo el mundo cuando llegaba el verano, se notaba en el descenso de actividad, algo que nos igualaba al resto de los países. Lo que no ocurría en España eran los ejercicios de instrucción marinera, propios del buen tiempo en otras Marinas. En septiembre de 1906 la sección "Algo de crónica" tituló "Las imperiosas vacaciones", su artículo sobre la necesidad de descanso y añadía:

> *"Nada tiene de extraño que nuestra labor también flaquee en la temporada veraniega, pues Revistas tan importantes como la marítima italiana y la alemana Marine Bunschau, que deben servirnos como modelo, reducen sus tareas hasta el punto de publicarse a veces un solo cuaderno correspondiente a los dos meses de la canícula.*
> *Es, por otra parte, faena propia del estío la que ejecutan las Armadas de las naciones marítimas importantes, obligando a sus flotas a movimientos instructivos, de los que nosotros, los marinos españoles, nos vemos privados por las tristes actuales circunstancias"*[621].

Una de las noticias extranjeras más curiosas que recogió "Algo de crónica" fue de la Marina francesa. Contaba como los operarios del arsenal de Tolón, en horario de taller, se dedicaban a ejercer profesiones diversas como peluquero, zapatero o fabricantes de bastones, llaves o cerraduras y que había que añadir la jabonería que tenían montada en la dirección de construcciones navales con la potasa y el aceite de las máquinas del arsenal, fabricando un jabón que vendían al personal para lavar su ropa siendo decomisados 200 kilos de potasa[622].

El repaso a los buques y personal de otras Marinas también permitía utilizar ciertos mensajes velados de ironía crítica. La firma únicamente con iniciales del artículo "Escuadra holandesa"*,* anonimato poco habitual, era una señal de no querer ser identificado al manifestar la idea, expresada alguna vez más en la revista, de que sobraba personal en la Marina:

> *"La justa proporción que se observa entre el personal y el material de todos los cuerpos, con sujeción, según parece, a las positivas y verdaderas necesidades del servicio, encierra a nuestro juicio cierta enseñanza que algunas marinas no perderían nada en imitar"*[623].

En realidad, todas las Marinas se vigilaban entre sí, a veces bastaba con traducir lo que otras publicaciones escribían sobre las fuerzas navales de otros países. Federico Montalbo, primer médico de la Armada traducía de la *Revue du Cercle Militaire* un artículo sobre los progresos

---

621 Estrada, R. (1906) "Algo de crónica". *RGM* (59) pp.570-601.
622 Estrada, R. (1906) "Algo de crónica". *RGM* (58) pp.289-300.
623 A. P. (1881) "Escuadra Holandesa. Descripción de buques y personal". *RGM* (9) pp. 77-83.

de las Marinas Europeas[624]. Se reconocía, por parte de la publicación francesa, que las diferentes potencias se desarrollaban estimulándose y excitándose mutuamente. Parecía que habían abandonado la construcción de grandes acorazados y se optaba por cruceros con partes vitales protegidas por cubiertas formadas con láminas de acero en forma de caparazón de tortuga. El triunfo de la *Jeune École* se había instalado en las Marinas de Inglaterra, Alemania, Italia, Rusia, política naval que también siguió España.

En ocasiones, no había acuerdo con la discrepancia de España con el resto de las Marinas. Fue el caso del Real decreto de 10 de enero de 1912 que cambió las denominaciones de empleos de almirante y teniente de navío de 1ª clase, asignando a cada uno de ellos la que antes correspondía a su inmediato superior[625]. En el caso del empleo de teniente de navío de 1ª desapareció para siempre, una medida muy demandada por la propia corporación.

El artículo estaba escrito en 1918, luego habían pasado seis años y hablaba de discrepancias con el resto de las Marinas. Adujo que cualquiera que comparase los anuarios estadísticos de las Marinas, podía ver que "*aparecemos siempre en pretencioso desacuerdo con los demás*". Sin embargo, el decreto comenzaba con la exposición de motivos en la que indicaba precisamente lo contrario:

> *"Para el desempeño de los mandos activos de escuadras, divisiones y centros marítimos, existen en la mayor parte de las marinas extranjeras, las tres categorías de Almirante, Vicealmirante y Contralmirante a parte de la más elevada dignidad de Almirante de la flota que algunas de aquellas poseen y que están en equivalencia con la de los nuestros Capitanes generales del Ejército"*[626].

El artículo que apareció en la RGM comentó la discrepancia con las otras Marinas:

> "*Dedúcese claramente de lo expuesto que nuestras categorías de Vicealmirante, Contralmirante y Capitán de navío, corresponden en realidad, respectivamente, a los de Almirante, Vicealmirante y contraalmirante de las demás marinas militares, en cuya alternativa quedan los de la nuestra en relativa inferioridad, resultando de ello la justificada conveniencia de establecer, mediante el oportuno cambio de denominación, de aquellas tres categorías, la correspondencia que indicada queda, dejando para la actual de Almirante la misma de Capitán general de la Armada que ya estuvo establecida para los que alcanzaron tan elevada dignidad*".

El autor se mostró muy crítico con la propia estructura orgánica de la Marina española, en concreto la característica macrocefalia militar:

---

[624] Revue du Cercle Militaire (1891) "*Los últimos progresos de las Marinas Europeas". RGM* (28) pp.16-31.
[625] Carvia, S. (1918) "Las denominaciones de los empleos de Almirante" *RGM* (83) pp.425-428.
[626] R. D. de 10 de enero de 1912.Cambia las denominaciones en los empleos del generalato y el de teniente de navío de 1ª clase en la Armada. Diario Oficial del Ministerio de Marina N.º 11. Madrid. España 15 de enero de 1912, p. 69.

"*Difícil será convencer a nadie de que para las necesidades de nuestra Marina no bastan tres Almirantes, cuando las de Inglaterra, Alemania, Italia o el Japón exigen un número proporcionalmente mucho más limitado: para que nos crean, será forzoso agregar, a renglón seguido, que esos almirantes nuestros no son como los de aquellas naciones, sino que tienen un empleo menos; y que en España-aparte de S.M. el rey- no existe ni hace falta más persona que la verdadera categoría de Almirante de Full admiral, Almirante completo, que dicen familiarmente los ingleses) que el capitán general de la Armada".*

El capitán de corbeta Carvia abogaba por derogar el Real decreto. Recordaba que el fin de la guerra traería una revisión de valores y con ello los ajustes que habrían de producirse con la imposición de una nueva organización del mundo, era conveniente que cada uno procurase colocarse a tono con la realidad[627].

Los artículos sobre la organización de las Marinas extranjeras cumplían el doble objetivo de darlas a conocer entre los lectores, pero también el de formar una doctrina propia entre la oficialidad. El capitán de corbeta Enrique Navarro escribió siete entregas bajo el título "Meditaciones", sobre las Marinas de Inglaterra, Estados Unidos, Japón, Francia e Italia aportando datos contrastados de las diferentes modalidades de aquellas organizaciones[628]. El capitán de fragata Manuel de Vierna recogió el guante completando el panorama con un monográfico sobre la organización de la Marina Alemana, exponiendo sus bases y considerándola, tras Jutlandia, como la Marina más preparada para el combate[629]. También fueron estudiados, entrando en mayor profundidad, los temas de organización, legislación y funcionamiento de las diferentes Marinas de Guerra[630].

Tanto como con los artículos como con el repaso a las revistas de las otras Marinas del mundo, la RGM cumplió la función de mantener informados, a los miembros de la corporación, de lo que hacían los demás y con la intencionalidad de impactar con los mensajes transmitidos a través de este canal oficial que no dejaba de ser, al mismo tiempo, de acceso público.

2.17.1. La Armada norteamericana: entre el recelo y la admiración

En el primer artículo publicado en la RGM sobre la exposición de Filadelfia en 1876 ya se apreció su interés por divulgar el conocimiento sobre las Marinas extranjeras, aunque en este caso sirvió la mirada al exterior para desmitificar la formación que recibían los guardiamarinas norteamericanos:

"*El sistema empleado como organización es más bien el de Academia que el de colegio, participando de ambos a la vez, pues aunque los cadetes viven dentro del*

---

627 Carvia, S. (1918) "Las denominaciones de los empleos de Almirante" *RGM* (83) pp.425-428.
628 Navarro Margati, E. (1929) "Meditaciones" *RGM* (104) pp. 421-438, pp. 593-619. Navarro Margati, E. (1930) "Meditaciones" *RGM* (106) pp. 389-410 págs. *RGM* (107) pp. 23-37, pp. 223-239, pp. 409-427.Navarro Margati, E. (1931) "Meditaciones". *RGM* (108) pp. 891-906, pp. 195-199.
629 Vierna, M. de (1931) "La organización de la Marina Alemana" *RGM* (108) pp. 17-47.
630 Alvargonzález, C. (1932) "Temas de organización". *RGM* (111) pp. 37-47 y pp. 635-648.

establecimiento, pueden salir y entrar de sus alojamientos y aún salir fuera de aquél con permiso, pudiendo recibir las visitas de sus familias y conocidos todos los días durante las horas que no son de clases o ejercicios. El sistema es tan lato (sic) que, durante los meses de invierno, se les permite dar un baile cada semana, bailes oficiales a los que asisten todos los empleados del establecimiento, de uniforme, desde el almirante para abajo"[631].

Entendemos que donde escribió lato quiso decir laxo puesto que expresaba sorpresa ante los muchos permisos, visitas y bailes en los que estaban implicados todos los miembros. También rebajaba la calidad del programa de asignaturas y la exigencia en el ingreso de la Marina norteamericana, ya que informaba de que el examen de admisión sólo comprendía aritmética, geografía, gramática, leer y escribir, y no con mucha extensión.

Sin lugar a dudas las exposiciones universales eran una magnífica oportunidad para conocer lo que estaban haciendo otras corporaciones. No obstante, la Exposición Universal de Chicago en 1893 fue publicada con algo de retraso por la RGM. En cuanto a la sección de Marina, refería el capitán de fragata Concas, que era indiscutible que Inglaterra llevaba la delantera en todas las industrias de construcción naval y que la excelente mano de obra, precio y condiciones marineras de los buques producidos en sus talleres, no podían ser mejores.

Al repasar la parte de la Marina de EEUU, el autor detectó un importante movimiento de avance, pero en ese momento dudó de su resultado. Sin embargo, los españoles no tardaron en comprobar dicho efecto, no hay que olvidar que en 1893 quedan apenas cinco años para que EEUU declare una guerra, básicamente naval, contra España:

"…como luchando para que su Marina mercante vuelva a conquistar el alto lugar que tuvo treinta atrás. Pero aunque el desarrollo industrial es muy notable, los bajísimos fletes del día por un lado, y por otro los crecidos sueldos que ganan las clases últimas de marinería en el Norte América, hacen el resultado dudoso"[632].

La publicación náutica francesa *Le Yacht* también observaba la Marina americana y destacó que mientras las europeas se vigilaban de reojo y se copiaban entre ellas, la americana mantenía cierta idiosincrasia. Así lo decía en la traducción recogida en la RGM:

"La Marina americana, por tanto, ha conservado una originalidad especial, habiéndose mantenido sistemáticamente en guardia contra ciertas preocupaciones europeas y procedido las más de las veces con arreglo a sus propias inspiraciones (*); esto no es decir que nunca se ha equivocado, nada de eso, aunque se ha aprovechado hasta de sus errores, mediante los cuales ha aprendido, pudiendo , en conclusión , ser consultada, con resultados beneficiosos por las personas interesadas en los progresos del arte naval.

---

631 Montojo Salcedo, J. (1877) "Memoria sobre la exposición de Filadelfia en el año 1876 del teniente de navío de 1ª clase Don Juan Montojo Salcedo". *RGM* (1) pp. 3-51

632 Concas y Palau, V. (1895) "Informe oficial de la sección de Marina en la exposición universal de Chicago". *RGM* (34) pp.517-533.

**Es sabido que los Estados Unidos fue la última nación que adoptó los acorazados de escuadra; hace diez años sus guardacostas eran sus únicos acorazados*"[633].

En las "Notas profesionales" de julio de 1912 se tradujo un artículo del contraalmirante Bradley A. Fiske en el que el propio autor reconocía críticas por la procedencia del ministro de Marina. En España, la idea de un ministro civil de Marina encontraba mucha mayor resistencia:

"Mucho se ha criticado la costumbre que prevalece en los Estados Unidos y en Inglaterra de que sea un hombre civil el que dirige los asuntos de la Armada ¿Pero cómo podrían examinar juntos de otra manera el país y la Marina? Los oficiales de Marina pertenecen a una profesión aislada justamente tan técnica y definida como la médica, y viven tan poco entre la gente de la nación, que parece seguro que si fuese nombrado Ministro algún oficial de Marina, no podría entenderse con el Congreso, el Presidente y los periódicos, como puede hacerlo un hombre que toda su vida ha estado haciendo eficazmente estas cosas"[634].

En mayo de 1896 se publicó un completo análisis de la Marina americana en el que se describía el poder naval emergente y apareció por primera vez el nombre de M. Mahan, al que se le consideraba artífice de la simpatía del país hacia su Marina de Guerra. El propio Mahan reconocía en el libro, que tenía por objeto llamar la atención del pueblo de los Estados Unidos para que se interesase por los temas relacionados con el mar[635]. Los apuntes de Mahan en realidad no eran un riguroso estudio histórico sino un programa de política exterior para EEUU que necesitaba realizarse como potencia marítima y Mahan le dio las pautas para conseguirlo. Tenían que articular un plan ambicioso que sirviera para promover el comercio y tráfico marítimo. El artículo que lo menciona por primera vez en la RGM empezaba así:

"El capitán de fragata de los Estados Unidos M. Mahan haciendo el estudio de la historia marítima universal desde 1660 empezó a publicar una obra en l890, titulada Historia del poder naval sobre la Historia, en la que demuestra hasta la saciedad que, para ser temido y solicitado un Estado por las demás naciones, es imprescindible poseer un poder naval respetable. Alguna Revista de Marina europea censuró a M. Mahan no haber bebido más que en fuentes inglesas y alguna francesa para hacer su trabajo; pero estas críticas no alcanzan más que la verdad histórica del asunto, y M. Mahan inició una corriente de simpatía de su país hacia la Marina de guerra, siendo difícil profetizar cuándo y por qué cesará. Los Estados Unidos abandonaron sus antiguas antipatías por tus acorazados y encargaron a su industria blindajes de todos espesores, fomentaron dos arsenales del Estado en el Atlántico y crearon uno en el Pacifico. En construcción naval fundaron el tipo Destructores del comercio con él Columbia y el Minneapolis; la artillería, fortificación las costas e hidrografía no fueron abandonadas. En la actualidad estudia el Gobierno mayor amplitud en el reclutamiento de la marinería, y la instrucción de los Oficiales fue uno de los primeros factores de las reformas".

---

633 Yacht, Le (1895) "La táctica naval moderna" *RGM* (37) pp.766-773.
634 Fiske, B. A. (1912) "El poder naval". *RGM* (71) p.179.
635 Mahan, A. (2007) *Influencia del poder naval en la historia*. Ministerio de Defensa.

No puede afirmarse que la Marina española no sabía a quién se enfrentaría un par de años después. El teniente de navío Díaz Cañedo ofreció muchos datos sobre la Marina americana y su rápido y fuerte crecimiento cuyo período de incubación se podía decir que no había durado más de cinco años, desde el 83 al 88. Achacó el resultado a la sencillez de la administración naval, que permitía a los ministros enérgicos marchar derechos al fin deseado. También resaltó la importancia de la obra de Mahan para que la Marina de guerra de los Estados Unidos fuera por los mismos caminos que seguían las Marinas de primer orden[636].

Si bien la primera mención a Mahan de la RGM no señala crítica alguna a lo que decía sobre los españoles, un mes más tarde sí lo hizo el teniente de navío Carranza y Reguera, que se manifestó de acuerdo en las causas que producían las desastrosas contiendas para España, pero censuró que no apreciara debidamente el espíritu que animaba y el sacrificio pródigo que hacían de sus vidas y hasta de sus honras los beneméritos oficiales, que tanto tiñeron con su sangre las cubiertas de los navíos, pagando gloriosa aunque estérilmente, las consecuencias de una política fatal y una desorganización sin igual. De nuevo se enarbola la honra y se culpa a la administración ante la historia. Advirtió sobre la importancia de Mahan entre los oficiales del mundo, cuya obra debía ser estudiada en las escuelas y buques de la Armada española declarándose estudiantes devotos de tan "esclarecido" autor[637].

En septiembre de 1897 se publicó un nuevo análisis sobre el moderno tipo de buque de combate *Destroyer*[638]. Advirtió que los Estados Unidos estaban aumentando su material naval desde hacía diez años, pero sin un plan fijo y determinado, quizá por la dificultad del momento, dado el eclecticismo de la arquitectura naval que construía variados tipos de buques. Señaló que las eficiencias en el combate del *Destroyer* estaban aún por probar y que, tras su adquisición, sería en una campaña bélica en la que se verían sus condiciones militares y marineras. Lo que no sabía el lector español era que las pruebas de "las divinas inteligencias de Marte y Neptuno" se harían contra España en la Guerra del 98. La réplica a las teorías del capitán de navío norteamericano Alfred T. Mahan las proporcionó Joaquín Sánchez de Toca en *Del poder naval en España*, libro terminado en enero de 1898 pero al que se añadieron unas consideraciones finales después de consumada la derrota en Cuba y Filipinas[639].

En noviembre de 1928 se publicó "La escuadra del almirante Cervera. Relato del insuperable esfuerzo impuesto a una noble Corporación*".* Era una traducción del artículo aparecido en el Instituto Naval Estadounidense, advirtiéndolo en una entradilla que exponía claramente los motivos:

---

636 Diaz Cañedo, A. (1896) "La Marina de Guerra de los Estados Unidos" *RGM* (38) pp.598-617.

637 Carranza y Reguera, J. de (1896) "El capitán de navío A.T. Mahan U.S.N. Relaciones entre el bloqueo y la estrategia naval" *RGM* (38) pp. 735-762.

638 Sobral, G. (1897) "Destroyers" *RGM* (41) pp.442-444.

639 Cervera Pery, J. (2008) "Sánchez de Toca y el concepto de poder naval". Plan Ferrándiz: Poder Naval y Poder Marítimo. *Cuaderno monográfico del Instituto de Historia y Cultura Naval* (57) pp.11-18.

"*Como se sabe, esta publicación es el portavoz de la opinión naval de Norteamérica; por esto es de gran interés para nosotros el escrito que, firmado por el Oficial de la marina de aquel país Harpur Allen Gosner, trae nuevamente a la prensa aquel desdichado y glorioso combate y la penosa etapa del sacrificio que le precedió*"[640].

Para la Marina española supuso un alivio comprobar que su homólogo americano había comprendido que la actuación de la escuadra de Cervera había sido la correcta.

2.17.2. Un tema inevitable: la Marina británica

En el primer número en la sección "Noticias varias", se advirtió la inclusión de una noticia de la nueva Marina británica que, además de comentar sus buques, proporcionó una indicación de cómo los marinos ingleses eran los que indicaban a los ingenieros navales las necesidades de la construcción naval. Sin duda una forma de reivindicar un papel que no tenían en España:

"…M.Scott-Russell en una memoria leída en la Royal United Service Institution, escrita a sus compañeros, oficiales de la marina real inglesa, para que apoyados en sus propias observaciones y práctica de mar, indiquen a los ingenieros navales el camino que deben seguir para lograr los medios más ventajosos de combatir, dado el material moderno"[641].

Gran Bretaña, con su envidiable libertad para opinar, volvía a ser observada con atención. En 1884 cuando había rumores de reunir en un sólo cuerpo las varias agrupaciones de la Armada, los miembros de la corporación quisieron opinar públicamente antes de que el proyecto entrara en la vía gubernamental:

"Cual sea el procedimiento más adecuado para dar al asunto la publicidad necesaria y facilitar amplia y no restringida discusión que evidencie los encontrados pareceres que puedan emitirse, antes de convertir esta idea en proyecto del Gobierno…".

Se reconocía que había pareceres encontrados, se quería establecer un debate amplio y se apoyaba en lo que ocurría en Inglaterra al tiempo que reconocía que en España era fácil desviarse del buen propósito[642].

En sus viajes por el mundo, los miembros de la corporación podían conocer de primera mano el material y el personal de otras Armadas. En especial los jóvenes guardiamarinas se mostraban muy impresionados por lo que presenciaban de la Marina inglesa:

"Si nuestra palabra por razón del saber, pudiera ser autorizada, y si aun así la forma de este escrito lo permitiera, no dejaríamos de hacer algunas consideraciones sobre

---

640 The proceedings of the United States Naval Institute (1928) "La escuadra del almirante Cervera. Relato del insuperable esfuerzo impuesto a una noble Corporación" *RGM* (103) pp.747-763.
641 (1887) "Noticias varias" *RGM* (1) p. 245.
642 Auñón y Villalón, R. (1884) "La fusión". *RGM* (14) pp.669-672.

nuestra Marina, y más hoy que parece sacude España la indiferencia con que siempre se ha mirado cuanto con la Armada se relaciona; pero aunque sin condiciones para juzgar, entusiastas como somos por nuestra patria y nuestra Marina, no pudimos menos de hacer comparaciones, siempre tristes para nosotros, al admirar una división de la escuadra inglesa, compuesta de las acorazadas Agamenon, Ajax, Minotauro, Achiles, Nothumberland, el torpedo Hecla y un aviso. Tuvimos ocasión en aquellos días de presenciar un embarco de 8000 hombres en estos buques, tan ordenado y tan bien dispuesto, que se verificó sólo en cuatro horas con el mayor orden, valiéndose de dos vapores pequeños, que llevaban amadrinados a sus costados, grandes bateas, donde en los muelles habían acondicionados con anterioridad las tropas"[643].

Cuando se debatieron mejoras en el personal de Marina, ante el estancamiento de las escalas, también apareció de nuevo el modelo inglés, muy favorable para sus miembros en lo concerniente a la reserva:

"*...no titubeó en conceder ventajosísimos retiros, que como por encanto despejaron las escalas. No pretendemos que una nación tan pobre como la nuestra conceda retiros tan ventajosos; pero sí nos parece que en bien del servicio, y haciendo un pequeño sacrificio, podría concederlos de suficiente importancia para conseguir el objeto deseado, estando convencidos que siendo tan reducido el personal de la Armada no importaría gran cosa esta mejora, que en cambio sería de inapreciable importancia para la Marina*"[644].

La gran sintonía existente entre las altas esferas militares de la Royal Navy, los arquitectos navales y el pueblo inglés también fue divulgada en la RGM para conocimiento de sus lectores. La construcción naval británica llegó a ser la conjunción entre Almirantazgo, opinión pública e ingenieros navales que hizo posible los nuevos buques de combate. Sin duda era una alineación envidiable para la Armada española[645].

En 1889 el emperador de Alemania, Guillermo II, visitó Inglaterra. La flota inglesa presentó revista en la rada de Spithead compuesta por 26 acorazados, 29 cruceros, muchos de ellos blindados, 20 cañoneros y 38 torpederos. El teniente de navío Vega de Seoane expresó así el sentimiento, ante esta visión tan poderosa de Inglaterra, de una Marina española instalada en el pesimismo por los recientes acontecimientos de las pérdidas de la guerra y que culpaba del desastre a la falta de medios:

"Triste aunque honrosa para los hombres de mar españoles es esta historia, en la que nos cabe envidiar tan solo, los provechos que los hombres de estado ingleses supieron alcanzar para su país, poniendo en manos de sus marinos los elementos necesarios para crear escuadras y organizarlas, mientras los estadistas españoles, solo daban a sus hombres de mar elementos en general deficientes o mal organizados por personas extrañas al mar y a veces a España, cuando no mandaban al combate a almirantes como

---

643 Alvargonzález, C. (1883) "Viaje del crucero Aragón al archipiélago filipino" *RGM* (12) pp.475-481.
644 Tejera, C. (1888) "Mejoras en el personal de Marina" *RGM* (23) pp.355-361.
645 Army and Navy Gazette (1889) "Nuevos buques ingleses de combate" *RGM* (24) pp. 712-715.

Oquendo y Recalde a las órdenes de un Medina Sidonia que embarcaba por primera vez, o ponían los Gravinas y Álavas a las de un Villaneuve"[646].

También los franceses estudiaron bien a los ingleses y, debido a su notable interés, sus artículos fueron traducidos por la RGM. Con motivo del aniversario de la coronación de la reina Victoria de Gran Bretaña se celebró una revista naval en Spithead el 26 de junio de 1897 en la que participó la Marina francesa. El oficial francés Emil Duboc también se fijó en la Marina inglesa y realizó dos reflexiones interesantes en un mismo párrafo sobre dos cuestiones muy distintas. La primera consideración fue sobre las calderas de tubos de agua, las acuatubulares, el tema del momento. Refería la contradicción de que las que estaban usando la Marina inglesa eran francesas al tiempo que ellos usaban las inglesas, despreciadas por el Almirantazgo inglés. La segunda mostró una sensibilidad encomiable, al resaltar importancia de la relación entre el color de los buques y el ánimo del personal. Cuestionó que los buques estuvieran pintados de color gris habitualmente, por ser un color ventajoso al entrar en guerra cuando se podrían pintar en pocas horas al entrar en zafarrancho de combate. La moral de la dotación en la vida diaria abordo de un buque podría ser mejor, simplemente con pintarlo de colores más limpios[647].

La RGM reconocía que había seguido de bastante cerca el tema de las calderas que ocupaba al Almirantazgo inglés para proponer una caldera que sirviera de patrón a la Marina inglesa. Deseaban una caldera de tubos de agua, pero de las Belleville no se había demostrado que fueran mejores que las demás. Dado el interés, el teniente de navío Carballo tradujo un informe de una comisión del almirantazgo inglés sobre las calderas tubulares[648].

Cuando se instauró el pesimismo postguerra, tras el Desastre de 1898, las comparaciones con la Marina británica se volvieron aún más amargas. A propósito del debate sobre la reorganización de la Marina, el intendente de Marina Saralegui se preguntaba por qué se exigía a la Marina española un desarrollo del que el país carecía en todas sus vertientes. Si comparándose España con Inglaterra en literatura, ciencia, agricultura, artes, comercio... en todo balance salía mal parada, no podía resultar diferente en sus fuerzas navales[649].

En este mismo número de enero de 1901 el teniente de navío Andújar bajo el título "Patria sea power" comentó que en otros países se hablaba de la noción del *Sea Power*. Se preguntaba si existía traducción al español para concluir que, fuera lo que fuera, el concepto no se daba en España. Al final del artículo aclaraba que la idea hacía referencia a la vitalidad expansiva de la nacionalidad marítima, la plenitud del fenómeno de la vida nacional en sus relaciones externas y de cambio con las demás nacionalidades, algo que, efectivamente observando a otros países, no existía en España[650].

---

646 Vega de Seoane, B. (1889) "Maniobras de la escuadra inglesa" *RGM* (25) pp.358-388.
647 Yacht, Le (1897) "Después de la revista naval de Spithead" *RGM* (41) pp.293-299.
648 Carballo, M. (1902) "El pleito de las calderas en el almirantazgo inglés" *RGM* (51) pp.233-257.
649 Saralegui y Medina, L. (1901)" La reorganización de la Marina". *RGM* (48) pp. 25-32.
650 Andújar, M. (1901) "Patria y Sea power". *RGM* (48) pp. 33-52.

Inglaterra era un referente marítimo, el mar era un medio cuyo conocimiento dominaban a la perfección. En 1903, el capitán de navío Concas escribió un artículo sobre la novedad de montar tres hélices[651]. El desarrollo de las máquinas, la reducción del tamaño de las piezas que lo componían y la demanda de más fuerza habían iniciado en las Marinas de guerra de todo el mundo el uso de las tres hélices, todas menos Inglaterra por lo que el autor afirmaba que esa era la razón de que no hubiera prosperado ya que Inglaterra llevaba la voz cantante en todo lo marítimo.

En 1905 la estancia en Vigo de las poderosas flotas del Canal y del Atlántico, en las cuales figuraban 17 acorazados, dio lugar a un artículo aparecido en la prensa de Vigo, en *La Concordia*, que reprodujo enteramente la RGM en ocho páginas. Y es que el interés por los acorazados ingleses traspasaba la prensa profesional y alcanzaba la generalista española[652].

También la enseñanza naval inglesa fue analizada para su adaptación a la formación española ya que fomentaba la aplicación, la laboriosidad y la dedicación al estudio en la oficialidad. Las ventajas tan extraordinarias que se obtenían con este sistema se debían a que el guardiamarina cuya nota fuese inferior a 5 perdía el curso y podía presentarse a examen en la promoción siguiente, siendo despedido del servicio si fracasara de nuevo. De esta manera el guardiamarina que obtenía la nota máxima de 12, sólo tenía que servir nueve meses más en calidad de alférez de navío para ascender a teniente de navío y el que había obtenido la suma mínima de 5 tenía que servir 23 meses más de alférez de navío[653].

Siguiendo con la formación y la instrucción militar el capitán de fragata Cervera Valderrama publicó en la revista un resumen de las ideas del capitán de navío inglés R.P. Ernlen Erlen Drax en el tomo *The Naval Annual* sobre educación naval. El comandante Cervera movido por "*el trascendental problema de la educación de la conciencia y la técnica profesional"*[654] tradujo extensamente las ideas inglesas que se publicaron en tres partes. En la última entrega, comenzó declarando:

> "Mi *punto de vista difiere del actual en que hace falta más tiempo para aprender a manejar hombres, y dedicar menos a repetir descripciones y órganos que han de manejar otros*"[655].

El conocimiento del devenir de otras Marinas, ayudaba a los marinos a comprender que no estaban solos en sus dificultades, ya que los problemas muchas veces eran los mismos, independientemente de la Marina de la que se tratase. De aquí la importancia de la RGM para difundir todo lo relacionado con las Marinas extranjeras que ayudase a su conocimiento

---

651 Concas, V. (1903) "Las tres hélices". *RGM* (53) pp.337-340.
652 Concordia, La (1905) "La evolución del acorazado inglés". *RGM* (56) pp. 317-322.
653 Andújar, M. (1910) "La enseñanza naval en Inglaterra y análisis de su adaptación a nosotros" *RGM* (67) pp.537-583.
654 Cervera Valderrama, J. (1919) "La educación nacional y la instrucción en la Escuela Naval Militar" *RGM* (85) pp.741-758.
655 Cervera Valderrama, J. (1920) "La educación nacional y la instrucción en la Escuela Naval Militar" *RGM* (86) p.147.

para profundizar en el propio. En este sentido el corporativismo ampliaba fronteras y se hermanaba con foráneos.

El teniente de navío Navarro se quejó en enero de 1922, de que aún la RGM, habiendo publicado libros o memorias de las figuras de la Primera Guerra Mundial, no lo había hecho de Sir Percy Scott, considerado en la *Royal Navy* como el padre de la moderna Artillería Naval. Decía que una evidencia resaltaba de sus memorias y que parecía incluso la causa de que las escribiera: el duro ataque contra la burocracia, la inercia administrativa que con sus trabas, expedientes y procedimientos dificultaba la resolución rápida de cualquier objetivo. Aunque el almirante inglés lo señalaba de la administración inglesa, el autor decía que era la prueba de que la burocracia era un mal universal[656].

En abril de 1923 el capitán de corbeta Mendívil escribió un artículo sobre la repercusión de Churchill, como Primer Lord del Almirantazgo y de las lecciones aprendidas en Jutlandia del que decía no fue un éxito alemán, sino un fracaso británico:

> *"Lord Jellicoe, el famoso almirante que mandó en Jutlandia las fuerzas marítimas inglesas, publicó en 1919 The Grand Fleet, sin más objeto inmediato, aunque no lo dijera, que responder ante el alto tribunal de la opinión de su gestión al frente de la flota. Sabido es que tal gestión no satisfizo al público, y no puede negarse que el público estaba en lo firme al manifestar su descontento, pues Jutlandia, que no fue un éxito alemán como los alemanes pretendía…de dientes afuera, fue sin disputa un fracaso británico"*[657].

Escribió algunas líneas sobre el almirantazgo inglés, del que señaló que ninguno era tan eficaz pero que no era infalible. Admiraba la política de guerra del almirantazgo inglés: "*Nuestra primera línea de defensa la constituyen los puertos enemigos*" tan necesaria para España pero al mismo tiempo recogía la opinión escrita en prensa del técnico naval Mr. George Lambert en el que afirmaba que la gran lección de la guerra era que: "*... los estrategas marítimos o terrestres no podían ser mediatizados por los hombres civiles, pues a ellos (a los hombres civiles) se debieron en el curso de la campaña multitud de desastres"*[658]. Señaló que en tales afirmaciones estaba la idea insinuada de que el primer lord debía ser un almirante o, restringir sus facultades si era un hombre civil el que presidiera el almirantazgo como pasaba con Winston Churchill.

Desentrañar los motivos de los éxitos -o fracasos- de la Marina inglesa fue, pues, una constante en la Marina española. El capitán de navío Valderrama intentó descifrar la causa de la eficiencia de la corporación británica y apuntó que la causa del poder de los organismos fuertes era la conciencia de la responsabilidad:

---

656 Navarro, J. (1922) "Las memorias de Sir Percy Scott" *RGM* (90) pp.65-73.
657 Mendivil, M. de (1923) "Comentarios a Winston Churchill. El combate naval de coronel" *RGM* (92) pp. 417-435.
658 Mendivil, M de (1923) "Comentarios a Winston Churchill. El combate naval de coronel" *RGM* (92) p. 422

"*... hay mucho error en creer que la Marina es el mecanismo que mueve la nave o el manubrio que dirige el cañón, La Marina es el personal que dota los barcos y ejecuta los servicios…"*[659].

En la cuarta entrega de este artículo, a propósito de los maquinistas, comentaba en el fondo la similitud de ambas Marinas al mirar el pasado:

"Es que Inglaterra, quizás más que en otros países donde no ha penetrado tanto el verdadero espíritu de la democracia, alienta la fuerza de la tradición, incubando un Nelson cada candidato a Oficial naval, como en España nos seduce el mando, la gloriosa aventura el hábil maniobrar de nuestros antepasados, las arrogantes anécdotas de nuestros Almirantes. No hay, como algunos suponen, un pleito entre la democracia y la aristocracia, que fuera ridículo sacar de cadáveres que no resucitarán, sino una fuerza histórica, que no puede desaparecer sin dañar la moral de la Marina y que todo gobernante o instructor está en la obligación de reforzar, lo cual hace que este problema, además de mucho estudio, requiera delicado tacto de gobernante"[660].

Lo cierto es que la admiración por la Marina inglesa incluía múltiples facetas. Otra de ellas era su interés por su Historia Naval y su cuidado del patrimonio histórico. En febrero de 1925 se publicó -traducido del periódico gráfico inglés *The Sphere*- la restauración del *Victory*[661]. No era la primera vez que se hablaba de la rehabilitación del buque insignia de Nelson en la RGM, pero esta vez venía con un gran despliegue de siete litografías, una de ellas una ilustración a doble página. Dos de ellas con coloración, siendo la primera vez que aparece el color en un dibujo de la revista.

2.17.3. Otra referencia ineludible: la Marina francesa

Las expediciones marítimas francesas sirvieron para reivindicar la importancia de la Marina científica, quizá un tanto olvidada en España desde principios del siglo XIX. La traducción del *Moniteur de la Flotte* de la memoria del viaje de la fragata de Guerra *Magicienne* por el Pacífico, que partió de Brest en 1876, fue comentada así desde la redacción de la RGM:

" El artículo original de dónde tomamos estas noticias expresa la acogida simpática que la Academia ha dispensado a la memoria, lo que demuestra la importancia que tienen siempre los trabajos científicos de las empresas de mar, efectuados por buques de guerra de las marinas, que tiene la fortuna de pertenecer a naciones cuyo estado próspero les permiten dedicar a alguno de ellos a esta clase de expediciones, siempre de provecho para las ciencias en general, de instrucción y de noble estímulo para los oficiales y de honrosa satisfacción para la bandera que simboliza la patria"[662].

---

659 Cervera y Valderrama, J. (1925) "Estudio de organización a bordo con especialistas a base de la Marina inglesa". *RGM* (96) pp. 571-597.
660 Cervera y Valderrama, J. (1925) "Estudio de organización a bordo con especialistas a base de la Marina inglesa". *RGM* (97) pp.143-158.
661 Sphere, The (1925) "La restauración del Victory" *RGM* (96) pp.143-154.
662 Moniteur de la Flotte (1880) "Viaje de la fragata de guerra Magicienne" *RGM* (6) pp.75-84.

Los términos traducidos de que la Marina debía de ser útil y que el papel del oficial navegando era el de ser un soldado de la ciencia, sin duda, era un espejo en el que la Marina española quería reflejarse, como en los tiempos de las expediciones científicas ilustradas del siglo XVIII. Observaba que para la propia Marina era un motivo de orgullo y satisfacción participar en esas misiones:

> *"El espíritu de estas palabras que hemos copiado textualmente, revelan la importancia que conceden las sabias corporaciones de la vecina nación francesa a los trabajos de la marina de guerra relacionados con los adelantos y el progreso de las ciencias, y al propio tiempo el estímulo que en sus oficiales engendra la confianza que su ilustración y aplicación inspirará a los mismos".*

Sin embargo, tanto la estrategia como la táctica naval eran temas escasamente tratados, no sólo en la RGM y no sólo por la Marina española. En 1896 *Le Yacht* informaba de que los cursos de táctica naval inaugurados en la Escuela Naval por el teniente de navío Degouy debieron repetirse en la Escuela Naval de Guerra de reciente creación:

> *"Hasta entonces, anomalía curiosa, nuestros Oficiales de Marina no recibían instrucción ni en la Escuela naval, ni en la Escuela de aplicación, ni en ninguna parte sobre el arte de maniobrar los barcos durante el combate. Sólo los compañeros del Ejército tenían el privilegio de recibir lecciones sobre esa materia".*

Resulta fácil interpretar que al elegir traducir estos artículos la redacción de la RGM se sentía identificada en los problemas de la Marina francesa:

> *"¿Basta para hacer tácticos a los Oficiales de los barcos la práctica de la navegación aislada o en escuadra? es evidente que no. De aquí se deriva la falta de conocimientos que hay que deplorar en nuestro país en materia de táctica naval"*[663].

La Marina gala también tenía como referente a la inglesa, al tiempo que compartía problemáticas, como era el caso de los maquinistas, con todas las Marinas del mundo, incluida la española:

> *"El problema de los maquinistas no se ha planteado únicamente en Inglaterra, es el problema de todas las marinas de guerra, y las enseñanzas que se desprenden de la reforma emprendida por el Almirantazgo, han de ser estudiadas con cuidado, porque en plazo más o menos largo han de tener aplicación"*[664].

En este sentido, las traducciones sirvieron para compararse con las otras Marinas, también en los presupuestos. La interpretación *Del presupuesto de Marina de Francia para 1914-15* realizada por el vicealmirante Concas comenzaba así*:*

---

[663] Yacht (1896)" La táctica naval" *RGM* (39) pp. 619-624.

[664] Revue Maritime (1912) "Los oficiales maquinistas en la Marina Inglesa. Una campaña en la prensa". *RGM* (70) p. 65.

"Por el interés de las analogías que se deducen siempre al estudiar los pormenores de los presupuestos de otras Marinas, vamos a tomar breve nota de algunos conceptos del Informe dado a nombre de la Comisión de presupuestos, encargada de examinar el proyecto de ley de Presupuesto de Marina…"[665].

2.17.4. Un espejo lejano: la Marina japonesa

Ya hemos aludido a que los acontecimientos de la batalla del rio Yalu o batalla del Mar Amarillo de la Marina japonesa contra la China de 1894 fueron seguidos con interés por la RGM. Los españoles asistían con recelo al conflicto en Corea en el que se enfrentaban el poder naval de ambos contendientes, sobre todo el del Japón por la hipótesis de que aquellos poderosos elementos de guerra podían volverse en contra de las posesiones españolas en el archipiélago filipino. El vencedor, una vez acabada la contienda, podía lanzar una mirada ambiciosa hacia sus vecinos asiáticos y Japón ya apuntaba maneras de aspiración al dominio de los mares asiáticos[666].

Los artículos sobre este tema se sucedieron en las páginas de la RGM en los que se describieron arsenales y fuerzas navales de las amenazas asiáticas[667]. Resulta significativo que una de las primeras fotos publicadas en la RGM fuera, en 1892, una foto del crucero japonés *Itsuki-Shima*, a propósito de los arsenales del mundo.

En 1898 España era la nación que tenía más dominio real sobre tierras en el Extremo Oriente, a un paso de China y del Japón, como las islas Filipinas, campo de emigración de los japoneses por encontrar en ellas una raza que los unía por su afinidad. No eran un secreto las pretensiones europeas y japonesas, pero de poco sirvieron las advertencias que se vertieron desde la RGM:

"Las costas de Asia, tan pronto pasen a manos europeas, ejercerán gran influencia sobre nuestro Archipiélago, cuya vida tiene que sufrir también un cambio radical para ir al unísono de los otros pueblos. Que sirva de enseñanza lo que nos ha ocurrido en América para resolver nuestro problema en Oriente y evitar que Shanghai, Hong Kong y Kobé sea a Filipinas lo que New York, Jacksonville y Key West han sido para Cuba"[668].

Las lecciones aprendidas de los conflictos bélicos siempre estaban llenas de enseñanzas y podían tener un gran peso si servían de argumento para conseguir un clima favorable hacía los cambios que costaba tanto conseguir. En el caso de la segunda guerra ruso-japonesa, en cuanto a material demostró que los combates navales en lo sucesivo se sostendrían a grandes distancias, de ahí que la artillería se hiciera de grueso calibre para llegar más lejos y en

---

665 Concas, V. (1915) "Del presupuesto de Marina de Francia para 1914-15*" RGM* (76) pp. 5-11.
666 Rubio Muñoz, M. (1894) "El conflicto chino-japonés en Corea" *RGM* (35) pp. 172-177.
667 Rubio Muñoz, M. (1894) "Los arsenales del imperio chino" *RGM* (35) pp.54-59. Sobrini, G. (1893) "Arsenales y flota del Japón" *RGM* (32) pp. 686-693 y Perea, A. (1892) "La Marina japonesa" *RGM* (30) pp. 387-399.
668 Gutiérrez Sobral, J. (1898) "Extremo Oriente" *RGM* (42) pp. 212-220.

cuanto a personal se extrajeron comentarios a través de la traducción de la *Revista Maritima Brazileira* sobre la juventud de todos los componentes de las fuerzas armadas niponas[669]:

> *"En todos los países, en los círculos interesados por la preponderancia y mantenimiento de la nación en el lugar que le corresponde, se acentúa un fuerte movimiento hacia la necesidad de rejuvenecer los cuadros de las fuerzas de mar y tierra: no sólo los superiores, sino los subalternos, de General abajo; porque en ello está el secreto de la organización japonesa, que sirve de modelo para las organizaciones militares modernas".*

Los militares debían adaptarse al armamento moderno y así lo habían entendido en Inglaterra, el siempre referente europeo:

> *"Las exigencias de la preparación de los Oficiales de Marina, de conformidad con la influencia del industrialismo al servicio del armamento naval moderno, exigen el rejuvenecimiento de los cuadros, y así lo ha comprendido Inglaterra alterando sus métodos de enseñanza, las leyes de formación de su personal, los reglamentos de ascensos del nuevo Cuerpo de Oficiales, amalgamando los combatientes con los maquinistas y con los de infantería de Marina".*

La victoria japonesa se asociaba, esta vez, a la juventud de la oficialidad nipona:

> *"La edad media de los Comandantes japoneses varía entre cuarenta y cuarenta y cuatro años. Casi todos los contraalmirantes tienen menos de cincuenta años. Togo, que es Vicealmirante, tiene cuarenta y ocho años. Los Oficiales que mandan los pequeños cruceros y torpederos son aún más jóvenes. Algunos Comandantes de destroyers en el combate del mar de Japón tenían veinticuatro años"*[670].

Este artículo tuvo una segunda entrega en la se establecía una comparativa con otras Marinas del mundo: Francia, Inglaterra, Italia, Rusia y Dinamarca, resultando España la que más retrasaba la jubilación de los marinos, razón, seguramente para traducir los artículos que servían de argumentación sobre lo ventajoso del rejuvenecimiento de las Marinas.

---

669 La Guerra Ruso-Japonesa tuvo mucho de simbólico en tanto que supuso para Japón la constatación de su éxito en el proceso modernizador que había llevado a cabo desde la Restauración Meiji de1868. Uno de los aspectos clave de la reforma fue la abolición de la clase samurái, y la creación de un ejército de reemplazo a imagen y semejanza de los ejércitos occidentales. BEASLEY, William Gerald, (2008) *La Restauración Meiji*, Gijón, Satori Ediciones en *Plou Anadón, C. (2014)* "Guerras (no tan) exóticas desde el salón de su casa. Las vistas estereoscópicas sobre la guerra ruso-japonesa (1904-1905) de la colección fotográfica del museo universidad de navarra". *Revista Universitaria de Historia Militar*, Vol. *3*(6) pp.*159-173.*

670 Revista Maritima Brazileira (1906) "Influencia de la edad en la capacidad del personal superior de una Marina Militar" *RGM* (58) pp. 253-266.

2.17.5. Ausencias sorprendentes: Alemania y Rusia

En la RGM no abundaron las referencias a la Marina alemana, pese a que fueran necesarias para entender lo sucedido en la Primera Guerra Mundial. Finalizado el conflicto se reconoció que:

> *" La reciente aparición de las Memorias del almirante Von Tirpitz puede considerarse como el primer rayo de luz que se filtra a través de la espesa niebla que envuelva a la actuación del Estado Mayor de la Marina alemana; merecen, por lo tanto, ser acogidas con especial interés por todos aquellos consagrados al estudio de los múltiples problemas que abarca el acertado planteamiento de la guerra naval en sus fases preparatoria y ejecutiva, buscan sólidos cimientos donde asentar la base de sus investigaciones y causa que explique el desgraciado final de la Flota de combate que, por su poder y perfecta organización, había llegado a ser objeto de serias preocupaciones para la primera potencia naval del mundo.*
>
> *Son un nuevo elemento de juicio que viene a sumarse al importante trabajo del Almirante de la Grand Fleet, Sir John Jellicoe, para el conocimiento de la gran guerra en su aspecto naval; y que, como aquél, está valorado por la competencia técnica y alta jerarquía del autor, y por la autoridad que presta a su relato la circunstancia de haber intervenido directamente en la gestación y desarrollo de los principales acontecimientos"*[671].

En cuanto a la flota rusa, en enero de 1923 apareció publicado por el capitán de corbeta Ferrer un extracto de los artículos sobre la psicología del pueblo ruso, y en particular de su Marina, escritos por Dimitri Fedotov, capitán de fragata de la Marina imperial rusa, huido tras la revolución de marzo de 1917[672]. Fedotov intentó explicar los desmanes cometidos en la Marina rusa en el transcurso de la revolución. Como editor durante varios meses en 1917 de la *Revista de Marina de Petrogrado*, tenía coleccionadas numerosas cartas de oficiales y artículos de la prensa revolucionaria, así como conocimiento de los resultados de las juntas secretas verificadas en los buques, y el informe de los miembros de la Duma que en marzo de 1917 fueron enviados a investigar la situación de la flota del Báltico.

El marino ruso estudió estos datos y los comparó con hechos similares ocurridos en la Revolución Francesa, en la Marina inglesa del siglo XVIII y en la alemana inmediatamente después del Armisticio. De todo ello extrajo conclusiones sobre el origen de los trágicos sucesos en la flota del Báltico, sobre todo en lo concerniente a la marinería, que el capitán de corbeta Ferrer consideró interesante incluir en la RGM para su difusión:

> *"Ahora bien; no es posible evitar, sobre todo en dotaciones numerosas, la presencia de elementos díscolos; por otro lado, la marinería que procede de la inscripción pertenece en su mayoría a la clase de obreros y pescadores, y en estos tiempos de luchas de clases*

---

671 Medina, M. (1919) "El almirante von Tirpitz y la guerra submarina". *RGM* (85) pp.773-792.
672 Ferrer, M. (1923) "La revolución en la Marina rusa" *RGM* (92) pp. 27-47.

la juventud llega a los barcos llevando incubado su odio a la burguesía, notándose esta aberración muy aminorada en las Marinas cuyo alistamiento es voluntario; por último, el alimento que reciben las dotaciones suele ser rico en sustancias nitrogenadas, y como al mismo tiempo el ejercicio no es suficiente, ambas circunstancias pueden dar lugar a la neurastenia y embotamiento de la inteligencia, observándose precisamente en los individuos que, por ser especialistas, el servicio a bordo no les exige gran actividad; por ejemplo, radiotelegrafistas, electricistas, pañoleros, etc. no debiendo omitirse que en los barcos se vive bajo la constante influencia de campos magnéticos, razón por la cual los gatos suelen tener vida efímera, y si bien el hombre es menos sensible a la acción de la electricidad, sus consecuencias son muy dignas de tener en cuenta"[673].

La oficialidad, pues, había sido identificada con la clase opresora, para muchos revolucionarios y la vida en los barcos favorecía ese hecho. Esta tensión de clase tuvo sus repercusiones en el periodo de entreguerras, como quedó demostrado en el comienzo de la Guerra Civil española[674]. Fedotov añadió, además como razones para el descontento, la arbitrariedad de los castigos y la obligatoriedad de prestar servicio en los barcos, que hacía que al marinero ruso su mismo pueblo lo llamara "*desgraciado arrebatado al arado*". Toda una advertencia para el futuro.

2.17.6. Presencia naval internacional en Barcelona, 1888

En 1888 la oportunidad de observar cómo eran otras Marinas del mundo llegó sin ni siquiera tener que salir de España. El 20 de mayo el rey Alfonso XIII y la Reina Regente inauguraron la Exposición Universal de Barcelona en lo que supuso un gran despliegue de escuadras internacionales en aguas españolas:

"Cuatro escuadras potentes, más de 70 buques representando 10 naciones, con 3 príncipes, 10 insignias oficiales generales, 20000 hombres, 1000 cañones entre grandes y pequeños, 200 tubos de lanzar torpedos y una fuerza mecánica representada por 260000 caballos han concurrido simultáneamente a solemnizar la fiesta de la paz que España ofrece al mundo en la primera de sus ciudades industriales y a rendir a sus reyes el imponente homenaje de los más altos y excepcionales honores".

Las maniobras fueron denunciadas como propaganda naval de las Marinas visitantes por algunos de las que las presenciaron, seguramente sobrepasados por el despliegue:

"Ciertamente que, aparte del principal objeto que he señalado, es posible que algunas potencias hayan querido aprovechar esta ocasión para exhibir sus fuerzas y hacer alarde interesado de sus recursos bélicos sobre los mares. Nosotros no tenemos que afirmarlo ni que negarlo, y nos basta saber que, si hubo en ello rivalidad, emulación u otros motivos de conveniencia política, que cada nación es dueña de apreciar, España

---

673 *Ibíd.,* p.31.
674 Benavides, M. D. (1944). *La Escuadra la mandan los cabos*. Colección Luz sobre España.

no ha tenido ocasión de observar otras rivalidades que las de la galantería caballeresca, llevada hasta el último límite en obsequio de la nación y de sus reyes".

Los marinos españoles fueron conscientes del potencial de otras Armadas, por eso se congratularon de poder observar de cerca esa realidad visible, de tomar contacto, lo cual debía ser tenido en cuenta por quien, desde su despacho en el gobierno no salía para enfrentarse a ellas:

"En el orden moral de consideraciones que pueden deducirse en la fiesta naval de Barcelona, debemos empezar congratulándonos de este suceso excepcional que parece providencialmente preparado para dejar provechosa huella en la imaginación de los hombres llamados a influir de una manera más directa en los destinos de la patria."

La escuadra española fondeada en Barcelona estuvo compuesta por las fragatas *Blanca* y *Gerona* y la acorazada *Numancia*, los cruceros *Reina Regente*, *Navarra*, *Castilla, Isla de Cuba* e *Isla de Luzón*, el cazatorpedero *Destructor,* que cumplió funciones de yate Real*,* y los cañoneros *Pilar y Cóndor*. La comparación con las escuadras extranjeras se hizo evidente en las aguas españolas de Barcelona y se escribieron muchos artículos en la prensa generalista[675]. En la RGM también:

"La de que nuestros buques eran los más modestos por sus diversas circunstancias y de que todos juntos ante cualquiera de las escuadras que se hallaban presentes, podrían verse obligados a la reproducción de heroicas y estériles hazañas, deben haberse hecho penetrar con insistencia en todas aquellas imaginaciones que no se hallaban en estado de asimilárselas sin el auxilio ajeno"[676].

El capitán de fragata Hediger también se hizo eco del debate que se estableció entre el público poco acostumbrado a tal visión de escuadras:

"Fuese por pura galantería, fuese por alarde fuerza, lo cierto es que los profanos pudieron admirar los portentosos resultados de las industrias modernas, y los inteligentes estudiar y meditar mucho acerca del buque ideal de guerra de la época presente"[677].

---

675 Serrano Monteavaro, M.A. (1988) *Fernando Villaamil una vida entre la mar y el dolor: la guerra de Cuba*. Madrid, Asamblea Amistosa Literaria, p.239.

676 Auñón y Villalón, R. (1888) "La manifestación de Barcelona" *RGM* (23) pp. LXVI-LXXXI

677 Hediger, E. (1888) "Las escuadras extranjeras en el puerto de Barcelona, mayo de 1888" *RGM* (23) pp.321-338.

3. La *Revista General de Marina* y la mentalidad militar

La mentalidad militar es una cultura y un modo de pensar que le es característica; busca las formas comunes con las que el grupo, entiende y describe su mundo y a sí mismo. Caracteriza la concepción del mundo que es producto directo del desempeño de la profesión. La mentalidad militar surge en el profesional como resultado de la formación recibida, del ejercicio de la carrera y del entorno, y evoluciona bajo la influencia de los acontecimientos bélicos, políticos y sociales. Lo realmente importante de la mentalidad militar es que es la matriz en donde se generan las ideas del grupo castrense[678].

En el caso de la Marina, la mentalidad está determinada por un conjunto de principios, decisiones, actitudes y tradiciones que marcan al grupo al que pertenecen. Expresa el modo de pensar de los componentes profesionales de la Armada, al margen de las mentalidades individuales de sus componentes. Es indudable que los miembros de la Armada desarrollan peculiaridades que los definen. Samuel P. Huntington apuntó: "*La gente que actúa de la misma forma a lo largo de un prolongado periodo tiende a desarrollar hábitos distintivos y persistentes de pensamiento. Su excepcional relación con el mundo les da una perspectiva única y los lleva a racionalizar su comportamiento y su papel…*"[679]. Es la realización continuada de la función profesional la que crea una mentalidad profesional que consiste en los valores, las actitudes y las perspectivas de los marinos.

El siglo XIX es importante para conocer la evolución de la mentalidad militar: guerras, expediciones, tensiones internas, progresos y transformaciones técnicas, reorganizaciones orgánicas, cambios administrativos y en la formación académica y cultural, aumento de la profesionalidad y del sentido corporativo[680].

En el caso de la Armada, el siglo XIX supuso un cambio muy importante en la composición de sus filas, asentado hasta nuestros días y que forma parte de su identidad: la aparición de la endogamia[681]. El germen de la oficialidad eran las Academias de guardiamarinas,[682]cuyo origen era un producto de un orden estamental, elitista y privilegiado que tuvo como principal objetivo profesionalizar y unificar los conocimientos, enseñanzas y doctrina más precisas para realizar la carrera de las armas, estando integrada por jóvenes de la nobleza que debían seguir con éxito un programa de formación académica creada al efecto[683]. Con la Academia de guardiamarinas se buscó recuperar a una nobleza que había ido abandonando la participación militar de forma progresiva a lo largo del siglo XVII, así como a los hijos de la alta burguesía. El levantamiento de algunas barreras sociales fue más explícito y público

---

[678] Pinto Cebrián, F. (2011) *Ejército e historia. El pensamiento profesional militar español a través de la literatura castrense decimonónica* (Tesis doctoral) Universidad de Valladolid, España, p. 189.
[679] *Ibíd.*
[680] Es un siglo considerado crítico respecto a su configuración de la mentalidad militar por la transformación de los valores. González-Pola de la Granja (2002)
[681] Ortega del Cerro, P. (2017) *Siluetas de cambio: experiencias de transformación social de la élite naval (siglos XVIII-XIX*) (tesis doctoral) Universidad de Murcia, España.
[682] La primera se fundó en 1717 y aunque ha habido otras figuras como aventureros o corsarios han sido formas de acceso insignificantes.
[683] Moreo Moreno, F. (2017) p. 18.

a partir del segundo tercio del siglo XIX, por ejemplo, en 1865 se suprimieron las pruebas de "limpieza de sangre"[684].

Entre los siglos XIX y XX, la formación de los guardiamarinas estuvo a cargo del Colegio Naval Militar (1845-1868) y de la Escuela Naval Flotante (1871- 1913). Es desde 1825 a 1844 cuando aumenta mucho el número de guardiamarinas que tienen familiares dentro de la Marina, coincidiendo con la época en que se habían cerrado la Academias de guardiamarinas y aún no había llegado Colegio Naval Militar en 1845, es decir, el asalto de la correlación de parentesco se produjo cuando hubo un vacío de formación reglada y se asentó con el "*Reglamento para el régimen y gobierno del Colegio Naval Militar de 1844*" porque se instauró un mecanismo de cierre social a través de listas cerradas. Los aspirantes, antes de realizar el examen, se organizaban en tres escalas: la primera para los hijos de los oficiales de la Armada; la segunda, para los hijos de oficiales del Ejército; y la tercera, para todos los demás[685].

A finales de 1850 las plazas para guardiamarinas reservadas para el autoreclutamiento de hijos de oficiales militares fueron el 46%, casi la mitad de los futuros guardiamarinas. Los informes de los numerosos hijos de oficiales navales que pidieron plaza fueron respondidos con la fórmula "no necesita informe por ser hijo del cuerpo por ambas líneas"[686].

La endogamia reprodujo la cultura corporativa a través de generaciones y reforzó la estructura organizativa a la que se llegaba ya con la impronta adquirida antes de pertenecer a la corporación. La endogamia influyó en la mentalidad profesional del oficial de la Marina en evolución constante, pero, a pesar de los avatares de la Marina, se mantuvo permanentemente lo fundamental: el ser y el sentirse marino militar.

Las publicaciones dedicadas a temas profesionales, revistas científico-militares editadas con vocación didáctica, tuvieron gran importancia en la formación de la mentalidad y del pensamiento profesional militar en cuanto demostraron ser un medio eficaz para promover la cultura profesional[687]. La RGM reflejó precisamente todo el arco de actuaciones profesionales y el modo en que la oficialidad se ha venido expresando desde 1877, por eso resulta ser un fiel reflejo de su mentalidad. Nos aporta la visión del colectivo, desde su propio prisma, sobre su mundo de actividades.

---

[684] La calidad de no tener ascendencia de moros, judíos, herejes ni penitenciados.

[685] Ortega del Cerro, P. (2016) Transformaciones y pervivencias sociales en la Armada: los requisitos de acceso de los guardiamarinas (1717-1869), en *Cuadernos de Historia Moderna* 41(1), p. 164.

[686] Ortega-del-Cerro, P. (2016) "Transformaciones y pervivencias sociales en la Armada: los requisitos de acceso de los guardiamarinas (1717-1869)", *Cuadernos de Historia Moderna* 41(1), pp.165-229.

[687] Pinto Cebrián, F. (2011) *Ejército e historia. El pensamiento profesional militar español a través de la literatura castrense decimonónica* (tesis doctoral) Universidad de Valladolid, España, p. 168.

3.1. El arte de la guerra: estrategia y técnica

La estrategia es una línea de pensamiento que permite determinar, en cada momento, la línea de acción más adecuada para alcanzar los objetivos que se asignen mediante la correcta aplicación de unos medios de actuación. No es algo a lo que se acude en caso de necesidad. La estrategia naval debe dedicar su esfuerzo a conseguir ese poder en tiempo de paz y demostrar la firme intención de usarlo, si llegara el caso, aplicando los planes necesarios. En sentido estricto la estrategia naval tiene como objeto obtener, asegurar y explotar el dominio del mar[688].

En la RGM, los artículos sobre estrategia y doctrina no fueron muy numerosos. Dentro de esta temática, los de lecciones aprendidas fueron los más habituales. Hay bastantes traducciones y conforme pasó el tiempo, se advirtió que los principios tácticos de la guerra naval habían variado poco con el tiempo. Ni siquiera el nuevo armamento ni el progreso en la construcción naval habían variado sus principios, quizá por esto se escribió poco y no se actualizaron los contenidos sobre este tema en la RGM.

El teniente de navío Rubio Muñoz adaptó un artículo publicado en *The Army and Navy Gacette* de marzo de 1894 sobre la guerra de Brasil y en concreto sus enseñanzas navales. Señaló los métodos de guerra moderna y decía que el bombardeo de los fuertes y de las islas y el ataque de éstos no fueron el objeto esencial de sus esfuerzos sino interceptar las comunicaciones por mar de su enemigo. Advirtió sobre la necesidad de dotar a los buques modernos de tropas de desembarco y del nulo valor de la leva:

> "*... que tan difícil es improvisar un buque de guerra como hacer un buen marinero de un haragán enfermizo o de un pillete de cárcel"*[689].

Uno de los marinos que más escribió sobre este tema fue el comandante Montero y Rapallo. Quizá la razón para la escasez de artículos sobre estrategia y doctrina fuera la ausencia de un Estado Mayor de la Armada[690]. La falta de orientación hacía este sentido y la inclinación hacia aspectos más "matemáticos" la expresaba el teniente de navío de 1º Montero y Rapallo, para quien no había nada más opuesto que las matemáticas y la guerra. Juzgaba excesivos los programas de aritmética, álgebra, geometría y trigonometría y escasas las enseñanzas en estrategia, en táctica, en arte militar, en organización, en historia militar, fortificación, torpedos, artillería, armas portátiles. Exigió la enseñanza de política de guerra, filosofía de la guerra; guerra y más guerra, siempre guerra. Para encauzar esta instrucción guerrera nada mejor que el Estado Mayor de la Armada. También pidió más instrucción militar para fortalecer el Cuerpo:

---

[688] Giner Lara, P. (1997) "Sobre la estrategia naval en la guerra hispanoamericana de 1898" Aspectos navales en relación con la crisis de Cuba (1895-1898). *Cuaderno monográfico del Instituto de Historia y Cultura Naval* (30) pp. 47-62.

[689] Rubio Muñoz, M. (1894)" La guerra del Brasil y sus enseñanzas navales" *RGM* (35) pp.160-164.

[690] El Estado Mayor de la Armada se creó el 13 de julio de 1895 pero se suprimió el 29 de marzo de 1899.

" ... plaza al desarrollo físico, a los ejercicios corporales, a las marchas, a la esgrima, a la gimnasia para no tener individuos entecos, con el brazo débil y la cabeza llena de pájaros, que no soporten el peso del sable, a los que incomode la lluvia y el sol, incapaces de prescindir de la caseta del puente... "[691].

Estas ideas tuvieron su continuación en otros cuatro artículos del mismo autor. "La Escuela Superior de Guerra"[692], publicado después de traducirse del *Yacht* un artículo sobre el mismo tema en el mes anterior comenzaba diciendo:

"Así como en uno de nuestros últimos artículos hacíamos ver que el Almirante Yto pensó en el Yalu de modo semejante a como habíamos pensado nosotros dos años antes al escribir nuestra Estrategia Naval, así también vemos ahora con inmensa satisfacción, con la pura y honesta satisfacción del espíritu superior a todos los premios u goces de la materia, que un ministro francés piensa hoy de modo exactamente igual al que expresamos en nuestro último artículo titulado Los grandes Estados mayores".

La idea que expresó el autor fue que las principales Marinas militares adolecían del mismo defecto de no estar organizadas militarmente. El teniente de navío de 1º Montero y Rapallo abogaba por superar el concepto de Marina y profundizar en lo militar, un aspecto que creía descuidado. Resaltó que la guerra era la madre de las Marinas militares puesto que, si no hubiera guerra, tales institutos no habrían nacido. Lo marinero debía considerarse como un medio para llegar al fin que era lo militar. Este autor se mostró crítico con la idea de recompensar lo científico en la carrera militar. Por estas razones proponía para esa Escuela Superior llamarla *de Guerra*, pues si se la denominaba de Marina no tardaría en imponerse lo marinero a lo científico.

"Y para terminar diremos que hay algo más necesario que lo uno y lo otro, y es el estímulo. El hombre, no marcha, no se mueve sin un ideal que lo guíe y que lo impulse, y a esto tiende en primer término la Escuela Superior de Guerra. Todas las batallas habrán de ser Trafalgar para las Marinas en que no haya estímulo, porque el personal dormirá el sueño de los justos mientras las charreteras de oficial garanticen el acceso al generalato en período más o menos fijo"[693].

En el último artículo dedicado a la Escuela Superior de Guerra, el autor reconocía el seguimiento a la Escuela Superior de Francia, cuya creación coincidió con la publicación en la RGM en octubre de 1895 de un artículo sobre Estados Mayores[694]. El oficial Montero y Rapallo se lamentaba de que Francia se hubiera adelantado a España con esta escuela, pero con la esperanza de poder superarla "*en un solo golpe*" y el impulso que suponía para la profesión que los franceses empezarán a aprender estrategia en detrimento de otros

---

691 Montero y Rapallo, M. (1895) "Los grandes estados mayores" *RGM* (37) pp. 413-458.
692 Yacht, Le (1896)" La Escuela Superior de Guerra" *RGM* (38) pp.352-360.
693 Montero y Rapallo, M. (1896) "La Escuela Superior de Guerra" *RGM* (38) pp. 487-498.
694 Montero y Rapallo, M. (1897) "La Escuela Superior de Guerra". *RGM* (40) pp. 429-441.

conocimientos: "*Francia preferirá, seguramente, que sus marinos practiquen mal un enlace geodésico a que le pierdan batallas*"[695].

Las materias que propuso el autor para esta escuela en España eran: Estrategia, Táctica, Historia Militar, Hidrografía militar, Política de guerra, Filosofía de la guerra, Organización de la Guerra, Preparación para la guerra y Movilización. Puede apreciarse que ponía el énfasis en un concepto amplio y actualizado de estrategia que no se centraba en la Historia Naval, al contrario de la corriente creada por el americano Mahan, sino en la estrategia pura. Se mostraba partidario de la especialización y dejaba claro los conceptos de lo que es un general en el terreno militar*:*

> *"Las generalidades pasaron. Entendemos que la palabra General, como designación de un empleo jerárquico, ha llegado a significar hoy lo contrario de lo que en castellano expresa. Para nosotros, el General moderno no puede ser otra cosa que el especialista en el mando".*

La estrategia siempre vinculó a la historia y al estudio de casos. Aun así, la estrategia naval pura y dura reconocía que era limitada y que había que ampliarla a un sentido mucho más amplio de estrategia de guerra:

> *"Pretender, por otro lado, desprender la estrategia naval moderna de la historia marítima, es otro error, pues en la historia marítima hay muy poca estrategia. Por la esencia misma de las escuadras antiguas, por su autonomía y su incertidumbre móvil, la estrategia naval era muy simple. Casi no había estrategia, sino sólo táctica. Hoy que las dificultades de subsistencia crecen y los movimientos se precisan, la verdadera estrategia naval surge; pero no puede desprendérsela de la historia marítima, sino de la estrategia pura, y ésta no puede deducirse sino de la gran epopeya de los ejércitos. La lucha en tierra es la verdadera escuela, porque ha sido siempre la natural del hombre, y la que, por esto, originó el descubrimiento de la estrategia pura. El progreso estratégico se produjo en tierra, cuna de la guerra, como el Paraíso del hombre, La estrategia terrestre fue siempre delante y ahora la naval tiene que copiarla. No negamos que de la historia marítima puede sacarse algo, pero es muy poco"*[696].

Hacia los años 1896-97 se notó un creciente interés por la táctica naval a juzgar por el número de artículos y algunas traducciones, sobre todo francesas. Estas versiones a veces lo eran a su vez de otras publicaciones alemanas[697]. Las traducciones sobre táctica indicaban el interés en España por este tema, sin embargo, tampoco se encontraba muy desarrollada la táctica naval en las publicaciones extranjeras, ya que en general se encuentran bastantes obviedades:

> *"En general, la escuadra de más poder tomará la ofensiva, manteniéndose la más débil a la defensiva cerca de sus costas, donde se halle en mayores condiciones de seguridad*

---

695 *Ibíd.,* p.431.
696 Montero y Rapallo, M. (1896) "Bloqueos". *RGM* (39) pp.236-239.
697 Revue Maritime et Coloniale (1897) "Consideraciones sobre táctica naval" *RGM* (40) pp. 585-597.

bajo la protección de los fuertes…" o *"La fuerza naval que navegue sobre costas enemigas debe, ante todo, no dejarse sorprender…"*[698].

En 1897 se tradujo de la *Revue Maritime et Coloniale* un completo artículo de un capitán de fragata de la Marina Francesa con el siguiente sumario: Estrategia naval (sus funciones y principios) Guerra marítima e imperio de la mar, Guerra de escuadra y de acorazados, Guerra industrial y de cruceros, Guerra de costas, bloqueos y desembarcos. Comenzaba el artículo planteando que se había inquirido si quedaba aún, en 1897, una estrategia naval, y si esta ciencia, cuya influencia preponderante establecida por la historia marítima del pasado, no había desaparecido con el último buque de las marinas antiguas. El texto planteó que, con los adelantos armamentísticos modernos, todo el arte de la guerra futura sólo podía consistir en acometer al enemigo cuando se le encontrase, aunque para ello, naturalmente, había que estar preparado, en eso consistía la estrategia naval:

> *"Las funciones de la estrategia naval son principalmente previsoras: su misión consiste en proveer cuanto concierne a la organización completa de los recursos de la Marina, teniendo por objeto obtener la supremacía, al menos accidental en la mar"*[699].

Pese al progreso armamentístico la estrategia naval era inmutable, el comandante francés diagnosticó: *"La transformación del material no ha variado las leyes fundamentales de la estrategia naval, eternamente verdaderas…*". También abordó dos temas fundamentales de la estrategia naval; en primer lugar, las operaciones de costas: *"El objetivo principal, ante todo, debe ser el enemigo a flote; las operaciones contra las costas sólo pueden ser objetivos secundarios".* En segundo lugar, las bases navales, algo que España no supo valorar, pero sí otros países emergentes: *"Es de sumo interés poseer numerosas posiciones estratégicas"*

Otra traducción sobre la táctica de combate con los buques modernos fue la escrita por el capitán de la Marina británica H.J. May C.B. Extraída del *Journal of the United Service Institution* por el contraalmirante Enrique M. Simpson Baeza con una introducción propia[700].

El contraalmirante español señalaba que para muchos de los oficiales de la Armada española el artículo sería una verdadera revelación. Sin embargo, lo que mantenía era que la flota que se conservaba unida y bajo un plan definido era muy superior a otra esparcida, si un buque paraba su máquina estaba expuesto a ser espoloneado y que una flota superior en organización, disciplina y destreza en artillería era la que tendría la victoria. En definitiva, nada nuevo en la tradicional batalla naval. La historia moderna, decía, no ponía en evidencia que hubiera llegado el tiempo de dejar a un lado la táctica que usaron los antepasados. En la recapitulación concluía que la táctica dependía no tanto de la teoría como de realidades de guerra efectiva y que, aunque las armas hubiesen cambiado, existían siempre los mismos principios generales que gobernaban el modo de obtener o perder una ventaja. Estaba claro que el más andador elegía la distancia. El consejo final: si se era rápido ir bien armado de

---

698 *Ibíd.,* p. 585.
699 Farret, E. (1897) "Cuestiones de estrategia naval" *RGM* (40) pp. 157-174.
700 May, H.Y. (1898) "La táctica de combate más adaptada a los buques y armas del día" *RGM* (42) pp.747-774.

proa, si se era lento, bien armado de popa. Otra máxima clásica de la estrategia naval tradicional. Para el contraalmirante podría suponer un alivio constatar que sus conocimientos estratégicos no se habían quedado caducos porque estos permanecían invariables en el tiempo. La resistencia al cambio de la tradicional Marina se sentía respaldada con este tipo de artículos.

En 1900 volvió un repunte de artículos en la revista sobre los temas estratégicos. A la pregunta qué se entendía por estrategia, la respuesta que dio el teniente de navío Andújar ese año, representaba el nivel alcanzado en esta materia en España:

> "*...el arte militar tiene dos ramas, la estrategia y la táctica. La primera es la ciencia del movimiento de las fuerzas beligerantes fuera del círculo visual. Comprende todas las operaciones de la guerra, es la parte de la ciencia cuyas combinaciones se encadenan con las de la política y administración, El estrategista es el arquitecto, el táctico es el albañil. Termina la estrategia cuando las fuerzas beligerantes están en contacto y principia el combate"*[701].

Tras el desastre de 1898, España debió plantearse una nueva estrategia y los artículos reflejaban esta reflexión. El teniente de navío de 1ª Montojo y Montojo, en la introducción a su artículo *Arte y Educación Naval*, escribió una nota al pie de página, una aclaración que reflejaba el estado de dolor en el que aún se encontraban los marinos españoles:

> *"Debemos hacer constar que en nada de lo que exponemos a continuación alude a la guerra de España y los Estados Unidos, porque creemos firmemente que ninguna política, ni estrategia ni táctica alguna podían salvar a nuestro país de la cínica superioridad material de los Estados Unidos, que muy de antemano habían preparado el güet-apens contra España para quedarse con Cuba y Filipinas, aumentado así su comercio marítimo y su importancia estratégica conformemente con las ideas de Mahan, que ha sido el gran promovedor de la política naval de su país."*

Recuperaba el concepto de estrategia basada en el estudio de la historia:

> *"El arte de la guerra tiene que tomar modelo en la Historia, porque la Historia es en este caso la observación de la naturaleza"*[702].

Los aspectos inmutables de la estrategia eran los que hacían que no perdieran vigencia sus premisas pese a los avances tecnológicos del armamento. El perfeccionamiento de las armas trastornaba muchísimo más la táctica que la estrategia. Y si se la estrategia se basaba en la historia y sus principios eran inmutables ¿por qué España no había escrito doctrina propia sobre el tema?:

---

[701] Andújar, M. (1900) "Qué es estrategia" *RGM* (47) pp.50-66.
[702] Montojo y Montojo, S. (1900) "Arte y educación naval" *RGM* (47) p.149

"¿Cómo no hemos tenido buenos tratados de estrategia en la Marina? Muy sencillo. Porque no hemos tenido tampoco jamás una buena "Historia naval universal", mientras que los militares de tierra han tenido siempre magníficas "Historias militares". ¿Y cómo es así? Porque en las Marinas el estudio de los medios de guerra naval, el estudio de la navegación, de la astronomía náutica, del pilotaje, de la hidrografía, de la arquitectura naval, han bastado a consumir los talentos más brillantes y porque la vida del mar, difícil aún en tiempo de paz, ha impedido a los Oficiales militantes y navegantes, combatientes en una palabra, dedicarse a obras filosóficas y trascendentales en el terreno de la política y de la Historia. Resultado: que la mayor parte de los libros que se han escrito sobre Historia Naval lo han sido por personas ajenas a la profesión, aún en un país marítimo como Inglaterra. Ya en su tiempo demostraba el capitán de fragata Vargas ***la necesidad de que la Historia de la Marina sea escrita por un marino***[703]***.*** *Y en efecto, son tan insuperables las dificultades del tecnicismo naval que no han podido ser jamás vencidas por los historiadores ajenos a la profesión. En cambio, es justo reconocer que cuando han escrito marinos, lo han hecho bajo un punto de vista demasiado técnico y poco político".*

Esta sería la razón por la que encontramos pocos artículos de estrategia naval y numerosos, en cambio, sobre construcción naval.

"La estrategia naval se desarrolla principalmente en tiempo de paz, construyendo buques superiores a los del enemigo probable, pues no habiendo posiciones inexpugnables desde las que se puedan impedir sus comunicaciones, como sucede en la guerra continental, la naval tiene que resolverse en combate… "

Había algo de mesianismo en la razón que se daba para el estado de la Marina Española tras el Desastre. El destino glorioso de España había sido luchar por la civilización, la religión y la humanidad, una misión ingrata a diferencia de Gran Bretaña, que siempre había luchado exclusivamente por sus propios intereses[704].

También en 1900 el teniente de navío Navarrete se propuso definir la estrategia naval y apuntaba que consistía en la justa valoración y en el mejor empleo de los elementos logísticos y tácticos, existentes en el teatro de la guerra, siendo el máximo resultado estratégico el dominio del mar. Aunque Mahan fue demoledor con la Marina española en sus lecciones escritas, el oficial Navarrete hablaba con admiración de Mahan a quien definió como el gran filósofo del poder del mar y tomó su definición de estrategia naval como ciencia que tenía por objeto fundar, mantener y aumentar el poder marítimo de una nación, tanto en paz como en guerra[705].

Otros marinos achacaban la falta de estrategia a los vaivenes políticos que hacían imposible cumplir cualquier plan de las instituciones y por tanto proyectarse hacia el futuro. Así se expresó el teniente de navío Cervera y Valderrama, que también citó a Mahan, que defendía

---

703 La negrita es nuestra. Esta frase aún suele ser esgrimida en Jornadas de Historia Naval.
704 Montojo y Montojo, S. (1900) "Arte y educación naval" *RGM* (47) pp.145-169.
705 Navarrete, A. (1900) "Estrategia Naval" *RGM* (47) pp.182-184.

la injerencia de la representación popular en la administración de guerra, pero eso no significaba que debían ser elementos de la política o de grupos de opinión:

> *"Esa Historia, escrita en forma de preceptos dispositivos, viene a probar algo la causa de nuestra pobreza marítima, y enseña al lector menos avisado, que mientras la organización de la Marina militar, como la del Ejército, dependa de las mutaciones políticas de la nación, no es posible desarrollar grandes planes de defensa, ni hacernos fuertes para contener o impedir futuras desmembraciones de territorios, y aún la perdida que la nacionalidad, que hoy más que ayer, tenemos amenazada. ¿Cómo separar la organización de la política dentro del régimen constitucional? Es precisamente lo que va a ser objeto de esta disertación"*[706].

El mismo autor, relataba al mes siguiente el pesimismo que seguía reinando en la Marina de España en su más alto nivel. Reunidos el jefe de Estado Mayor General con una junta de jefes y oficiales llamada Baluarte naval para tratar el problema estratégico nacional describió cómo comenzó el discurso del almirante:

> *"Os convoco para que me ilustréis sobre la política naval, que dado nuestros escasos recursos, debe seguir España en las circunstancias actuales. Negro es nuestro porvenir, nubes tempestuosas cubren el cielo de la Europa, y sobre nuestra patria amenaza pasar el vórtice del huracán*[707]*".*

El ministro de la Marina, Sánchez de Toca, propuso sus ideas de reforma en el primer Consejo de Ministros, el 11 de diciembre de 1902, estableciendo el Estado Mayor Central de la Armada, bajo el mandato del almirante Cervera, señalando sus funciones como órgano autónomo y desligado de los cambios políticos que, además de supervisar el plan de Escuadra, debía ocuparse de los planes orgánicos, logísticos, de táctica y estrategia, en suma, establecer una doctrina naval hasta entonces subordinada al criterio de los diferentes mandos. La primera misión que se le encomendó fue la formulación de un programa de fuerzas navales para los ejercicios de los años 1903 y 1904.

Este Estado Mayor, apenas pudo funcionar según estaba concebido; las luchas internas no lo favorecieron, pero, sobre todo, la duplicidad de competencias que surgían con la aún subsistente Junta de Escuadra, la Subsecretaría, la Dirección de Construcciones Navales, la Junta Consultiva y el Consejo de Almirantazgo, impidieron el desarrollo fijado para sus actividades[708]. El órgano que tenía que haber resistido los envites políticos sucumbió a la macrocefalia interna. El 19 de agosto de 1903 Eduardo Cobián lo suprimió a la espera de poseer un verdadero poder naval.

En 1919 el lúcido teniente de navío Jaime Janer escribió en la RGM sobre estudios de organización y hablaba sobre los cambios que se habían producido en las corporaciones tras

---

[706] Cervera y Valderrama, J. (1901) "Del centro estratégico" *RGM* (48) pp.683-697.
[707] Cervera y Valderrama, J. (1901) "Baluarte naval" *RGM* (48) pp.860-874.
[708] Chocano Higueras, G. (2014) "Concepción marítima de Don Antonio Maura" *Cuaderno de Pensamiento Naval* (4) p.26.

la guerra. Afirmaba que en España el ministerio de Marina estaba anticuado y que la transformación habría de ser honrada y radicalísima.[709]Y sobre la doctrina naval decía que, en España, simplemente, nunca había existido:

> *"Sea cual fuese la definición más exacta, podemos establecer un hecho incontrovertible; no admite discusión; es España, la marina de Guerra, considerada en conjunto, tomada en bloque, no tuvo nunca doctrina naval concreta y definida. No ha tenido jamás un concepto de guerra naval basado en estudios serios, metódicos y ordenados sobre lo que es la lucha marítima moderna en sus diferentes aspectos; de la actuación y aplicación racional de cada clase de buques; de la coordinación y valor relativo de las mismas; de los principios básicos en que descansa la aplicación científica de las reglas de la lucha marítima, que constituyen el espíritu que debe infundirse en todos y que debiera manifestarse en cuantas resoluciones tome el Mando naval".*

En este recorrido sobre doctrina y estrategia militar, no es hasta 1925 cuando se instauró por decreto del rey Alfonso XIII la Escuela de Guerra Naval, el primer y principal centro de creación de doctrina que había de inspirar el ejercicio del mando. Fue el 25 de mayo de 1925, siendo presidente interino del Directorio el vicealmirante Magaz y Subsecretario de Marina, el vicealmirante Cornejo. Se creaba con la misión de colaborar con el Estado Mayor de la Armada en la creación y mantenimiento de la doctrina, la difusión entre los oficiales de los conocimientos correspondientes a la guerra naval y, sustancialmente, formar a los que iban a integrar los órganos de mando de la Armada. El 7 de octubre de 1925, el Rey declaró abierto el curso académico en la que fue la primera sede de la Institución; un modesto hotelito del barrio de Argüelles en la calle Quintana en Madrid. Llama la atención que la noticia fue sólo referenciada en la sección de *Notas profesionales* de octubre de 1925 en la que se incluyó el discurso de inauguración de su director el capitán de navío Carvia.

El director se lamentaba de que la generación anterior no hubiese tenido la inspiración de anticiparse a su época y haber celebrado cuarenta años antes esa inauguración de forma que todo hubiese sido distinto en ese 1925. Se refería en concreto a la guerra que tuvo España con EEUU y que el estratega Mahan supo captar y difundir su necesidad al pueblo de Norteamérica. Se dejaba claro que el objeto era el estudio de la guerra naval; estrategia, táctica y orgánica y su memoria oficial ya había sido publicado previamente en la RGM:

> *"En la Memoria oficial, que se publicó casi íntegramente en la REVISTA GENERAL DE MARINA, está sintetizado el plan de enseñanza, aunque falte, naturalmente, el detalle de su desarrollo, que tampoco ha de ser cosa seca y rígida, sino de grandísima flexibilidad. La Escuela enseñará en lo político, en lo militar, en lo orgánico, en lo moral, muchas cosas que todos saben, sin duda; porque esta no es Escuela de variados y sublimes conocimientos, sino de intenso análisis y de profunda meditación, y porque las*

[709] Janer, J. (1919) "Estudios sobre organización". *RGM* (85) pp.151-177.

verdades, aunque sean conocidas, aunque sean elementales, se presentan muchas veces al entendimiento de un modo vago, difuso, poco concreto"[710].

La estrategia se vinculó con una actitud vital o relacionándola con las enseñanzas de la historia. Se justificó la falta de más triunfos de España en las acciones de guerra por pretender resolver los problemas navales con elementos terrestres:

"La Escuela enseñará en lo moral a inspirarse siempre en un sano optimismo, no caprichoso y fantástico, sino sensato y racional; porque el estudio de nuestra propia historia, que ha de hacerse severa e inflexiblemente respecto a los hechos, aunque respetando siempre la memoria y las intenciones de los hombres que con arreglo a su leal saber y entender sirvieron a su patria lo mejor que pudieron, pondrá de relieve lo grande de nuestros pasados errores, pero demostrará al mismo tiempo lo relativamente fácil que nos hubiera sido el evitarlos"[711].

Puede que la creación de la Escuela de Guerra Naval realmente lograra un cambio de visión en los marinos españoles. En 1926 encontramos unos "Apuntes estratégicos*"* del capitán de navío Cervera y Valderrama. El autor había leído un libro sobre defensa de costas del Major Artillery Corps USA John P. Wisser de 1902 y le había resultado clarificador:

"La razón de ser una flota de guerra no se adquiere con facilidad; hay un fenómeno de espejismo que engaña aún a los mismos marinos para no ver en la escuadra el elemento eminentemente ofensivo y el arma para el ataque. Yo mismo he padecido ese error cuando comencé a ocuparme de esos estudios y son legión los que, haciendo abstracción de la finalidad objetiva única de la escuadra, cual es el combate naval, entretienen la imaginación en minucias que, acumuladas por la acción del tiempo y las delicias de la paz, logran cambiar el verdadero sentido estratégico que incubó en los combates, de que nos ha dejado la Historia rastro indeleble.

No se puede extrañar que los americanos, antes de considerar los graves problemas internacionales que les hizo fijar la política naval, tuvieran la idea de una escuadra, amparada, por los cañones de la costa, corriendo de puerto en puerto, como las imaginamos en 1898".

Se disculpaba de antemano por afirmar que la historia corroboraba la idea equivocada de la estrategia naval española:

---

[710] (1925) "La Escuela de Guerra Naval" *RGM* (96) pp.784-796.
[711] (1925) "Notas profesionales. España. Inauguración de la Escuela de Guerra naval" *RGM* (97) pp. 525-536.

"Perdonadme estas herejías; pero así fue nuestra estrategia anterior al desdichado año 1898. Considerando la Marina como un auxiliar del Ejército y éste como un guardián de la escuadra, nos encerrábamos en un círculo vicioso de escuadra y ejército, ejército y escuadra, en espera de que el enemigo cometiera la insensatez de presentar sus fuerzas más débiles en el punto donde nosotros teníamos la máxima concentración. ¡Aún criticamos a los americanos porque batieron Santiago de Cuba indefenso y pasaban fuera del alcance de los cañones de La Habana!"[712].

En noviembre de 1928, el capitán de fragata Ferragut escribió uno de los pocos artículos dedicados a la doctrina. Comenzó diciendo que el almirante Cornejo, en su discurso de despedida como ministro de Marina, se enorgullecía de haber organizado las maniobras navales, que se relataban en la RGM en diciembre[713]. De las maniobras esperaba una mayor confraternidad íntima entre los marinos y una exaltación de su espíritu profesional.

"Nosotros habíamos escrito meses antes un artículo que vió la luz en el mes de octubre de esta REVISTA, refiriéndonos también a las entonces futuras maniobras, que contribuirían a lo que debe ser primer anhelo de la Corporación: tener un sentimiento colectivo de nuestras necesidades navales y sentar las bases de lo que llaman los escritores navales y militares Doctrina"[714].

Asistía el autor a las conferencias de preparación para el mando para jefes en la Escuela de Guerra Naval y el profesor de Orgánica entró a definir lo que era doctrina: *"Algo en constante proceso evolutivo y, sin embargo, origen de la más concreta decisión en un momento dado"* La doctrina era la integral del concepto corporativo de la manera de ganar la guerra naval. En este artículo se mencionaba a las Juntas de Defensa[715], un tema que no fue tratado por la RGM y que se desmarcaba de lo que se consideraba como el verdadero espíritu corporativo. Estas juntas fueron más propias del Ejército de Tierra como reacción a los africanistas y sus meteóricas carreras por ascensos de guerra:

"*Ese espíritu corporativo que tanto echamos de menos, que no es ciertamente el que trae las Juntas de Defensa, surgirá sano al par que la doctrina, y hay algo de círculo vicioso: <<sin él no habrá Doctrina>>"*[716].

---

712 Cervera y Valderrama, J. (1926)" Apuntes estratégicos" *RGM* (99) pp. 555-571.
713 (1928) "*Notas profesionales*" *RGM* (103) pp.945-1047.
714 Ferragut, G. (1928) "Doctrina" *RGM* (103) pp. 891-894.
715 En las Juntas de Defensa a las rivalidades del cuerpo se unió el antagonismo disgregador de las diferentes clases ideológicas; aunque la atracción ideológica del republicanismo quedó desvanecida por el afán de revancha y el resentimiento, principales motores de las disidencias en el seno de la Armada. Cerezo Martínez, R. (1983) p. 230.
716 Ferragut, G. (1928) "Doctrina" *RGM* (103) p. 894.

3.2. Reclutamiento y recompensas

En marzo de 1883 se publicó en la RGM un extracto de la memoria traducida sobre el mejor sistema para surtir a la Marina de una fuerza eficiente de oficiales, marinería y otras clases, incluyendo las reservas, escrita por un capitán de navío inglés, que había obtenido el premio de 1881 en la *Royal Service Institution*. La traducción se publicó en dos partes, y suponemos que en España se leyó este artículo con mucho interés porque la reorganización del sistema de reclutamiento y la reserva voluntaria era una discusión vigente. Planteaba un dilema válido para todas las marinas ¿Cuál era el mejor método para obtener en tiempo de paz una Marina y una reserva que pudiera desarrollarse rápidamente en una fuerza poderosa en tiempo de guerra?[717].

El artículo traducido por la RGM versaba sobre por qué no daban buenos resultados las escuelas de marinería en Gran Bretaña y además expresaba las diferencias en fuerza, estatura y confianza de los jóvenes internados en escuelas de marinería de los que eran criados con sus propias familias de pescadores.

> *"Es también asunto juzgado, así en la Marina francesa como en la inglesa, que la instrucción dada en conjunto a una reunión numerosa de muchachos, tiene el inconveniente de que, acostumbrándose a trabajar siempre en masas, confían poco en sus propios individuales recursos. La costumbre del rudo trabajo personal y de obrar según el propio criterio, que tan natural es en los pescadores y marineros mercantes, falta en nuestros marineros ordinarios procedentes de las escuelas de boys…"*[718].

Cuando comenzó a publicarse la RGM estaba vigente la Ley de reclutamiento de la Marina del 17 de agosto de 1885. La Armada española había sufrido históricamente un problema con el reclutamiento de la marinería. Durante muchos años, primero las levas después la Matrícula del Mar, vinieron a parchear la situación, sin embargo, fue algo que todos quisieron sustituir por algún sistema mejor de reclutamiento de marinería. El capitán de fragata Concas y Palau lo expresaba así en 1889:

> *"La Marina sintió profundamente la desaparición de la matrícula de mar que le daba hombres útiles, valientes y honrados para servir a la patria bajo su bandera; pero al defenderla no defendió sus privilegios y regalías, que esos privilegios y regalías eran de la gente de mar cuando estaban ya fuera del servicio militar y como premio de haberlo prestado: los favorecidos clamaron contra su propia fortuna y a ellos solo pueden quejarse, pues la marina ni ganó ni perdió en el cambio: el Estado fue el que se quedó sin marineros para su comercio y para sus naves de guerra.*
>
> *No negaremos que la excepción era mucha y que necesitaba reforma; pero si pudo reformarse, no puede ya volver pues no es época de implantar nuevos privilegios, que*

---

[717] Brine, L. (1883) "El mejor sistema para surtir a la marina de una fuerza eficiente de oficiales, marinería y otras clases incluyendo las reservas" *RGM* (12) pp. 333-342.

[718] Brine, L. (1883) "El mejor sistema para surtir a la marina de una fuerza eficiente de oficiales, marinería y otras clases incluyendo las reservas" *RGM* (12) pp. 505-519.

solo modificados pudiesen haberse conservado, pues en ello estaba interesada la defensa del territorio, para cuya defensa se necesitan escuadras y para las escuadras marineros que no sean gente inútil y mareada lo mismo hoy que en tiempos del almirante Brochero, de quien tomamos estas palabras"[719].

La Matrícula de Mar[720] había dotado al Estado de gente acostumbrada a navegar, por eso fue tan valiosa, pero ya no podía recuperarse tal figura y el comandante Concas y Palau acusaba de mantener un silencio más allá de lo que se debía en la corporación sobre este asunto de su abolición. Comparando con los servicios que se prestaban en el Ejército, la Matrícula del Mar era beneficiosa tanto para la Marina como para los matriculados:

"En efecto: aunque contrariemos una idea general en la Armada, creemos que no era todo virtud en las matrículas ni amor a la Marina lo que llenaba nuestras filas, sino que influía de un modo decisivo la comparación del servicio de la Armada con el del ejército. Éste es verdad que sorteaba a sus quintos y había la posibilidad de no venir al servicio, cuando el marinero venía precisamente, pues venía por turno; pero al que le tocaba la suerte de soldado servía 8 años de verdad en las filas, en el periodo decisivo de su vida; así que volvía a su hogar a los 28 años de edad, olvidado su oficio, que tenía que volver a empezar, cuando sus compañeros de infancia de aprendices que los dejó eran maestros consumados, con familia constituida, con un bienestar que causaba envidia y honda tristeza al pobre licenciado.

El marinero en cambio, si bien venía tarde y muchas veces casado y con familia propia, no viraba de traje, ni de costumbres, ni de profesión y venía sólo por cuatro años; pues se había perdido en la memoria de la remota fecha en que se había llamado a la segunda campaña. Al marinero no le asustaba la disciplina que traía sólidamente arraigada de la marina mercante."

La Ley de reclutamiento de la Mar, fechada en 17 de agosto de 1885, y la Ley de reclutamiento del Ejército, en julio, apenas se habían promulgado con un mes de diferencia. La Ley del Ejército, aunque no era injusta tampoco era equitativa ya que, en igualdad de circunstancias con la Marina, quedaba la desigualdad de servicios, de mayor dureza en la Armada.

Si bien desde 1891 existía un proyecto de ley con la supresión de la redención en metálico y la sustitución del servicio militar por otro hombre previo pago, considerados injustos no sólo por la opinión pública sino también por el propio Ejército, no sería hasta 1912 cuando una

---

[719] Concas y Palau, V. (1889) "Reclutamiento" *RGM* (25) pp. 685-709.

[720] En este sistema, diseñado por los plumistas de la Secretaría de Marina, el común de los matriculados era gente pescadora de playa con la única ventaja de tener el estómago acostumbrado a la mar. Su inexperiencia militar y escasa disciplina perjudicaba las maniobras a bordo con no pocos perjuicios a la pesca y al comercio marítimo. Vázquez Lijó, J. M. (2007) *La matrícula de mar en la España del siglo XVIII. Registro, inspección y evolución de las clases de marinería y maestranza.* Ministerio de Defensa, p.342.

nueva ley de reclutamiento desterrara estos privilegios[721]. Lo recogió ese mismo año la RGM como un lógico ideal en el Ejército y por tanto también en la Marina[722].

En 1915 el vicealmirante Concas escribió sobre reclutamiento y también aludió a la redención a metálico, pero para defender dicha fórmula. En el artículo manifestaba que el Servicio militar se impuso en España para la Marina por la Ley de reclutamiento y reemplazo del personal de tripulación de los buques de la Armada de 17 de agosto de 1885, vigente hasta 1915. En el artículo 77 se redimían del servicio a quien pagara 1500 pesetas y el 38 excluía en tiempo de paz a los pobres, con el resultado de ser los que vivían de su trabajo personal es decir jornaleros, dependientes o empleados los que acabaron yendo a las guerras coloniales. Esta desigualdad quedó a la vista y el clamor público se levantó pidiendo el cumplimiento de "todos iguales", como quedaría de manifiesto, en todas las Fuerzas Armadas, a comienzos del siglo XX con las campañas de África. El vicealmirante Concas argumentaba que eliminar la redención a metálico de los pudientes, pero mantener el eximente de pobreza no era cumplir el "todos iguales":

> *"...la ley del servicio obligatorio será incompleta e injusta mientras subsista el absurdo de sostener el art. 38 de la ley de 1885 habiendo suprimido el artículo 77 de la misma ley, cuando los dos son más que uno: Excepciones*"[723].

En 1890 en la sección de *Noticias varias* de agosto, aparecía la Ley de recompensas a los oficiales generales y particulares de la Armada. Fue sancionada por la Reina Regente en nombre de Alfonso XIII, siendo ministro de Marina José María de Beránger, el 15 de julio. Sin embargo, no fue hasta abril de 1891 cuando apareció publicado en la RGM el Reglamento de la Real y Militar Orden Naval de María Cristina contemplada en dicha ley.

La Real y Militar Orden Naval de María Cristina, quedó instituida en cumplimiento a lo dispuesto en el art. 2º de la Ley de recompensas para la Armada del 15 de julio de 1890 para premiar a los generales, jefes y oficiales de la Armada y de sus cuerpos auxiliares por sus distinguidos méritos o actos de valor en combates al frente del enemigo o en las campañas navales. El Rey era el jefe y soberano de la Orden[724]. En mayo de 1891 el ministerio de Marina reguló el reglamento de recompensas, y reglamento de la Orden del Mérito Naval[725].

---

[721] El ministerio de Guerra traspasó directamente a la Armada los fondos por la redención a metálico de los mozos que debían servir en ella desde 1890. Bordejé y Morencos (1995) p. 283.
[722] Pérez y Fernández Chao, E. (1912) "La educación de la marinería" *RGM* (70) pp. 27-43.
[723] Concas V. (1915)" De reclutamiento" *RGM* (76) pp. 131-142.
[724] (1891) "Reglamento de la real y Militar Orden Naval de María Cristina" *RGM* (28) pp. 576-583.
[725] (1891) "Ministerio de Marina. Reglamento de recompensas y Reglamento de la Orden del Mérito Naval". *RGM* (28) pp. 732-763.

3.3. Exceso de personal

Aunque fueron pocas las voces críticas que publicaron en la RGM, hay un tema en el que sí coincidieron bastantes de ellas: el exceso de personal[726]. Se consideró uno de los mayores defectos en la organización de la Armada, en la escala de la oficialidad, ya que, además de costosa, excedía en mucho al número de la que se necesitaba para el servicio[727]. La propia RGM recogió el tema. En 1882 el teniente de navío de 1ª Montero y Rapallo indicó:

> *"¿Qué diremos del numerosísimo personal dependiente de marina? Nada más elocuente que las cifras, por lo que, absteniéndonos de todo comentario, las trasladamos a continuación*
>
> *El cuerpo general de la Armada, es decir, el cuerpo de oficiales de marina presenta un total de Almirante a alféreces de navío de 662 individuos, mientras que para auxiliar a este cuerpo existen, sin contar el numeroso personal jurídico, 1600 en números redondos. Los comentarios huelgan en efecto, las inflexibles cifras hablan por sí solas con la más arrebatadora elocuencia, manifestando claramente que un sistema de organización en que el auxilio, no sólo supera, sino triplica en fuerzas al auxiliado, debe producir forzosamente la inanición del conjunto, ocasionada por plétora de socorro"*[728].

El autor reconocía los servicios prestados pero que ésta no era razón suficiente para autorizar el tener un personal tan numeroso que agobiase al presupuesto y abogaba para que, en aras del verdadero patriotismo, se aplicaran recortes de plantilla: "*Las necesidades sagradas de la patria, superiores a los hombres y a las cosas, se imponen e imponerse deben a las consideraciones particulares".* Concluyó con un alegato sensato y muy valiente sobre las necesidades de tomar medidas sobre la macrocefalia de la corporación:

> *"Procedamos, sí, con mano firme al venturoso y salvador camino de las reformas: reconozcamos que la palabra Marina significa, ante todo, buques y marineros; descarguemos nuestro presupuesto de gastos enormes y superfluos, y demos a nuestra querida España, en cambio del sacrificio grande o chico que le merecemos, lo que tiene derecho a esperar de nosotros, la salvaguardia (sic) de su honra y la garantía de su existencia; hagamos esto pronto, pues urge mucho el tiempo, o de otro modo la ineludible responsabilidad que, ante la historia pesará sobre la generación presente, el fallo severo y desapasionado que la posteridad lanzará despiadada sobre nosotros, hará que nuestros hijos nos califiquen, en su historia contemporánea, con los merecidos dictados de debilidad y de apatía, de degeneración y de inercia".*

El 18 de enero de 1884, fue nombrado ministro de Marina, por segunda vez, el contraalmirante Juan Bautista Antequera. En la circular que publicó, y que dirigió a los

---

[726] El exceso de mandos también fue un mal endémico en el Ejército de Tierra. Puell de la Villa, F. (2009) *Historia del ejército en España*. Madrid: Alianza Editorial.

[727] Larrea y Liso, F. (1901) *El Desastre nacional y los vicios de nuestras instituciones militares*. Madrid. Imprenta del Cuerpo de Artillería.

[728] Montero y Rapallo, S. (1882) "Organización naval. Generalidades" *RGM* (10) pp. 323-336.

capitanes generales de los departamentos marítimos, el 24 de enero hizo una declaración de intenciones en la que abogó por simplificar la organización de los servicios e implantar en los arsenales un nuevo régimen industrial[729]. Ante los cambios que se avecinaban, los miembros de la corporación se lanzaron a manifestar su opinión en la RGM y abundaron en esta temporada los artículos sobre organización y administración de la Armada[730].

Este mismo año, el teniente de navío Agacino manifestó sus consideraciones sobre las reformas en la Marina y habló sobre la unanimidad en el sentir sobre la sobredimensión que habían adquirido la multiplicidad de Cuerpos, que excedían a las necesidades de la Armada. Por ejemplificar la situación, en 1888 el Cuerpo General de la Armada contaba con un almirante, seis vicealmirantes y catorce contraalmirantes frente a la Marina americana que disponía de un almirante, cinco vicealmirantes y doce contralmirantes[731].

Otro de los grandes problemas fue la excesiva burocracia ministerial, la llamada "Marina de Madrid" del que formaba parte el Cuerpo administrativo y la Secretaría de Marina y que según Bordejé continúa hasta nuestros días[732]. Romero y Salas (1880) explicó su origen en el tiempo en que, perdido todo material flotante de la Armada, sin destino ni ocupación propia de su instituto, fue preciso crear oficinas donde dar empleo a un personal ocioso. De ahí evolucionó al convertir las dependencias centrales en lugar de refugio para el personal que vagaba en los Departamentos y así se llegó a justificar tanto personal gracias al "diabólico expedienteo y la enojosa tramitación"[733].

El principal escollo para reorganizar la excesiva dimensión de la plantilla era que chocaba con los sagrados derechos adquiridos. El oficial Agacino manifestó en la RGM que todos estaban de acuerdo en los problemas, pero no en la solución y que como la opinión aún no estaba formada, ni aún dentro de los individuos de la corporación, precisamente la RGM era un elemento que podía ayudar a consensuar soluciones:

> "*...nos conduce a patentizar cuán provechoso sería que una publicación de carácter profesional como lo es la REVISTA GENERAL DE MARINA, y desde la región serena y elevada de los principios y de la conveniencia del Estado, se analizasen y discutiesen en su conjunto y en su detalle, proyectos, pensamientos, ideas relacionados con reformas en la Marina"*[734].

El resto de problemas que enumeró no eran pocos ni pequeños. Admitió no contar en su material ni un solo buque de combate moderno, el número de las naves, en su mayor parte de madera y con todas las clases que la arquitectura naval antigua produjo, eran 33 buques,

---

729 Bautista Antequera, J. (1884, 24 de enero) Ministerio de Marina. Circular (Nº24) Tomo I p. 227.

730 En los años que transcurrieron entre 1885 y 1897 la política de personal, ante la necesidad de adecuar plantillas, precisó de una legislación calificada gráficamente de "frondosa". Bordejé y Morencos (1995): P. 309.

731 Bordejé y Morencos (1995): p.318.

732 *Ibíd.,* p. 136.

733 Romero y Salas, J.M. (1880) *La Marina Militar en España (Lo que es y lo que debe ser).* Madrid. Imprenta de Fortanet.

734 Agacino, E. (1884) "Consideraciones sobre reformas en la Marina". *RGM* (14) pp. 589-612.

los cuales estaban dedicados a transportar tropas a Cuba, batir a los moros en Filipinas y perseguir contrabandistas en España.

Apenas había viajes de instrucción ni ensayos tácticos o ejercicios doctrinales. Hablaba de arsenales desprovistos de adelantos que la construcción naval requería, sin carbón nacional, sin industria metalúrgica para la construcción. Con un Cuerpo de artillería sí, pero que no podía, por falta de elementos, fabricar un cañón superior al de 20 cm y un Cuerpo de ingenieros que no podía construir tipos superiores al del crucero o corbeta acorazada *Aragón*. También hablaba de la formación de juntas, demasiadas, para todo y permanentes. En resumen, plantilla mucha, medios ninguno. Este artículo fue mencionado por otros autores, en el foro de ideas habitual que era la RGM.

El Gobierno hubo de tomar cierto control en cuanto al personal de la Armada. El 20 de marzo de 1889 una Real Orden dictaminaba que los vicealmirantes en activo o en la reserva que hubieran superado las condiciones exigidas para el ascenso al grado de almirante, necesitaban, para que éste se hiciese efectivo, un informe previo del Consejo de Estado, en lo que Bordejé y Morencos califica de primera intromisión de la política en los ascensos de la Armada[735].

La reorganización del personal en este período puede decirse que siempre estuvo en el papel. Cuando Pascual Cervera Topete asumió la cartera del ministerio de Marina el 14 de diciembre de 1892 tardó solamente quince días en aparecer un Real Decreto cambiando las estructuras de las secciones de la Armada. Buscó una simplificación y descentralización que supusiera una excedencia de personal, con la que obtener un ahorro en nóminas que poder aplicar a las fuerzas navales[736].

Con la pérdida de los últimos territorios de Ultramar desaparecieron numerosos destinos. Cuando terminó la guerra, el ministro Gómez Imaz, que había tomado posesión el 5 de marzo de 1899, pasó a la firma de la Reina Regente, tan sólo diez días después, un Real Decreto de amortización de plantillas. Pero la ley no fue igual para todos, el personal declarado excedente (voluntarios y los más modernos) no era aplicable a los oficiales generales "*cuyos destinos se reserva el Gobierno, según la conveniencia del Servicio*"[737].

En 15 de julio de 1899 toda la oposición apoyó una propuesta liberal que preconizaba reducir el Ejército a 60.000 hombres y dejar la Marina en 8.000; propuesta que suponía una reducción de los efectivos del 75% con respecto al año anterior, aduciéndose que, de los más de 23.000 jefes y oficiales de los dos ejércitos, unos 8.000 estaban sin destino desde enero, pero recibiendo sus pagas puntualmente[738].

---

[735] Bordejé y Morencos, F. (1995): p. 319.
[736] Vega Blasco, A. & Ruiz Fernández de Cañete, P. (1994): p. 46.
[737] *Ibíd.,* p. 49
[738] Chocano Higueras, G. (2014) "Concepción marítima de Don Antonio Maura" *Cuaderno de Pensamiento Naval* (4) p. 20.

Sobre el decreto de amortización de plantillas Antonio Maura dijo no creérselo, dado que en ese momento había 20 Cuerpos: "*Traigo aquí un papel por el cual veréis que no habrá buques; pero cuerpos sí los hay…copiados del presupuesto*"[739]. Lo cierto es que algunas de las reformas que acometió el ministro de Marina Gómez Imaz fueron meramente cosméticas ya que, presionado por la prensa y los partidos políticos, suprimió el Estado Mayor de la Armada el 29 de marzo de 1899 al que se le acusaba como el culpable del desastre, pero el 20 de junio de 1900 fue reconstituido bajo el nuevo nombre de Estado Mayor General[740].

César Luaces Alonso, diputado e ingeniero jefe de primera clase del cuerpo de ingenieros de la Armada[741], manifestó estar en casi todo de acuerdo con lo expuesto por Maura; el presupuesto no era útil porque se derrochaba y no cumplía el fin de tener una Marina nacional. Afirmó que Maura no era considerado en la Armada como un enemigo de ella, sobre todo por los oficiales jóvenes que deseaban navegar e instruirse. En 1902 el problema del exceso de jefes con la consiguiente paralización de las escalas y el desánimo entre la oficialidad por la falta de promoción seguía siendo un tema manifestado en la RGM:

> *"La desproporción que existe en Marina, entre el número de Oficiales necesarios en los empleos inferiores y el de jefes y almirantes, ha de ser siempre causa de una gran paralización de las escalas que no conviene en ningún modo a la nación; en efecto por cada Capitán de navío que manda un barco, se necesitan 12 oficiales de empleo inferior, y esto, mientras subsista la unidad de procedencias, ha de ser causa de que los oficiales se eternicen en sus empleos y pierdan con el estímulo el entusiasmo indispensable en esta especialidad de la carrera de armas…"*[742].

El ministro Sánchez de Toca tuvo enfrentamientos con la oficialidad de la Armada porque sintieron amenazados sus intereses corporativos. El ministro no era grato para estos desde la publicación de su libro "El Programa de Reformas*",* en que evidenciaba que había que acabar con los excesivamente desarrollados organismos terrestres de la Marina. El tradicional corporativismo cerró filas ante el ministro civil de Marina que quería renovaciones ante la deficiente administración de sus presupuestos, el primitivo sistema de contabilidad de la Armada y a que se mantuvieran abiertos tres arsenales, solamente por razones políticas[743].

La ley Maura-Ferrándiz de 1908, también pretendió afrontar el tema del personal. Las reformas de Ferrándiz ya estuvieron implícitas en su primer ministerio en 1903-04. Ferrándiz separó al personal en dos escalas: la de mar y la de tierra. La mar era dura y había que poseer vigor físico y mental por lo que adelantó el límite de edad para embarcarse en todos los empleos de la escala del mar, estableciendo para los capitanes de navío los 60 años; para los

---

739 Vega Blasco, A. y Ruiz Fernández de Cañete, P. (1994) p. 88.

740 Rubio Márquez, D. (2014*) Regeneracionismo en la Armada: la política naval española y los proyectos de creación de una nueva escuadra (1899-1909)* (tesis doctoral) Universidad Autónoma de Madrid, p. 177.

741 Escribió en la RGM sobre la aplicación del acero en la construcción de la Marina de Guerra en marzo de 1899.

742 Cervera Valderrama, J. (1902) "La teoría y la práctica del oficial naval militar" *RGM* (51) pp. 156-167.

743 Serrano Monteavaro, M.A. (1991)" Los planes navales de principios de siglo. Aspectos políticos. *Cuaderno monográfico de Historia y Cultura Naval* (15) pp.65-84.

capitanes de fragata los 56; y los 52 para los tenientes de navío de 1ª. Asimismo, Ferrándiz, como medida preventiva, suspendió el ingreso en todos los Cuerpos de la Armada a la espera de publicar unas nuevas plantillas. El ministro pretendió incentivar los destinos de mar, pagando más y dando prioridad para el ascenso a los que hubiesen navegado pero el rechazo de la corporación, en parte por la dificultad de encontrar barcos que navegaran, fue total, lo que le amargó la vida notablemente[744].

La escala cerrada[745] lastraba las promociones. El pesimismo que producía esta situación, que no mejoraba con los años, afectaba a todos los empleos, incluso a los jóvenes alféreces de navío que hablaban de atrofia por falta de funcionamiento:

> *"La atonía del espíritu colectivo es consecuencia de atrofia por falta de funcionamiento… ¿En qué estado actual se encuentra la Corporación llamada a realizar tan grande obra? Hablando con sinceridad_ en este momento más que nunca debida, no cabe dudar que atravesamos una época de postración cierta que, por otra parte, juzgamos tan justificada como relativa y transitoria"*[746].

Este joven oficial revindicaba quitar el empleo de alférez de navío, considerado como alumno desde que se había vuelto a implantar en 1900[747], en el que, además dada la paralización de escalas, podía estancarse un oficial de la Marina durante toda una década en destinos terrestres, situación que propiciaba el desánimo y la abulia. Si algo debía caracterizar la vida del marino de guerra era la rotación de destinos. Para los miembros jóvenes de la corporación, el tema de los ascensos se ve representado en una cita interesante sobre la escala cerrada de Muñiz y Terrones "*...la escala cerrada es la tumba de la honrada ambición*"[748].

El toque final, que barrió los vestigios del régimen establecido con la Restauración, lo impulsaron los desafortunados sucesos de Marruecos y sus repercusiones. Al igual que tras el Desastre del 98, el hecho más visible del revés africano fue la derrota militar y ello conllevaría la reestructuración de las Fuerzas Armadas. La reducción de personal se confirmó cuando, culminado el esfuerzo bélico en Marruecos, se aprobaron las plantillas de la Armada con el Real Decreto del 15 de diciembre de 1926. El fin de la campaña militar en el protectorado coincide con una disminución de destinos a flote y Primo de Rivera, alentado por el ministro de Hacienda, Calvo Sotelo, emprendió la política de reducción de gastos militares[749].

---

[744] De la Vega Blasco, A. (1991) " La recuperación naval: Planes de Maura y Ferrándiz". Política española y política naval tras el desastre (1900-1914). *Cuaderno monográfico del Instituto de Historia y Cultura Naval* (15) p.90

[745] La escala cerrada consiste en que, una vez ingresados en el cuerpo, la antigüedad de ingreso determina el orden en el que se clasifican los oficiales según su empleo y en el que se deben producir los ascensos al empleo siguiente. Díaz-Criado, E. S. (2015). *El proceso de profesionalización del ejército en España: el Cuerpo de Estado Mayor, 1810–1932* (Tesis doctoral), Universidad Nacional de Educación a Distancia.

[746] Chao, E. (1909) "Fundamentos del éxito" *RGM* (64) pp. 992-1013.

[747] González de Canales, F. et al. (2009). Tres siglos de empleos y divisas en el cuerpo general de la armada española (1714-2000) *RGM* (*256*) p. 632.

[748] Chao, E. (1909) "Fundamentos de éxito" *RGM* (65) pp. 189-213.

[749] Cerezo Martínez, R. (1983). *Armada Española, siglo XX, tomo I.* Madrid: Poniente, pp. 163-174.

En 1926 el capitán de corbeta Lago de Lanzos recordaba sus propias palabras expresadas en 1907 en la capitanía general de Cádiz sobre amortizaciones de personal: "*España es un país pobre, y esa pobreza debe impulsarnos a aceptar la magnitud del sacrificio, la del que suponen las amputaciones, quizá dolorosas, pero que habrá que realizar*…"[750]. Para el capitán de corbeta, los marinos debían asumir la imprescindible amortización de Cuerpos y empleos como garantía de eficacia de la Armada ante el sacrificio económico que realizaba el país para atender la defensa nacional.

Sin duda, la reorganización de la Marina fue un tema recurrente a lo largo de su historia y las páginas de la RGM fueron un reflejo de ello. En 1929 el capitán de corbeta Navarro y Margati escribía "Meditaciones*"* en las que manifestaba la dificultad de afrontar reformas en una institución sólidamente cimentada en años de historia y tan resistente a los cambios. Proponía ajustar las piezas de la maquinaria de acuerdo a la experiencia de las Marinas de otros países:

> *"Para reorganizar hay que reformar y modernizar algunos servicios, crear otros nuevos, armonizarlos con aquellos, romperá antiguos moldes y acabar por sanear la parte enferma, venciendo atavismos, luchando con intereses creados y enderezando malas orientaciones"*[751].

Cuatro años más tarde el mismo autor seguía con sus "Meditaciones*"* y hablaba de intereses creados en el mantenimiento de la sobre dimensión de personal y formulaba la interesante pregunta de si no era un lujo sostener el mismo personal en tiempo de paz que en tiempo de guerra. El autor advertía de la disposición interesada en torno al personal y como la Marina debía estar atenta para atender únicamente el desempeño de sus funciones, no los intereses creados[752].Una vez más el capitán de corbeta Navarro y Margati animaba a expresarse en las páginas de la RGM sobre este tema en lo que consideraba un beneficio para toda la corporación. Afirmaba que sólo el hecho de exponer las ideas era un beneficio que se hacía a la corporación.

Ya en 1901 se había publicado en la discreta sección de *Noticias varias* el discurso de la corona en la apertura de Las Cortes. Los párrafos del discurso referentes a la Marina, tocaron temas controvertidos y centrales de su administración: arsenales, ascensos y supresión de la Infantería de Marina:

> *"Pero mayor aún la exige la insostenible situación a que han llegado las fuerzas de mar. Para cambiarla y preparar la creación de una escuadra, se os propondrán simultáneamente disposiciones encaminadas a la reorganización de los arsenales, destinando cada uno de los astilleros que se conserven a un servicio especial imprimiendo a todos carácter industrial: una ley constitutiva de la Armada que, partiendo de las Ordenanzas de 1747 y 1793, acomode sus preceptos a las exigencias*

---

750 Lago de Lanzos, C. (1926) "Deuda pendiente" *RGM* (98) pp. 663-666
751 Navarro y Margati, E. (1929) "Meditaciones" *RGM* (104) pp. 421-438.
752 Navarro y Margati, E. (1930) "Meditaciones" *RGM* (106) pp. 389-410.

de la complicada Marina de Guerra nuestros días, suprima todos los organismos que no respondan a necesidades que han de realizarse en la mar, establezca los ascensos, los retiros y la escala pasiva, distinguiendo los destinos de mar de los de tierra, e introduciendo en los primeros la selección para el generalato: y devuelva la infantería de Marina al Ejército de tierra, a quien corresponderá la guarda y defensa de los arsenales y departamentos. Simplificada así la administración naval, suprimido cuanto en ella impide la eficacia de su acción y sujeta su contabilidad a la Intervención del Estado, será llegado el momento de dotar a España de aquellas fuerzas navales que quiera sostener, y para las cuales se ha de preparar, desde ahora, el personal en buques escuelas, cuya adquisición y establecimiento o será inmediatamente propuesto"[753].

A continuación, se desarrollaron estos tres temas; arsenales, ascensos y supresión de la Infantería de Marina, vértices de la administración de la Armada española y cuya importancia reflejó bien la RGM.

3.4. Prescindir de la Infantería

Uno de los Cuerpos que estuvo a punto de pagar el exceso de plantilla, dando argumentos para su desaparición, fue la Infantería de Marina. Muchos jefes y oficiales creían que ya no era precisa la guarnición o dotación de tropa en los buques, no solamente los del Cuerpo General, sino bastantes del propio Cuerpo de Infantería de Marina, que buscaban mejorar su poco optimista porvenir, y veían con buenos ojos el pase total al Ejército de tierra o una declaración a extinguir[754].

De esta manera, se escribió sobre ello en 1890, explicando que hasta el año de 1878 se mantuvo con un cuadro de jefes y oficiales proporcionado a sus fuerzas y a sus servicios, pero en su reorganización de aquel año y en la de 1882, se agrandó de tal manera sus cuadros superiores sin aumento de fuerza, más bien disminuyéndola, que por desgracia había sido la causa de la opinión que había formado parte de la Marina deseando su pase completo al Ejército. Consciente de la necesidad de ajustar la economía, el oficial Hédiger apeló a la resignación para estudiar el cuadro necesario para todos los servicios, pero aun contemplando la desaparición de la Infantería se necesitaría crear un grupo de fuerza más militar que el marinero para concurrir con éste a la dotación de los buques y además buscar un honroso porvenir a tanto buen jefe y oficial[755]. Se comprueba, con las medidas propuestas, que aun los que abogaban por resignarse, no aceptaban la eliminación de la Infantería de Marina; si acaso sustituirla.

Pascual Cervera y Topete ejerció de ministro de Marina hasta el 23 de marzo de 1893. En ese mismo mes y año apareció publicado en la RGM un decreto en el que explicaba a la

---

[753] (1901) "Noticias Varias. Discurso de la Corona en la apertura de las Cortes 1901" *RGM* (49) p. 121.
[754] O'Donnell, H. (1997) "El cuerpo de infantería de marina cuestionado y reorganizado a finales de siglo". Aspectos navales en relación con la crisis de Cuba (1895-1898). *Cuaderno monográfico del Instituto de Historia y Cultura Naval* (30) pp. 155-172.
[755] Hediger, E. (1890) "La Infantería de Marina" *RGM* (26) pp. 298-302.

Reina Regente la necesidad de aplicar cierta reducción a la Infantería de Marina. El ministro hablaba claro; o se aplicaba la reforma o habría que contemplar su desaparición completa:

> *"Señora: La imperiosa necesidad de introducir todas las posibles economías en los servicios accesorios de la Armada, a fin de disponer del sobrante obtenido para acrecentar el sostenimiento de las fuerzas navales, obligan al Ministro que suscribe a reducir, por doloroso que sea, el contingente de todos los cuerpos y especialmente el de aquellos que, en virtud de sucesivas reformas inspiradas y justificadas al hacerlas por las necesidades que crearon nuestras contiendas civiles, llegaron a adquirir el desarrollo consiguiente a una organización tan análoga a la del ejército, cuyos trabajos y cuyas glorias compartían, como alejada de la que siempre tuvieron cuando se hallaba concretada su misión a guarecer los buques y prestar su natural servicio dentro de la Armada.*
>
> *En tal caso se encuentra la Infantería de Marina, cuyos cuadros están organizados para 12 tercios, que en los tiempos de paz no han de nutrirse nunca por ser innecesarios para las atenciones de la Armada, ni en los de guerra podrían verse utilizarse en tan crecido número sino como valiosos auxiliares del ejército.*
>
> *Ni la Marina, en cuya historia ocupa lugar tan preeminente su gloriosa infantería, había de contemplar sin pena grande la desaparición, ni aún la separación de un cuerpo cuyas banderas constituyen para ella un tesoro de honor, de tradiciones y recuerdos, constantemente acrecentados desde los tiempos ya lejanos en que los jefes y oficiales de la Armada se honraban con el mando de sus tropas, ni su utilidad en los buques puede ponerse en dudad, ni el ministro que suscribe creería haber asociado los sentimientos de la Armada a la necesidad de las reformas si propusiera otra medida que la conservación en su seno, con las precisas modificaciones, a un cuerpo tan brillante, tan distinguido y tan benemérito"*[756].

La reorganización de 30 de abril de 1886, no suprimió el Cuerpo de Infantería de Marina, aunque redujo sus competencias Por R.D. de 5 de julio de 1893 se volvía a reorganizar el Cuerpo, según el criterio del ministro de Marina, Manuel Pasquín[757].

---

[756] (1893) "Ministerio de Marina. Reales decretos". *RGM* (32) pp. 339-359.

[757] O'Donnell, H. (1997) "El cuerpo de infantería de marina cuestionado y reorganizado a finales de siglo". Aspectos navales en relación con la crisis de Cuba (1895-1898). *Cuaderno monográfico del Instituto de Historia y Cultura Naval* (30) pp. 155-172

3.5. Ascensos y embarques

En 1878 apareció la Ley de Ascensos en la Armada, Situación de Reserva y Retiros publicada en la RGM en agosto[758] y conocida como "Ley Pavía", por ser el ministro que la propuso y la presentó al gobierno. La prensa publicó que algunos de los hechos referentes a la política de personal del vicealmirante Pavía daban una idea de por qué entre los marinos al Sr. Pavía y Pavía se le conociera como "Don Francisco el de las mercedes", en alusión al reparto de los destinos más codiciados:

> "*…la falta de oficiales que se nota en los buques, mientras que a las órdenes del ministro y agregados al ministerio se les ve por docenas, produce el disgusto que es consiguiente entre los que, careciendo de influencia y apoyo cerca del ministro, tienen que ir a donde se les manda, mientras que los favorecidos sólo van a donde quieren…"*[759].

La gran novedad de la aparición de la Ley de Ascensos en la Armada, Situación de Reserva y Retiros fue que cerraba el ascenso en la Escala de Reserva, que pasaba a ser únicamente por elección, lo cual contribuía a bloquear las promociones. Tampoco se concederían ascensos honoríficos[760]. Para las escalas activas se imponía para el ascenso la rigurosa antigüedad y se regulaban las condiciones de embarques que debían darse en cada una de las escalas. El problema estaba en que dada la falta de buques y lo que tardarían en llegar los siguientes, no se explicaba cómo los marinos podían adquirir las condiciones de embarco. Desde la prensa no se censuraba el exceso de oficiales, lo que se reprobaba era que esos oficiales no tuvieran buques.

Con la llegada del ministro Antequera y sus reformas, se inicia en la RGM un debate sobre los ascensos. En el año 1884 apareció el artículo "Cuatro palabras sobre los ascensos por elección"[761], en el que un tal M. Salas (sin empleo militar) no creía que en España las puertas del favoritismo estuvieran lo suficientemente cerradas, ni que hubiese tantas ocasiones en las que apreciar el mérito en hechos extraordinarios como para que el sistema de ascenso por elección funcionara acertada y convenientemente. Se decantaba el autor claramente por la rigurosa antigüedad en el sistema de ascensos.

El capitán de navío Rafael de Aragón, mayor general del apostadero de La Habana, también opinó sobre la conveniencia del ascenso por elección en la Marina citando expresamente el escrito del teniente de navío Agacino:

> *"El escrito del ilustrado teniente de navío D. Eugenio Agacino, sobre Reformas en la Marina, recientemente publicado en la Revista, me hace tomar la pluma para consignar una convicción, que ha de largo tiempo abrigo, y que a mi juicio, viene a ser la idea*

---

[758] (1878) "Noticias varias" *RGM* (3) pp. 164-192.
[759] (9 de abril de 1882) El desconcierto marítimo. *El Globo*. p. 2.
[760] Bordejé y Morencos, F. de (1995) *Crónica de la Marina Española en el siglo XIX, 1868-1898*. Tomo II. Madrid, Servicio de Publicaciones de la Armada, p. 134
[761] Salas, M. (1884) "Cuatro palabras sobre los ascensos por elección*" RGM* (15) pp. 519-530.

complementaria de la emitida en él para obtener el resultado que su autor se propuso"[762].

El debate sobre la conveniencia del ascenso por elección continuó. Si hubo alguien que representó la defensa del método de la elección fue el capitán de navío Aragón que respondió al artículo que abrió M. Salas diciendo que "*aunque algo tarde, tomo hoy la pluma, para que no quede sin la cortés contestación que corresponde, ni se crea que otorgo porque callo"*[763]. Abogaba por continuar con los ascensos por elección tal cual se hallaba establecida en la ley de ascensos ya que sólo funcionaba el principio de elección para la formación de dos listas, después de lo que la ley y la antigüedad marcaban sin vacilar quién debía ascender, en la que se considerara más aceptable, siempre que se fundara en la ancha base de justa recompensa al mérito y provecho para el servicio del Estado.

El último artículo del año 1884 sobre este tema fue del autor que precisamente animó el debate en la RGM, Manuel Salas que aún escribió "Dos palabras más sobre los ascensos por elección"[764]. El interés por esta discusión con M. Salas se mantuvo en enero de 1885 ya que se publicó un artículo del capitán de fragata Pardo de Figueroa que no fue incluido en el número anterior por no llegar a tiempo, según indicó la propia revista. El artículo comenzaba retomando el intercambio de ideas que estaba produciendo el tema en las páginas de la RGM:

"*En el cuaderno de esta REVISTA correspondiente a Agosto último, se publicó un escrito de V. en pro de la mayor amplitud para los ascensos por elección en nuestro Cuerpo, que fue contestado en Septiembre por el también distinguido jefe de la Armada D.D. Salas, exponiendo las razones que daban respetables y muy experimentadas autoridades en la materia y las suyas propias, en contra de todo lo asentado por V.; y finalmente, en el cuaderno de Noviembre, que recibí poco há, parece otro escrito de V. de invitación a discutir más ampliamente el asunto, y como impugnación a lo alegado en el de Salas".*

Expresaba Pardo de Figueroa su oposición a los ascensos por elección por el daño moral que pudiese causar alguno injusto, aunque uno sólo fuera.

"Entiendo que…cada ascenso por elección injusto (y V. concede muy cuerdamente que no faltarían) haría más daño en la moral de nuestra Corporación que beneficio una docena de los que V. estimase más justos, y que, por lo demás, cada cual calificaría según su propio criterio"[765].

En este mes de enero de 1885 habló en la RGM por primera y última vez, el teniente de navío1ª Basterreche. El comandante preferiría no opinar públicamente de lo que debería quedarse dentro de la Marina, pero superó el escrúpulo precisamente porque lo consideraba un mal menor frente a callar ante algo tan importante. También declaró que cuando escribían

---

[762] Aragón, R. de (1884) "Reflexiones sobre la conveniencia del ascenso por elección de la Marina". *RGM* (15) pp. 271-279.
[763] Aragón, R. De (1884)" Algo más sobre los ascensos por elección en la Marina" *RGM* (15) pp.1029-1038.
[764] Salas, M. (1884) *"*Dos palabras más sobre los ascensos por elección*". RGM* (15) pp.1029-1038.
[765] Pardo de Figueroa, R. (1885)" Contra los ascensos por elección". *RGM* (16) pp. 25-32.

sólo los que estaban acostumbrados a opinar no resultaba representativo de toda la corporación. De esta manera se cumplía la función de la necesidad institucional de reforzar al grupo frente al individuo evitando el aislamiento, al expresar opiniones que hasta ese momento no se habían publicado, se animaba a los que no opinaban con homogeneidad a expresarlas dentro del cauce de la RGM. Esta cuestión es importante porque precisamente la identidad se construye a través de la diferencia, no al margen de ella[766]:

> *"…he guardado silencio hasta ahora sobre un punto en que tal vez debía dar su opinión todo el cuerpo, aunque, a mi juicio, no en escritos públicos porque la mayoría carecemos de costumbre a hacerlo y por consiguiente, nos resistimos a ello, y además, porque pudiera decirse cualquier cosa, que siendo de exclusiva interioridad, debiera quedar solamente dentro de la corporación; pero no queriendo callar, para no otorgar, voy a emitir mi humilde opinión…"*[767].

La opinión que al comandante Basterreche le costó publicar sobre los ascensos era que había que procurar evitar que se cometieran los abusos inherentes al sistema. Ponía numerosos ejemplos de insignes marinos que fueron postergados frente a otros compañeros suyos y también argumentaba que había casos de ascensos por elección sin que pudiera aclararse el motivo por el que fueron otorgados. En febrero, volvió el capitán de navío Aragón a expresar la conveniencia de los ascensos por elección en respuesta a lo que había leído a los compañeros de profesión que le habían argumentado la imperfección o debilidad humana para desestimar el sistema de elección[768]. El teniente de navío de 1ª Salas expresaba al mes siguiente:

> *"El propósito de dar las gracias al Sr. D. Rafael Aragón, nuestro digno y estimado Jefe, por la cortesía con que nos trata, y el deseo de tratar de aclarar algún punto de esta discusión, nos mueven a ocupar nuevamente y por última vez, la atención de nuestros lectores, siquiera por breves momentos.*
>
> *Ya en los artículos anteriores hemos procurado demostrar que el punto de vista en que se coloca el citado jefe, no se ajusta, en nuestro sentir, a las verdaderas necesidades del presente ni a la triste realidad de las cosas. Toda su habilidad con ser tan grande, no ha bastado para hacernos modificar este juicio, y toda su fe en la excelencia de sus ideas, que sinceramente respetamos, no ha logrado quebrantar la nuestra en las que nosotros hemos defendido".*

¿Sería posible hoy en día mostrar públicamente tal nivel de discrepancia con el superior jerárquico? La canalización de actitudes distintas ante los conflictos fue una de las funciones que hasta ahora había pasado desapercibida de la RGM. Se reconoció la necesidad de autoimponerse límites para evitar la perniciosa arbitrariedad en los ascensos:

---

[766] Hall, H. (2003) ¿Quién necesita "identidad"? En Stuart, H. (Coord.) *Cuestiones de identidad cultural*. España: Amorrortu Ediciones. P. 18.
[767] Basterreche, F. (1885) "Sobre el ascenso por elección" *RGM* (16) pp.71-74.
[768] Aragón, R. De (1885) "Necesidad de la elección en los ascensos en la Marina" *RGM* (16) pp.267-272.

"…está tan arraigada en nuestro país la funesta costumbre de las recomendaciones y las influencias, que se halla muy quebrantada la fe en la justicia de los hombres y hasta en la eficacia de las leyes, aplaudiéndose, respecto a éstas, las que son más restrictivas para el poder…

No obstante todo lo expuesto, aseguramos al sr. Aragón con entera sinceridad, que si pudiéramos convencernos de que la elección que por algunos se pide, había de recaer siempre en oficiales de su reconocido mérito, nos convertiríamos desde luego, sin vacilar, en uno de sus acérrimos defensores"[769].

Hubo más voces que se sumaron al bando de los que criticaron el método vigente del momento de ascenso por elección. En líneas generales, así lo manifestó también el teniente de navío Vázquez, los ascensos por elección se consideraban un retroceso[770]. El teniente de navío de 1ª Chacón y Pery comenzó así su artículo en marzo de 1885:

"Después de los artículos escritos por los señores Salas, Pardo, Basterreche y Agacino ¿Qué más puede argüirse contra la inoportuna idea de abogar por el restablecimiento del ascenso por elección en la Armada?"[771].

La RGM era, pues, considerada terreno neutral y, por tanto, espacio para exponer la diferencia de pareceres. No se olvidó Chacón y Pery de mencionar al capitán de navío Aragón, que había sido el jefe de más alta graduación que entró en la discusión pública de la RGM, precisamente para defender el método vigente de ascender que estaba produciendo malestar en las filas de la Armada:

"No terminaré estos mal pergeñados renglones, indignos de figurar en lo que bien podemos llamar el proceso de la elección, sin dar las gracias al Sr. D. Rafael Aragón por la galantería con la que nos proporciona la honra de controvertir sus opiniones en el terreno neutral de la REVISTA…".

No fue hasta mayo de 1885 hasta que aparece en la RGM un apoyo al capitán de navío Aragón en su cruzada para la defensa del ascenso por elección. El teniente de navío Claudín reconoció cierta la endogamia de la Armada, pero le pareció controlable a la hora de regular el *cursus honorum*. Tildó de exageración el peso de la relación entre padres, hijos y parientes en la Armada. Defendió la lista de jefes para ser elegidos a oficial general, argumentando que sería fácil encontrar los medios de garantizar la justicia de la elección[772].

En el último artículo sobre los inconvenientes del ascenso por elección del año 1885 el teniente de navío de 1ª Camargo indicaba que "*Los firmantes de los artículos publicados hasta ahora, los reconocemos con gusto como los directores del proyecto; pero ¿qué obra*

---

[769] Salas, D. M. (1885) "Otras dos palabras sobre los ascensos por elección" *RGM* (16) pp.347-353.
[770] Vázquez, F. de A. (1885) "Algunas consideraciones sobre los ascensos por elección" *RGM* (16) pp. 975-978.
[771] Chacón y Pery, F. (1885) "Para el proceso de la elección" *RGM* (16) pp.403-407.
[772] Claudín, F. (1885) "El ascenso por elección de capitán de navío a oficial general" *RGM* (16) pp.759-766.

hay que no tenga peones?". Se refería el comandante a que, si los ascensos por elección tenían como fin servir de estímulo, habrían de darse en todas las escalas y no sólo en jefes, privando así de una razón para la defensa del ascenso como incentivo para obrar conforme al deber militar:

> *"Sobre la ambición legitima, la noble emulación…Hartos estamos de conocer hechos de gran mérito llevados a cabo por soldados de todas las armas y por marinería, y a la verdad nunca se nos ha ocurrido que les guiase el alcanzar los modestos galones de cabo; y si esto sucede con ellos ¿Por qué suponer que entre los jefes y oficiales no hay el mismo espíritu?"*[773].

En marzo de 1888 se publicó uno de los artículos más críticos con la propia Corporación que hemos encontrado en la RGM. El capitán de fragata Olleros y Mansilla presentó una vía a la alternativa de los ascensos por antigüedad o por méritos. Anteriormente había publicado por entregas en la RGM una memoria sobre la corbeta *María de Molina* de la que fue comandante. Después de este artículo tan crítico, no volvió a publicar otro tan fustigador.

Olleros y Mansilla explicaba que el período de eclecticismo en la construcción naval, del que hemos hablado anteriormente, trajo sus consecuencias en el factor humano. El comandante enunciaba la muerte de la antigua táctica sin haber sido sustituida por otra. "*Ha muerto la gran guerra de escuadras por falta de objetivo y por las escasas ventajas de una gran victoria naval, caramente comprada".* Según el autor, la carrera armamentística había perjudicado la construcción naval. Además, para el capitán de fragata Olleros, los oficiales y jefes de alta graduación habían olvidado que los marinos necesitaban horas de la única escuela práctica de la Marina: horas de mar.

Los ascensos creaban la paradoja de estar ralentizados y al mismo tiempo restaban mérito a la carrera del marino que se iba acomodando a una situación poco gratificante que los convertía, a base de escurrir el bulto, en autómatas. La propuesta fue otorgar mayor importancia para la promoción de la carrera naval a los embarques a la hora de regular los ascensos de forma que los modernos adquirieran una educación "viril y marinera" y los antiguos una adaptación a las modernas necesidades del nuevo material. Hablaba de que los tiempos de embarco fueran "una verdad" de forma que el que renunciase al puesto de mar que le tocase se reflejara en su turno de ascenso. Se asimilaba lo militar con lo viril y con la navegación, era lo que convertía a los marinos en marinos militares. Aclaraba que además no valía cualquier navegación para cumplir el propósito de las horas de mar, no servía una tranquila navegación automática:

> *"La navegación de golfo, automática uniforme, sin más cuidado que el de las observaciones astronómicas, y lejos de los peligros de la tierra, momifica a los oficiales, que no se avivan hasta que se aproximan a las costas y llegan a tomar a las desconocidas un miedo invencible, que sólo con el práctico se mitiga, y que lejos de disminuir, va aumentando con los años y la experiencia, de un modo increíble, para los que lo han tocado de cerca.*

---

[773] Camargo, G. (1885) "Inconvenientes del ascenso por elección" *RGM* (17) pp. 97-105.

La navegación del oficial de guerra, debe ser una continua lección de geografía marítima, que le familiarice con la costa y sus peligros, habiéndole perder el miedo"[774].

En mayo de 1888 el teniente de navío de 1ª Torres Coll habló de la ley que recientemente se había publicado en *La Gaceta* y que trataba sobre los ascensos en la Armada, prevenía que no se podía ascender al empleo inmediato que cada jefe u oficial disfrutaba, sin cumplir ciertas condiciones de embarco, exceptuando a los que se hubieran dedicado a las especialidades que cursaban en la academia de ampliación. Se mostró de acuerdo con la importancia del embarque para ascender, pero además lo hizo extensible a todas las especialidades que contribuían a la construcción y armamento de buques. Manifestó que incluso para los ingenieros navales era necesaria la práctica de mar, un requerimiento que no se había discutido anteriormente[775].

El ejemplo de que, en definitiva, la oficialidad de la Marina pedía todas las mejoras posibles en su personal sin renunciar a ninguna prebenda, era la solución que daba en 1888 el teniente de navío Tejera para movilizar el escalafón. Afirmaba que se habían dado bajas de ilustradísimos jefes que habían pasado a la reserva y creía que para normalizar las escalas no hacía falta ninguna ley que produjera una alteración en los empleos superiores, sino en los empleos más modestos. No cabía otro arreglo que aclarar escalas que hacía 22 años se cubrieron en exceso por razones que decía no eran del caso. Anunciaba que ante el aumento de buques harían falta más jefes, esto haría correr en algo las escalas, pero su optimismo no le impedía advertir que aun así no disminuirían los 300 que mediaban entre capitán de fragata y teniente de navío, así que la medida que proponía era invertir todavía más en personal:

"…la nación hace grandes sacrificios para adquirir material que reúna las debidas condiciones para el combate, debe sacrificar algo también para que el personal que ha de manejarlo y batirse si fuera necesario, reúna las mejores condiciones…"[776].

Propuso modificar la Ley de ascensos, o sea derogar la Ley de 30 de julio de 1878, para modificarla en la escala de la reserva. La propuesta incluyó conceder destinos civiles de altura y hablaba de que los consulados fuesen desempeñados por los miembros de la Marina. El teniente de navío Tejera no sólo no admitía que la plantilla estaba sobre dimensionada y que el presupuesto general se iba en nóminas, sino que propuso mejores retiros y puestos en la diplomacia:

"*…destinos civiles a los que voluntariamente lo solicitasen, que fuesen de suficiente importancia y con las debidas garantías, para que se remediara también la crítica situación de dichos jefes y oficiales, y ya que en su corporación no consiguieron las ventajas naturales de los que sirven muchos años a su país, pudieran adquirir dichos derechos y ventajas optando a ciertos destinos conforme fueran vacando, para no perjudicar en derechos adquiridos por el elemento civil*".

---

774 Olleros y Mansilla, T. (1888) pp. 260-285.
775 Torres Coll, R. (1888) "Ascensos en la Armada" *RGM* (22) pp. 564-570.
776 Tejera, C. (1888) "Mejoras en el personal de Marina". *RGM* (23) pp. 355-361.

Por la misma época el tema de que capitanes de fragata y tenientes de navío tenían una edad aproximada pese a la enorme distancia que los separaba en el escalafón preocupaba también al teniente de navío de 1ª Arriaga[777]. La coexistencia de dos Marinas, la de tierra frente a la de barco, hizo que el comandante recordara que el Reglamento establecía los destinos para conservar el hábito de la navegación, pero advertía que turnar los destinos podía perjudicar a grandes historiadores o científicos de la Marina como Alcalá Galiano o Isaac Peral.

En la segunda entrega del artículo, el oficial Arriaga abogaba por la supresión del empleo de teniente de navío de primera y su refundición en capitanes de fragata para indemnizar a las clases postergadas de teniente de navío de segunda.

> *"…en nuestra dilatada carrera, lo decimos sinceramente, jamás hemos encontrado nada que justifique la creación de este empleo intermedio como no fuera ese eterno clamoreo de espíritus poco prácticos de asimilar la marina en un todo al ejército…"*[778].

En esos años, 1888 y 1889, ascensos y edad fueron un binomio recurrente en la RGM. También el teniente de navío de 1ª Eliza aprovechó para insistir en que, si se invertía en material también había que hacerlo en personal, ya que, si los marinos no estaban en consonancia con la nueva escuadra, harían estériles los sacrificios que tenía hechos la nación. La misma opinión expresó el teniente de navío Agacino: de nada servirían las mejoras en el material naval si el personal llamado a utilizarlo, tanto en la paz como en la guerra, no estuviera a la altura de su difícil cometido[779].

En un alegato sobre bisoñez, desapego a la vida y patriotismo, el oficial Eliza asimilaba cada tipo de buque con una actitud vital vinculada a las etapas de la vida:

> *"Dad a un joven de 25 años el mando de una escuadra y por muy suficiente y circunspecto que sea, no estará a la altura a que su alto cargo le obliga; asimismo, demos el mando de un moderno crucero a un hombre que pasa de los 50; estamos en guerra, cumplirá con su deber como bueno, pero nada más, porque está ya en la edad madura y es imposible, por regla general ,pedirle que se exceda y que jugando con su vida traiga victorias a su patria…. Para esto se necesita algo más que la conciencia del deber y del pundonor; es preciso, casi indispensable, estén aunados los sentimientos de caballerosidad con los latidos de un corazón joven y entusiasta que a cada momento haga decir a un hombre, ¡qué me importa morir si con mi muerte doy ejemplo a los demás y con mis hechos hago que la victoria sea más segura y lúcida! Perfectamente, muy bien pensado está que los acorazados, las potentes unidades ofensivas y defensivas donde radica en realidad el poder de una escuadra, o mejor aún, donde está la fuerza autónoma, sean mandadas por personas cuyas edades estén comprendidas entre los 50 y 60 años, porque en casos extremos, más debe esperarse de la experiencia, calma y*

---

[777] Arriaga, E. (1888) "Algo más sobre mejoras en el personal de la Marina" *RGM* (23) pp.637-641.
[778] Arriaga, E. (1888) "Algo más sobre mejoras en el personal de la Marina" *RGM* (23) pp.774-778.
[779] Agacino, E. (1889)" La clase de tenientes de navío" *RGM* (24) pp. 469-486.

circunspección de los años, que de las impaciencias o entusiasmos juveniles, más propios para hechos aislados"[780].

Se volvió a responsabilizar de la paralización de las escalas al volumen de algunas de las promociones anteriores. Afirmaba que el país no tenía la culpa, pero los marinos tampoco, de haber dado ingreso en el colegio naval a grandes promociones en una época en la que se apostó porque España fuera una potencia marítima. En la misma línea sobre la conveniencia de acceder al mando de un buque con cierta juventud opinaba el teniente de navío De la Guardia:

"…de nada serviría tener barcos si los encargados de tripularlos no sienten ánimo ni entusiasmo, condiciones que no pueden exigirse a los que fatigados a fuerza de años de ocuparse en la pesada mecánica ordinario de un buque organizado y con carencias materiales por la escasez en sus haberes, no descubren otro horizonte ni pueden alcanzar otro pináculo que el conseguir, cuando se encuentren próximos a obtener el retiro por edad, las modestas insignias de capitán de fragata"[781].

Era consciente de que el tema ya se había sacado con anterioridad en la RGM y de que a nadie le agradaba sacar a relucir desnudamente las íntimas interioridades, pero aceptaba la responsabilidad de que alguno lo tenía que hacer. Y sobre el empleo de teniente de navío de primera, que también había sido tratado en la publicación, lo definía como la clase verdaderamente desheredada en la Marina.

De los muchos pareceres que se emitieron por jefes y oficiales de la Armada sobre la manera de hacer correr las escalas, en lo que más coincidían era en que sin duda los tenientes de navío se consideraban los más perjudicados en la paralización del escalafón[782].

En las páginas de la RGM se reprodujo un artículo de la *Revista de Administración de la Marina* que reflejaba la polémica a la que se enfrentaba la Marina sobre la desproporción entre el personal y el material y que decía se solventaría en cuanto se terminaran los buques que se encontraban en vías de construcción. A continuación, comparó la ratio material/personal con los de otras Marinas, aunque no expresó conclusiones muy determinantes y negó rotundamente el exceso de plantilla en los arsenales, achacando la desproporción de la que se hablaba a la ligereza con la que se trataba todo lo tocante a la Marina en nuestro país[783].

Las opiniones sobre las reformas se sucedían alentadas precisamente por la alta participación que hizo que se superara el miedo a opinar públicamente, así lo manifestó el teniente de navío Estrada:

---

[780] Eliza Vergara, J. (1889) "Breves consideraciones sobre el personal de la Armada" *RGM* (24) pp. 11-22.
[781] De la Guardia, R. (1889) "Una súplica" *RGM* (24) pp. 52-56.
[782] Hacar, L. (1890) "Escala de reserva" *RGM* (27) pp. 349-352.
[783] Revista de Administración de Marina (1884) "Consideraciones generales sobre los gastos de la Marina Militar" *RGM* (24) pp. 826-853.

"No nos hubiéramos atrevido a ser los primeros en ocupar las columnas de la revista con cuestiones referentes al personal de la Marina ; pero habiendo tenido el gusto de leer dos artículos, uno de ellos firmado por un distinguido almirante, y otro por nuestro compañero y querido amigo, el teniente de navío D. Leopoldo Hacar, que tratan sobre las variaciones convenientes, en su concepto, para mejorar la organización de los servicios y asegurar el porvenir del personal activo y de la reserva del cuerpo general de la Armada, hemos vencido el temor grande que nos dominaba para manifestar en público nuestra opinión, y exponemos en el escrito que sigue, cuanto a nuestro juicio consideramos necesario para favorecer los interés del Estado, en primer término, y en segundo, los de la corporación a la cual tenemos la honra de pertenecer".[784]

La opinión pública pesaba en las decisiones políticas y convertido en un hecho consumado había que asumirlo y resignarse. Todo cambio de aumento de plantilla o mejora de sueldos en la Marina sería rechazado por la opinión pública. Reconvenía que la mejora del porvenir no debía buscarse en ninguna medida que contribuyera a aumentar los presupuestos y que no había corporación que se encontrara en mejores condiciones para el ascenso rápido porque las otras conseguían mover los escalafones sólo en tiempo de guerra y en la Marina los méritos se podían conseguir en cualquier tiempo. Aconsejaba que las capitanías de puerto no debían desempeñarse por civiles ajenos a la Marina, aunque al mismo tiempo consideraba que destinos en tierra eran perniciosos para el servicio:

"El puesto del oficial de Marina, entusiasta por su profesión, se halla en los barcos, y lo menos posible desembarcado. Sólo así se consigue tener hábitos de mar y rendir el servicio útil que el país tiene derecho a exigirle en los momentos supremos".

1891 fue un año con bastantes cambios en la legislación de la Armada española. En abril se publicaron varios decretos en los que el ministro de Marina, Beránger, explicaba que el sistema de selección de personal que dictaba la ordenanza de 1793 seguía vigente de acuerdo a una Marina de vela y sus exigencias del servicio marítimo.

La Ley de Ascensos aumentó muy acertadamente los requisitos ya establecidos para optar a empleos superiores; pero esto motivó, para algunos miembros de la Marina, perjuicios al servicio, ya que destruía el estímulo tan necesario para la carrera, impidiendo el acceso a los empleos superiores a los oficiales de reconocida y probada aptitud, obstruyendo el movimiento de la escala activa y estableciendo el perjudicial precedente de que, bastaba alcanzar las charreteras de oficial para tener derecho con sólo el transcurso del tiempo a los más elevados puestos de la Armada:

"No se desconoce que la antigüedad es como regla general la única que puede limitar el favoritismo y por ser garantía del derecho de todos, pero esta regla debe hallarse moderada por numerosas excepciones que toda regla general implica.
Todas las naciones marítimas reconociendo esta gran verdad se esfuerzan en conciliar el principio de la antigüedad en los ascensos con la necesaria selección de personal, dictando reglas y disposiciones de todo género que tienden a impedir el acceso a los

[784] Estrada, R. (1890) "Reformas en el personal" *RGM* (27) pp. 758-769.

altos puestos y jerarquías a los oficiales que por diversas causas no ofrezcan garantías de poseer las dotes necesarias para desempeñar acertadamente el mando de las escuadras y buques"[785].

Para corregir este rumbo, el ministro de Marina José María de Beránger, firmó un decreto el 18 de marzo de 1891 en que se establecía que habría una clasificación general de los oficiales generales, jefes, oficiales subalternos y sus asimilados por una junta presidida por un almirante y una serie de vocales que definirían los mandos, destinos y comisiones.

En 1892 la paralización de las escalas seguía siendo motivo de preocupación manifiesta en la RGM. El teniente de navío Hacar declaró que pese a oír a algunos compañeros achacar como una de las causas principales de la paralización de las escalas la creación del empleo de tenientes de navío de primera clase, no estaba de acuerdo con tal afirmación[786]. Según el oficial los cien números que ocupaban en el escalafón general, se llamaran tenientes de navío de primera, o se llamaran capitanes de fragata o aun no habiendo aumentado ese escalón en los empleos, siempre eran cien números los que se tenían por encima; sólo cabría el perjuicio si hubieran venido de fuera a colocarse delante. También lo considerarían perjudicial si se hubiera creado esa clase en vez de aumentar los capitanes de fragata en ochenta o cien números más. Para el autor la clave estaba en tres puntos:

1. Escasez de material de escuadra.
2. La Ley de ascensos de la escala de reserva del año 1878.
3. Las promociones tan numerosas que salieron del colegio Naval de San Carlos.

Tras su ascenso a capitán de fragata, Leopoldo Hacar volvió a escribir para manifestar que, tras el tiempo transcurrido, se reafirmaba en lo dicho diez años antes sobre todo en lo concerniente a las promociones numerosas que taponaban las escalas, a las que llamaba "manchas negras":

"Hay en el escalafón del Cuerpo general de la Armada en su escala activa una especie de mancha negra (así llamada por sus parientes) que viene a comprender próximamente toda clase de capitanes de fragata y continúa en los tenientes de navío de 1º clase hasta el número 26 de 1902, Estado General"[787].

Defendió la necesidad de ocuparse de esta mancha, aunque criticaba la falta de interés de los que estaban "por arriba" para arreglarlo. Es muy notable la función de llamar la atención de los jefes y autoridades sobre determinados temas que cumplió la RGM.

Entre el 14 de diciembre de 1892 y el 23 de marzo de 1893 ejerció como ministro de Marina, Pascual Cervera y Topete, el cual llegó con ánimo de atender con mayor eficacia al

---

785 Beránger, J. M. (1891) "Ministerio de marina. Varios decretos" *RGM* (28) pp. 611-616.
786 Hacar, L. (1892) "La paralización de las escalas" *RGM* (30) pp. 521-524.
787 Hacar, L. (1902) "Ideas de actualidad sobre movilización de las escalas" *RGM* (51) pp. 701-706.

mantenimiento de la fuerza naval y reorganizar servicios para simplificar, como afirmó en la RGM con motivo de los decretos del 29 de diciembre de 1892. Al mismo tiempo, como marino acostumbrado a los vaivenes de la política en los planes navales, advertía que era conveniente no acometer mudanzas que, cuando menos, traían consigo la pérdida de la experiencia ya adquirida[788].

En 1894 el capitán de navío Concas defendía a la corporación de la acusación de despilfarro, aunque al mismo tiempo reconocía que había un excesivo excedente de personal fruto de la época de los territorios de Ultramar. Los nuevos tiempos imponían cambios en cuanto la plantilla que eran imposibles de ignorar por más tiempo:

> *"...pero antes de terminar con este largo preámbulo, séanos permitido protestar de nuestro respetuoso acatamiento a cuanto está mandado, reconociendo que en la actualidad con un personal excedente excesivo, no cabe lo que vamos a proponer a renglón seguido; pero cabe la idea para que se procure adaptar el servicio a ella, cuantas veces sea posible, respondiendo a un nuevo estado de cosas que es imposible desconocer"*[789].

También hablaba de reducciones de personal tanto en el Ejército como en Marina, el autor premiado en sexto lugar en el Certamen de Almería, un oficial del segundo regimiento de artillería de montaña[790]. Decía que España estaba arrojando dinero al mar desde hacía años al sostener una organización militar que no respondía a las necesidades de la nación.

En la Marina ya se había reconocido que, en el Cuerpo General, el personal dedicado a la administración y a los destinos en tierra era abultado en bastantes ocasiones, pero que también había exceso de oficialidad a bordo de los barcos. Lo cual detalló el teniente de navío Carballo, segundo comandante del crucero *Rio de la Plata* en su memoria sobre la manera de estar constituidas las tripulaciones de los buques de guerra, publicada en la RGM. La dotación de dicho crucero era de 213 hombres. Si del total de la dotación se descontaban los 11 jefes y oficiales y los nueve maquinistas, quedaban 193, entre los cuales había 21 de maestranza y clases y 55 con galones de cabos primeros y segundos y por ende con todas las pertenencias y consideraciones de esa clase militar y 117 sin ellos. Así se expresaba su comandante:

> *"Indudablemente hay en ese conjunto una desproporción que salta a la vista y que en la práctica de todos, absolutamente todos, los servicios del buque originan inconvenientes de importancia. La graduación militar no puede alcanzar, dentro de la vida del buque, todo el prestigio que es conveniente y necesario que tenga. Los servicios penosos no resultan equitativamente repartidos y a cada momento en la vida ordinaria de los buques se presentan problemas que no pueden resolverse de una manera completamente satisfactoria."*

---

[788] Cervera, P. (1893)" Ministerio de Marina. Reales decretos" *RGM* (32) pp. 75-88.
[789] Concas, V. (1901) "Ayer y hoy" *RGM* (48) pp. 698-718.
[790] Cabeda, J. (1891) "¿Es indispensable para España la existencia de una Marina de Guerra?" *RGM* (48) pp. 765-771.

Las dotaciones no eran eficaces porque, no faltando gente a bordo, sí era escasa la dedicada a servicios penosos, siendo demasiados los jefes:

> *"Resulta, pues, una contradicción entre estos hechos; falta gente para los servicios penosos y sobra gente con galones y, por otra parte, las dotaciones ni deben ni pueden ser aumentadas y, sin embargo, los servicios esenciales para el combate no resultan bien y convenientemente dotados"*[791].

En 1906 volvió a manifestarse la postura mayoritaria que estaba contra del ascenso por elección en las páginas de la revista:

> *"Desde que, en época no remota, se suprimió el ascenso por elección en la Armada, varias veces se ha tratado de volver a implantarlo, sin conseguirlo nunca, pues siempre se manifestó en contra de tal idea la opinión casi unánime del Cuerpo"*[792].

La tradición militar siempre había premiado la constancia, los años en el servicio se había considerado prueba inequívoca de amor a la milicia, de ahí la importancia de la antigüedad. No obstante, se reconocía también que, en la teoría, los que habían servido mejor deberían poder llegar más arriba, pero sin menoscabo de los que cumplían honradamente sus deberes en una labor constante, pero de menor brillo.

El artículo desarrollaba que si los oficiales eran para la mar habían de prevalecer los que destacaran en la navegación, aunque de alguna manera también se premiara a los que de manera científica dotaran de algún brillo a la Marina, pues todo era servir a ella. También comentó que había que premiar los actos de heroísmo, como batirse con una escuadra superior, aunque el resultado fuera perder, pues el acto de valor era batirse aun sabiéndose en menor posición. El artículo recordaba que las funciones de la Marina de guerra no eran siempre la guerra y por tanto las opciones a las acciones heroicas en acto de servicio eran poco probables y sin embargo el cumplimiento diario del deber resultaba poco vistoso. Con pocos buques y sin territorios de ultramar, la actividad marítima se reducía al servicio mecánico el puerto y alguna navegación costera.

En líneas generales, se tenía asumido que los méritos para el ascenso, como instituto militar de escala cerrada que era la Armada, estaban en el mantenimiento de la disciplina, la acertada dirección de los buques y el desempeño de comisiones, tanto en la paz como en la guerra. Por esta razón, cuando alguno destacaba por sus logros intelectuales, era admirado por sus compañeros, pero no suponía ninguna ventaja en la carrera de armas. Una de las pocas excepciones fue el caso de Francisco de Salas, colaborador de la RGM, miembro de la Real Academia de Historia, director del Museo Naval y enterrado en el Panteón de Marinos Ilustres:

---

[791] Carballo, M. (1901) "Memoria sobre la manera de estar constituidas las tripulaciones de los buques de guerra" *RGM* (49) pp. 544-547.
[792] Llano, F. De (1906) "Consideraciones sobre la Ley de ascensos de la Armada" *RGM* (58) pp. 77-83.

"Sin embargo, tal pareció la obra de Salas; tan grata impresión produjo en las esferas del Gobierno su nombramiento de académico, que por impulsos cuya rareza más los hace notables, obtuvo por elección ascenso a capitán de fragata y en orden circular, por demás lisonjera para el escritor, se comunicó la doble distinción al cuerpo de la Armada, asociándolo justamente a las que recibía una de sus individuos"[793].

En agosto de 1924 se suprimió mediante Real Decreto la escala de tierra del Cuerpo General de la Armada, quedando a extinguir el personal que lo constituía; en lo sucesivo los oficiales que prestaban servicios de mar y los que servían a la Armada en tierra pertenecerían a la misma escala, quedando desvirtuado el propósito perseguido por Ferrándiz en su ley de 1908 que no era otro que segregar a los oficiales menos capaces o con menor vocación marinera de los que reunían más aptitudes y afición a su profesión, para impedir el acceso a los altos empleos del escalafón de muchos que progresaban en su carrera aferrados a destinos terrestres sin la menor rotación[794].

En 1926 el debate sobre la conveniencia del sistema de ascensos por elección o antigüedad volvió a la RGM con la excusa de lo observado en la Marina japonesa. El capitán de corbeta Lago de Lanzos compartía con el capitán de navío Cervera Valderrama la defensa del ascenso por elección y pretendió reavivar en la RGM, a la que otorgaba la categoría de credo, el debate público de la corporación:

"*...traer al palenque profesional, a esta REVISTA cuyo ideario, en orgánica, en moral y en técnica, habría y habrá de ser nuestro credo*"[795].

El capitán de corbeta Lago de Lanzos contaba que en Japón les había resultado chocante que el sistema único de ascensos, tanto en el Ejército como en la Armada, especialmente en tiempo de paz, fuese el de rigurosa antigüedad. Además de mostrar su extrañeza por que el sistema por antigüedad era el sistema elegido por Marinas tan lejanas y modernas como la japonesa, el sistema servía como excusa para resaltar que no era una cuestión de raza:

"Como argumento de mayor peso contra la adopción entre nosotros del sistema de elección para el ascenso, es frecuente escuchar el que no se presta a ello la que los impugnadores llaman especial idiosincrasia de la raza…".

El capitán de corbeta Lago de Lanzos creía superados los riesgos: *"Nos achacan viejos vicios, como el de la yernocracia, el nepotismo etc.*" frente a los males que causaba el sistema vigente de rigurosa antigüedad: "¡*Cuántos males, a más del <<quietismo>> acarrea semejante sistema!*". Y es que el movimiento de personal, causado por los ajustes de las

---

[793] Fernández Duro, C. (1899) "Memoria honrosa de D. Francisco Javier de Salas" *RGM* (44) p.616.
[794] Cerezo Martínez, R. (1983). *Armada Española, siglo XX*, tomo I. Madrid: Poniente, p. 168.
[795] Lago de Lanzos, C. (1926) "Alrededor del sistema de ascensos (Algunas notas en relación con el Japón)" *RGM* (98) pp. 484-490.

plantillas había creado una situación propicia para que fructificara el descontento entre los oficiales, como motivo añadido a los efectos de la crisis que se abatía sobre el país[796].

El debate sobre personal en las páginas de la RGM se volvió muy intenso durante los años 1933 y 1934 coincidiendo con el bienio radical-cedista de la II República[797]. También el capitán de corbeta Arturo Génova en 1933 se sumó a las voces críticas con el ascenso por antigüedad en dos artículos definidos en su titular como eutrapelia, es decir, la virtud que modera el exceso de las diversiones o entretenimientos. Para Génova, la carrera militar se había convertido en una cola en la que cada militar se encontraba situado de forma inamovible:

> *"Después, en los cuarenta o más años que ha de durar su vida profesional estará siempre "delante" de Fulano y "detrás" de Mengano. La posición relativa de los tres es inconmovible, ocurra lo que ocurra, mientras no desaparezca uno de ellos. La <carrera> ha degenerado en <cola>"*[798].

El servicio a España y el escalafón fluían en paralelo, no tenían que ver en un ascenso en el que no se encontraban premiados los méritos:

> *"Ah ¿Y el servicio? ¿El bien del servicio? ¡Una cosa es el servicio y el escalafón es otra cosa! ¡Todo sea por la antigüedad!".*

Quizá animado por los comentarios de sus compañeros a este primer artículo, el autor se atrevió, siete meses después, con una segunda entrega en la que contó que el sentir de la corporación con respecto al sistema vigente para los ascensos había cambiado:

> *"Si hace pocos años se hubiera planteado en esta REVISTA la cuestión que me ocupa, con la afirmación previa de que la antigüedad exclusiva es el peor entre todos los procedimientos de ascender, la mayoría de los lectores hubiera pasado las hojas con olímpico desdén hasta encontrar otro artículo más interesante. Hoy, afortunadamente, las cosas han variado en forma muy sensible y, según he podido colegir, son muchos los disconformes con nuestro sistema, que desean fervientemente se produzca pronto un cambio saludable.*

---

[796] En esta alterada situación político social, creadora de tensiones, dentro y fuera de la Armada, es nombrado ministro de Marina Mateo García de los Reyes en noviembre de 1928.

[797] La Segunda República no fue una excepción en la costumbre de realizar cambios en la organización de la Marina militar, incluso hubo intención de acometer una transformación mucho más profunda que los gobiernos que la precedieron. Sin embargo, las numerosas personalidades y los escasos periodos en que ocuparon la cartera de Marina impidieron acometer proyectos con perspectiva y proyección. A este respecto hay una tesis doctoral que se ha publicado recientemente en formato libro: Morales Trueba, Adolfo (2018). *La Marina de Guerra de la Segunda República*. Madrid, Ed. Actas.

[798] Génova, A. (1933) "Eutrapelia sobre el ascenso por antigüedad" *RGM* (113) pp. 517-524.

Numerosas cartas recibidas que así lo atestiguan y también frecuentes conversaciones, general mente desorganizadas, y discusiones desordenadas, como es lo clásico entre compañeros, me mueven a fijar de nuevo los términos del asunto"[799].

El autor recordaba que el método de ascenso por antigüedad era el más injusto y el más perjudicial para el individuo en general y para la debida eficacia de nuestra modesta Marina. El cambio provenía, según el autor, por los más jóvenes, menos sospechosos de actuar de forma interesada por el ascenso. Para el autor era reconfortante señalar que los más decididos entusiastas, los que primero había querido significarse para se modificara el sistema de ascensos eran precisamente los oficiales jóvenes y los animaba a que gallardamente salieran de la trinchera. Para ello les recordaba el autor que la RGM se creó para que los oficiales pudieran expresar su opinión y discutir, según constaba en la Real Orden de creación de la RGM, que reprodujo en su escrito. Decía también que, de existir manera de conocer la opinión particular de cada uno, no dudaba de que existiría quorum de los abolicionistas de la antigüedad. El artículo hablaba de ser prácticos y de buscar ceñirse los laureles del triunfo, no bastaba con dejarse matar, porque a la nación lo que le interesaba era vencer.

En este mismo sentido opinó, citando expresamente lo expresado por el capitán de corbeta Arturo Génova, el alférez de navío Martínez Valverde unos meses más tarde, en que expuso cómo hacer méritos en los tiempos de paz. Sin ocasiones de riesgo y fatiga en los que demostrar el valor, la vida moderna tenía su paralelo en cursos y ejercicios en los que acreditar el talento. Proponía para el ascenso, la evaluación técnica por juntas de sus superiores directos, pero también exámenes anónimos. El mando no debía ser nunca una recompensa a los años de servicios prestados; el mando era una exigencia que llevaba consigo otra mucho más importante: que lo ejerciera el más capacitado[800].

Al mes siguiente se sumó "Una lanza más en pro de otro sistema de ascensos", la del capitán de corbeta Pinto para adherirse públicamente a la revisión del sistema de ascensos[801]:

"…la creencia firme de que la implantación en nosotros del ascenso por elección se traduciría en un beneficio positivo para la Marina y, por tanto, para la Patria, y la seguridad de que el tratar de ello en la Revista ha de ser más eficaz que el dirigirle una carta de adhesión, es lo que me ha movido a salir del anónimo para responder públicamente a la exhortación de nuestro compañero, aportando de esta forma mi pequeño esfuerzo a la empresa".

El artículo resaltaba lo pernicioso de un sistema de ascensos en el que, si las mejoras de bienestar estaban perfectamente escalafonadas y aseguradas a plazo fijo, para qué esforzarse entonces. El sistema de ascensos por antigüedad, al responder a estas características, era la negación para cualquier estímulo de mejora profesional. También mencionaba la posibilidad de la desventaja de la imparcialidad serena o injusticias, aunque, de cualquier forma, sería preferible al vigente y enumeraba las ventajas así:

---

[799] Génova, A. (1933) "Sobre el modo de ascender (Un poco más de eutrapelia)" *RGM* (113) pp. 579-584.
[800] Martínez Valverde, C. (1934)" Antigüedad y selección" *RGM* (114) pp. 228-230.
[801] Pinto, F. (1934) *"Una lanza más en pro de otro sistema de ascensos" RGM* (114) pp. 327-333.

"… aumento del nivel medio de aptitud en el personal; posibilidad de hacer llegar los valores destacados a los puestos directivos, y que ello tenga lugar en edad que permita una mayor permanencia en los mismos; ventajas que convergen a la obtención de un mayor rendimiento total en las funciones para que la Marina debe existir, cual son la de coadyuvar con los demás organismos armados a la defensa y prosperidad de la Patria y la de salvaguardar el comercio marítimo del país".

En la misma época escribía el teniente de navío Verdía sobre el tema de los ascensos propuesto por Arturo Génova. Partió de la idea de que una Marina que no se renovaba era una Marina muerta y los altos mandos debían llegar con entereza para desempeñarlos. El sistema tenía tres componentes: antigüedad, selección y elección. Este autor también hablaba de marasmo y explicaba el truco que usaba a veces la Armada para recorrer en un año el número de puestos que hubiesen tenido que recorrer en circunstancias normales en cuatro o cinco y del que no hemos encontrado en la RGM mayor publicidad:

"De vez en cuando se arbitran los medios extraordinarios para sacudir el marasmo e inyectar nueva vida en las escalas muertas. Estas inyecciones, que se conocen con el nombre de "corridas de escalas…"[802].

El alférez de navío Bravo también se sumó al debate abierto opinando que los ascensos por antigüedad tenían sus ventajas, pero eran escasas frente a los inconvenientes[803]. Mantenía que a los altos puestos debían llegar los mejores y por este método no se conseguían. El joven alférez de navío también opinaba que los ascensos por elección permitían la llegada de los más aptos a los puestos de mayor responsabilidad, pero el inconveniente de postergar a oficiales que, siendo buenos y no siendo de los que destacaban, concurrían con aquéllos al ascenso. La selección, aun no consiguiendo directamente la exaltación de los mejores, la conseguía de un modo indirecto al eliminar a los peores y al aumentar el rendimiento de la totalidad.

En 1936 último año antes de la suspensión de la publicación de la RGM por causa de la Guerra Civil, apareció otro artículo titulado como los de Arturo Génova "Eutrapelias*"* en las que el teniente de navío Huerta de los Ríos volvió al tema para defender lo que llamó el "ascenso combinado" es decir, que incluyera la posibilidad de influencia de los factores humanos y las conveniencias del servicio, anteponiendo los requerimiento de la organización pero sin lastimar las condiciones materiales del personal[804]. Reconocía el oficial que, si bien era una opinión mayoritaria la de preferir incluir en los méritos en los ascensos, no se dejaban de tener ciertos escrúpulos por la posibilidad que se abría a la arbitrariedad. Había que evitar que los intereses materiales del personal no fuesen atropellados y que no hubiera posibilidades de favoritismo.

---

802 Verdía, R. (1934) "Sistemas de ascenso" *RGM* (115) pp. 32-37.
803 Bravo, R. (1934) "Ascensos" *RGM* (115) pp. 364-367.
804 Huerta de los Ríos, L. (1936) "Eutrapelias" *RGM* (118) pp. 487-495.

Uno de los rumores que trajo el gobierno de Antequera en su reorganización fue el de fusiones. Así lo expresó el teniente de navío de 1ª Auñón y Villalón que afirmó que circulaba por los departamentos marítimos, el rumor de que se hallaba de nuevo en estudio la obra trascendental de reunir en un solo Cuerpo varias de las agrupaciones que constituían la Armada[805].

Una vez más se pone en evidencia la necesidad de hacer público el debate entre la corporación a través de la RGM para su debida discusión previa y pública antes de convertir la idea en un proyecto del Gobierno, elevando lo que era un rumor, al sereno y serio debate en la revista. También aprovechó el oficial Auñón para poner la atención en lo que hacían en la Marina inglesa y como se beneficiaban de la sana discusión de pareceres tan sospechosa en la Marina de España:

> *"En Inglaterra, donde la libertad de discutir no se considera incompatible con la disciplina, existen conferencias de oficiales donde la táctica, los reglamentos, las construcciones, las experiencias y los proyectos de todo género son discutidos bajo el punto de vista de su utilidad, y esto que entre nosotros sería quizá considerado y alguna vez con fundamento, si está mal dirigido, como un centro de murmuración, allí por un efecto del sentido práctico y de las condiciones naturales del carácter, son centros de instrucción y recreo".*

La manifestación del deseo de publicidad era una constante, pero también el temor a lo que se solían convertirse los debates públicos en España. Ante la Ley de presupuestos y la de contratación General del Estado el teniente de navío de 1ª Concas y Palau comenzaba un artículo diciendo:

> *"Partidarios acérrimos de la publicidad con la que, entre otras cosas, creemos que ganaría mucho la marina al conocerse los relevantes servicios que presta la corporación en todos los mares, tememos la discusión que dado el carácter nacional suele degenerar casi siempre en polémica, la que deseamos evitar por todos los conceptos…"*[806].

En cualquier caso, muchos de los problemas que hemos expuesto aquí, ni eran nuevos ni estaban restringidos al ámbito militar de la Armada. El general de brigada Alonso Baquer, que ha estudiado a fondo la institución militar, afirma que la inexistente política de personal mantenía cuatro efectos indeseables, pero endémicos como eran: la endogamia de los cuadros profesionales, la hipertrofia de la plantilla de tropa, la arbitrariedad en la selección de la élite y la macrocefalia, es decir el exceso de mandos[807].

---

[805] Auñón y Villalón, R. (1884) pp. 669-672.

[806] Concas y Palau, V. (1884) "Situación de la marina militar ante la ley de presupuestos y la de contratación general del estado" *RGM* (14) p.969-993.

[807] Alonso Baquer, M. (1987) Los Hombres de la Defensa. Tipología. Boletín de Información del CESEDEN (200) pp.7-8.

3.6. Arsenales: un tema controvertido

En contra de lo que cabría pensarse, la RGM no publicaba de forma destacada las botaduras de los barcos ni los avances que se iban dando en las construcciones de los buques en España. Prueba de ello es la publicación únicamente de reseñas breves dentro de la sección *Noticias varias* y sin ningún tipo de elemento gráfico que ilustrase el contenido. Tampoco se ocupaban de estos temas otros periódicos de la época. El diario *El Resumen* con ocasión de la botadura en el arsenal de La Carraca del crucero *Infanta Isabel* publicó en 1885 un artículo reprochando al gobierno por la escasa publicidad dada al respecto y la ausencia del ministro de la Marina, vicealmirante Manuel de la Pezuela en el acto de la botadura de un buque cuando a éstos se les confiaba más que la vida; la honra[808] .

En marzo de 1890 se publicó la botadura del crucero *Marqués de la Ensenada,* réplica nacional de *Isla de Luzón* y el *Isla de Cuba* comprados a Inglaterra[809]. Se encomendaron los trabajos al arsenal de La Carraca, donde se puso su quilla el 24 de julio de 1887. Las obras transcurrieron en medio de numerosos problemas y retrasos, por lo que el modesto crucero no pudo ser botado hasta el 25 de febrero de 1890 y aún tardaría en entrar en servicio otros cuatro años.

Los resultados de la mala gestión de los arsenales tenían su espejo en la fuerza naval[810]. En las maniobras de 1894 en Cartagena se reunieron los buques *Destructor, Pelayo, Alfonso XII y Reina Regente, Isla de Cuba* y los torpederos *Barceló* y *Habana* y el crucero *Reina Mercedes* y los torpederos *Rigel, Ariete, Azor, Rayo, Halcón*. Precisamente el teniente de navío de 1ª Flórez escribió en las páginas de la revista que el *Ariete, Azor* y *Halcón* necesitaban más tiempo para su habilitación ya que tuvieron problemas con sus calderas. No se encontraron listos cuando recibieron orden de movilización. Para el autor fueron los vicios de organización por una parte y las mal entendidas economías por otra es decir las medidas de ahorro, las causas que impidieron la movilización rápida de los torpederos[811].

Por otras fuentes se sabe que este asunto de las maniobras de 1894 fue un escándalo político que supuso la petición por parte de Rafael Gasset, diputado y director del periódico *El Imparcial*, de la creación de una comisión parlamentaria con el objetivo de investigar las graves deficiencias de la Armada puestas de manifiesto explícitamente con ocasión de las maniobras navales ordenadas por el ministro de Marina, Manuel Pasquín, en la primavera de 1894[812].

---

[808] El nuevo barco. (24 julio de 1885) El Resumen. En Boned Colera, A. (1992) Prensa y Ejército: la cuestión militar en El Resumen (1885-1888) (tesis doctoral) Universidad Complutense de Madrid, p. 460.
[809] (1890) "Noticias Varias" *RGM* (26) p. 381.
[810] En 1890 triunfa el proteccionismo. Velarde Fuertes, J.(1997) "La economía española en 1898. ¿desastre o cambio?". Aspectos navales en relación con la crisis de Cuba (1895-1898). Cuaderno monográfico del Instituto de Historia y Cultura Naval (30) pp. 7-22.
[811] Florez, I. F. (1894) "Algo sobre las pasadas maniobras" *RGM* (34) pp. 416-427.
[812] Rubio Márquez, D. (2014*) Regeneracionismo en la Armada: la política naval española y los proyectos de creación de una nueva escuadra (1899-1909)* (tesis doctoral) Universidad Autónoma de Madrid, p.79.

Uno de los temas más controvertidos reflejados en las páginas de la RGM fue el tema de los arsenales, pero no por su construcción naval sino por su pésima gestión[813]. Romero y Salas, en 1880, afirmó que la confusión en los arsenales venía de tiempo atrás, que era tan antiquísima, que había nacido con ellos. Incluso cuando se aborda el declive de la Marina al comenzar el siglo XIX y se culpa al desastre de Trafalgar, Franco Castañón indica que las pérdidas materiales sufridas durante el combate —diez barcos hundidos, cinco en combate y cinco por el temporal— no fueron exageradas, y que mucho más negativo fue el posterior abandono de los buques a su suerte en los arsenales[814].

Mucho se habló sobre estos talleres tanto dentro de la RGM como fuera de ella. Francisco Bergamín y García Campillos, jurisconsulto dedicado a la política y diputado desde 1885 llegó a llamar a los arsenales "las vedettes del presupuesto*"* ya que consumían en personal más del 40 por 100 de la totalidad de sus gastos[815].

En 1879 el teniente de navío de 1ª López Morillo se quejó de la escasa actividad de los arsenales contando crudos detalles de su paralización, se repite la expresión "mal entendidas economías" para expresar medidas de pretendido ahorro que a la larga acababan resultando caras: El autor hacía constar que hacía muchos años que no salía un buque de los arsenales españoles. En 1858 ya se había puesto la quilla de una fragata, cuyos trabajos, paralizados diferentes veces por mal entendidas economías, dieron por resultado que dicho buque estuvo 20 años en construcción; fondeado en la dársena de un arsenal, en que nada podía ganar, mientras estaba expuesto a perderlo todo. Para cuando salió a verificar sus primeras pruebas era un buque antiguo, sin que tuviera un día de mar*[816]*.

En estos primeros números de la revista encontramos una queja sostenida, muy bien resumida por el teniente de navío de 1º López Morillo que afirmaba que la Marina no podía improvisarse cuando llegase el momento de necesidad[817]. Por su parte, el contraalmirante Martínez Illescas justificó los problemas de los arsenales públicos frente a los astilleros privados y confiaba en que se arreglase con una reforma de la Ley de contratación de servicios públicos que llegó entre que él escribió el artículo y cuando se publicó (Ley de arsenales de 1887). La ventaja de la industria privada para efectuar sus obras con mayor economía de tiempo y dinero era poder adquirir lo que necesitase con prontitud sin sufrir paralizaciones, al contrario que la industria oficial, cuyos retrasos aumentaban su coste, porque no era posible despedir al operario que periódicamente y por falta de material se le

---

[813] Los arsenales y toda su maestranza siempre señalaron a la Armada en el despilfarro y en el engaño: "Pero el ficticio engrandecimiento de la armada española, creó tan grandes obligaciones con los goces de inválidos, aumentadas por infinitos abusos y condescendencias, que se hicieron insoportables al tesoro…" Gayoso, J. (1860). *Estudios sobre la marina militar de España*. Imprenta Taxonera. p.182.

[814] Franco Castañón, H. (1985) "Trafalgar, génesis de una selección", *Revista de Historia Naval,* III, núm. 8, p. 76.

[815] *Vega Blasco, A. & Ruiz Fern*ández de Cañete, P.: *El resurgir de la Armada: el Certamen Naval de Almería (25 de agosto de 1900)*, Madrid, Servicio de Publicaciones de la Armada, 1994, pp. 85-86.

[816] López Morillo, J. (1879) "Breves consideraciones sobre nuestra Marina Militar" *RGM* (5) p.7.

[817] *Ibíd*., p.8.

empleaba en trabajos a que su jornal no obedecía, teniéndole que ocupar en servicios muchas veces innecesarios, con el sólo objeto de que no estuviera desocupado[818].

El mismo autor firmó, en abril de 1888, otro artículo, cumplido ya un año en ejercicio la ordenanza de arsenales, que trataba de coordinar la economía, rapidez en las obras y el conocimiento exacto de lo invertido en cada una de ellas. Sin embargo, el problema del exceso de personal por el inconstante flujo de trabajo seguía vigente. No era posible desprenderse de los operarios técnicos que más adelante volverían a ser necesarios:

> *"El nuevo espíritu de la legislación dice que el operario debe ser despedido a la conclusión de la obra para la que hubiese sido admitido, pero no por falta de materiales para continuarla por ello sobra personal eventual puesto que no es prudente despedir por no estar acabada la obra pero que aumenta considerablemente las construcciones, carenas y demás trabajos"*[819].

En 1890 tras dimitir Rodríguez Arias tuvo lugar uno de los nombramientos más breves como ministro de la Marina de la historia, del 21 de enero al 5 de julio ocupó la cartera ministerial Juan Romero Moreno. Le sustituyó José María Beránger que en julio de 1890 era la cuarta vez que ocupaba la silla de ministro de Marina, hasta que fue cesado del puesto por el propio Cánovas del Castillo, presidente del Consejo de Ministros, en tanto que éste buscaba su sucesor.

Fernando Bordejé y Morencos, almirante y publicista naval, de quien no puede dudarse su profundo conocimiento de la Armada española, apuntó que, posiblemente, el cese del marino se debió a cuestiones presupuestarias, al estimar Beránger que se incluían en el ministerio de Ultramar partidas que correspondían a la Armada[820]. Pero lo cierto es que el ministro de Marina no fue cesado: dimitió para batirse en duelo al día siguiente 6 de noviembre de 1891 en la quinta de Sabater con el director del diario *El Resumen*. Este duelo fue uno de los más sonados y publicitados por la calidad de los protagonistas. Es una muestra del desconocimiento de la propia corporación, en este caso Bordejé y Morencos, de las complejas historias de sus miembros, en este caso la afición a los duelos del ministro de Marina Beránger, que aún ocuparía dos veces más la cartera ministerial[821].

Sin duda eran tiempos revueltos pues, entre noviembre de 1885 y enero de 1900, se sucedieron 18 ministros de Marina, que se sumaban a la larga lista de quienes gobernaron la Armada desde comienzos de siglo: 140 personas, lo que ofrecía un promedio en el cargo de siete meses[822]. Muestra de esa tensión fue el abierto sentimiento de la Marina, que se sintió atacada al impugnarse el presupuesto en el Parlamento. El contraalmirante Carranza escribió en 1890 un artículo en la RGM en defensa de la corporación en el que se reconocían

---

818 Martínez Illescas, J. (1887) "Arsenales y su producción" *RGM* (21) pp. 139-145.
819 Martínez Illescas, J. (1888) "Observaciones sobre las Ordenanzas de arsenales" *RGM* (22) pp. 377-382.
820 Bordejé y Morencos, F. de. (1995). Crónica de la Marina Española en el siglo XIX, 1868-1898. (Tomo II) Madrid. Ministerio de Defensa, p. 272.
821 La quinta de Sabater. (1 de septiembre de 1903) ABC (Madrid) (47) pp.3-4
822 Bordejé y Morencos, F. de. (1995) p. 275.

irregularidades de cierto calado y afirmaciones rotundas sobre los arsenales. Una de ellas se formulaba como pregunta retórica al cuestionar la razón por la que los buques españoles encontraban casi siempre su muerte al entrar en los arsenales.

Lo que pedía el contraalmirante Carranza era el estudio de las reformas que debían seguirse para mejorar lo existente, reconociendo que la administración de la Marina era defectuosa pero no era la única Administración pública que presentaba problemas. Las miserias que sufría la Marina, no era por la desaparición de millones en su defectuosa administración, sino que lo achacaba a las mal entendidas economías porque cuando no se hacía un gasto necesario que costaba cinco, se caía en otro después mayor de cincuenta[823].

El almirante entendía que desprestigiar una corporación necesaria iba en contra de los intereses de todos. Para Carranza bastaba con corregir las desviaciones que se estaban produciendo. El Parlamento no debía tolerar las faltas de organización. El autor del artículo acababa reconociendo que España necesitaba una Marina, cuyo trabajo principal fuera la flota y con un personal administrativo reducido en número.

En 1894 el teniente de navío Gutiérrez Sobral se prodigó bastante en sus artículos y fue muy crítico desde las páginas de la revista con los arsenales y astilleros. Si hay una frase que resume bien su opinión sobre la Administración fue que la Marina debía ser para la mar y no para los arsenales. La opinión pública cuestionaba a la Armada española por la más que evidente falta de barcos. El oficial Gutiérrez Sobral reconocía errores en la administración, la mala gestión de los tres astilleros del estado y cierto caciquismo:

> *"¡Morir habemos! ¡ya lo sabemos! Estas frases vienen a la mente cuando leemos en la prensa periódica la debatida cuestión de marina. No tenemos barcos, ya lo sabemos, y como lo sabemos, es necesario que bajo otro aspecto se presente asunto de tan vital interés para el país. El mal está hecho, no hemos de resolver nada lamentándonos de la falta de material flotante, porque ni aún hemos de sentir el consuelo que, en medio del error se encuentra, cuando se va a este inspirado en móviles nobles y desinteresados. A lo reducido que ha quedado el presupuesto de Marina y a los errores en su administración, se debe que el país se encuentre sin buques en el número exigido por sus condiciones hidrográficas y lejanas colonias. Marina numerosa y barata imposible; presupuestos crecidos para estarlo mal, no deben ser consentidos. Si queremos tener una marina como corresponde a nuestra nación, es preciso que se mire su creación y conservación como una cosa de interés nacional; y como tal interés exige el concurso de todas las fuerzas del país, a éste hay que decirle que acalle sus sentimientos de egoísmo de localidad, porque de lo contrario atenta a la seguridad, dignidad y decoro de la nación. El caciquismo y los intereses particulares de compañías constructoras en estado de virtualidad, tienen mucha culpa de que nuestro material flotante sea escaso, porque el dinero dedicado construcciones se ha mermado muchísimo, sosteniendo tres*

[823] Carranza, J. de (1890) "Arsenales, escuadras permanentes, reserva de buques y divisiones volantes" *RGM* (27) pp. 565-614.

astilleros del Estado y pagando con exceso, el coste de los buques construidos en los arsenales privados, creados con dinero que debiera haberse invertido en buques"[824].

El comandante afirmaba con rotundidad y públicamente en las páginas de la RGM que era imposible, para el presupuesto de Marina, seguir sosteniendo los tres astilleros de guerra y al mismo tiempo tener que pagar los navíos a la industria particular. Lo que necesitaba el país eran buques y no tantos astilleros, máxime cuando algunos se pasaban años sin lanzar un barco al agua.

Señaló el caso de la Marina mercante que en 1893 tenía una relación de 500 buques de vapor, pero sólo se habían construido en España o en sus posesiones unos 18 o 20 y el resto, 480, en el extranjero porque en nuestro país no existían astilleros particulares y no existían esos astilleros, no por falta de armadores que necesitasen buques sino porque estos armadores, con muy buen criterio y mirando por sus intereses construían donde les costaba más barato. No era posible por ley obligar a sus armadores, a construir en sitio donde sus intereses saliesen perjudicados, pero se vio la gran ocasión de conseguirla para el Estado y con facilidad se consiguió, porque los intereses del estado estaban siempre huérfanos de protección, según palabras del teniente de navío Gutiérrez Sobral. Para el autor esta ley de protección para la industria naval española había sido fatal y los hechos lo probaban.

"¿Quién ha sido el causante de esto? ¡todos en ella pusisteis vuestras manos! y decimos esto, porque el gobierno, cámaras y prensa abogaron por la tan desdichada protección. No somos enemigos de que nuestro país se construya, ni creemos que los trabajos dejen nada que desear, pero si creemos que la diferencia es más que resultan el valor de un buque construido en España comparado con otro similar en el extranjero, merece que se tenga en cuenta, porque, aunque esa diferencia quede en el país a favor de la empresa, es sin perjuicio de lo más sagrado la nación, de sus medios de defensa".

Argumentó que el mantener tres arsenales no obligaba a sostener otros tantos astilleros y estos eran los que debían ser reducidos porque no siendo posible dar trabajos de construcción para ellos su sostenimiento era una carga para el presupuesto de Marina ya que no había material para acabar los trabajos, pero los operarios de maestranza no se podían despedir. Con menos astilleros habría más trabajo y lo ahorrado serviría para adquirir más material. A la pregunta sobre cuál de los astilleros debería suprimirse el oficial argumentaba que el de La Carraca porque sus condiciones eran deficientes a causa del poco fondo de sus caños obstruidos por el fango. Proponía dejar el de Cádiz como un establecimiento militar de Marina con los elementos de material de guerra para surtir a los buques. Su propuesta era no gastar más en obras de tierra sino hacer barcos, que era lo que hacía falta.

La primera medida que se imponía para encauzar la Marina por su verdadero derrotero, era cerrar los astilleros estatales de La Carraca y Cartagena. Lo barato salía caro, esto era una verdad que encajaba con la Marina. Las economías mal entendidas que se habían hecho en el presupuesto, habían obligado a desarmar muchos buques y tenerlos en los arsenales con tan reducido personal, que se hacía completamente imposible atender a su conservación. Era

---

[824] Gutiérrez Sobral, J. (1894) "Arsenales y astilleros" *RGM* (35) pp. 292-311.

fácil decretar que se suprimieran oficiales y maquinistas en los buques como medida económica; pero era muy difícil que ese buque abandonado respondiera en un momento dado a su misión. Lo que les pasaba a los torpederos era consecuencia de haber sostenido meses y meses en la mayor inacción, sin poner sus máquinas en movimiento, sin atender a la conservación de sus calderas.

La supuesta medida de ahorro de desarmar los buques, hacía que sus fondos padecieran corrosión, sus máquinas se oxidaban y sus cargos, echados a tierra y metidos en almacenes, sufrían la consecuencia de ese sistema. Los arsenales no debían tener más buques que los que estaban en construcción y en carenas. Se preguntaba el autor qué para qué servían entonces los arsenales para poder responder que sólo eran de útiles para desorganizar la Marina, y esto decía ocurría en los nuestros y en los de todas las naciones, ya que pasaba lo mismo en todas.

El paisaje que describía era demoledor: el crucero *Isabel II* llevaba aproximadamente dos años en La Carraca y seguía en el mismo estado que cuando entró, sin componer la avería que tenía en el codaste. La fragata *Aragón* hacía cinco años que había regresado de China, después de sufrir en Hong Kong una carena que supuso 90.000 duros y en premio de su viaje la enterraron en el fango de La Carraca, encontrándose en ese momento en condiciones de no poder prestar servicio, pues se trató de que fuese a Melilla, pero no pudo salir. También estuvieron abandonadas por años las fragatas *Vitoria* y *Numancia*, buques que eran antiguos, pero que hubieran sido servibles si se hubieran reformado sus calderas y máquinas, así no se podía tener Marina.

El autor avisaba de que si se entraba en un arsenal se veían bullir de un lado para otro administradores, guarda-almacenes, escribientes, mozos, en oficinas atestadas de papeles, expedientes etc., había toda una maquinaria humana capaz de llevar la cuenta de todo lo existente, y ante perspectiva tan halagüeña podría parecerle a cualquiera que no era posible que un buque careciera de nada, error craso, todo funcionaba con corrección administrativa, pero el buque que entraba a pedir cargos consumidos o reparar averías sufridas no encontraba más que obstáculos, lo cual era natural, porque desde el momento en que los barcos estaban servidos y pertrechados con la rapidez que imponía la lógica en el terreno militar, toda su maquinaria humana hubiera tenido que sufrir una reducción, cosa que no ocurría.

Se admitía que los arsenales eran una rémora para el fomento de la Marina, mientras no se reformara la administración en ellos, reduciendo tanto su personal como los trámites de expedientes y exigiendo mayor responsabilidad a sus individuos. Disminuidos los gastos que el excesivo personal de arsenales originaba, era indudable que quedaría más para el material, y se atendería mejor a las calderas y al armamento de los buques, limitándose la paralización de las obras, por terminar los créditos que para ella se consignaran, antes de finalizar el año económico.

Gutiérrez Sobral denunciaba que en lo que por una parte parecía que se ahorraba acababa suponiendo un gran sobre coste y que a veces el patriotismo era un mero barniz del negocio del transporte. Propuso que se hiciese un cálculo de lo que costaba al Estado el transporte de la marinería y de algunos efectos del material a Cuba y Filipinas por compañías privadas,

para ver lo económico que sería poseer dos o tres buques de transportes para que hicieran los relevos en dichas posesiones:

> *"Sería digno de verse lo que habrá costado al Estado el poner en Melilla los 20.000 hombres que últimamente se mandaron para aquella campaña. Se que para llevarse a cabo la construcción de esos transportes hay que ser poco patriota, porque es quitar protección a la compañía Trasatlántica, que se beneficia con ese trasiego de soldados y marineros; pero vale la pena de ser menos patriota si se beneficia al Estado, y así se evitaría que este pague, como ha hecho otras veces, 30 o 40 duros por tonelada de carbón transportada en un barco extranjero desde Singapur a Carolinas, por no disponer en las aguas de Filipinas de un buque a propósito para este servicio".*

Pero lo que resultaba extraordinario era el argumento final de porqué se aceptaba lastrar los presupuestos de la Marina con arsenales y astilleros inoperativos. Una verdad por todos conocida pero pocas veces expresada; las agitaciones chantajistas de los implicados. No se podía despedir cuando no había trabajo, por consideraciones de orden social o político y hasta de orden público:

> *"Ya sé que las medidas de cerrar los astilleros indicados tropezarán con las dificultades que levantarán los pueblos donde existen; que saldrán protestas de todos los elementos, del alcalde, obispo, prensa, diputados, y que estos elementos pospondrán al interés del pueblo el del Estado; pero para vencer esas dificultades están los gobiernos que miran por los intereses de la nación".*

La necesidad de atender a consideraciones de tipo "social" parecía estar por encima de la importancia de que los buques construidos en los arsenales iban destinados a satisfacer la demanda del Estado. El teniente de navío1ª Gutiérrez Sobral volvía en 1898 a escribir lo mismo. De forma idéntica al anterior artículo comenzaba con un: *"¡Morir habemos! ¡ya lo sabemos! Estas frases vienen a la mente cuando leemos en la prensa periódica la debatida cuestión de marina".*

Al mismo tiempo que escribió que Marina numerosa y barata era imposible, admitió los errores en la administración y los presupuestos hinchados y mal gestionados que no debían ser consentidos[825]. Repetía, como cuatro años antes, que no se podían mantener tres astilleros de guerra y además pagar los buques a la industria particular. Recordaba que no se podía despedir a nadie en los arsenales por problemas de desorden público. Volvía a culpar de la situación de proteccionismo naval que había llevado al país a la falta de buques al gobierno, a los políticos y a la prensa, causantes de conceder esa protección a riesgo de mermar el número de nuestros buques[826]. Las irregularidades en los arsenales alcanzaron tal dimensión que preguntado el ministro de Marina Beránger por qué tres barcos iguales construidos en cada arsenal costaban cada uno distinto de los demás, admitió que con esos cargos

---

[825] Gutiérrez Sobral, J. (1898) "Arsenales y astilleros" *RGM* (43) pp. 467-480
[826] *Ibíd.*

presupuestarios de los buques se habían derivado para construir la puerta del arsenal, el taller de carpintería, etc.[827].

También el teniente de navío Andújar en 1898 fue muy crítico con la situación de los arsenales sobre los cuales decía que gravitaban tres fatalidades diferentes. El primero que su fin era la guerra, lo cual era un absurdo de la humanidad. Lo segundo que eran centros engendrados con la idea del colectivismo (tendencia del Estado) y en tercer lugar la división del trabajo. Al ser estatales se pagaba igual a un capataz inteligente que a un inepto o falto de idoneidad, igual de considerado el capataz que dirigía con acierto como al que desconocía la bondad del trabajo, de ahí el calificativo que solía aplicarse a los arsenales de asilos de beneficencia. El autor consideraba incompatible con el espíritu militar a estos establecimientos benéficos en los que se habían convertido los arsenales. Eran una completa anarquía, un caos y un maridaje monstruoso en que se confundían y chocaban las características militar y social de ambos Estados, que no podían marchar ni hacer cosa útil en el terreno ideal de la verdadera utilidad, porque siendo fuerzas opuestas se destruían[828].

En Las Cortes los tres arsenales también fueron retratados en la legislatura 1899-1900. El diputado Lletget manifestó que en España no había habido un ministro de Marina sino un ministro de un arsenal. Cuando un ministro tenía simpatías o le parecía mejor el arsenal de la Carraca, era ministro de la Carraca; si sus simpatías eran por el del Ferrol, era ministro del Ferrol; en definitiva, denunciaba que jamás había habido ministro de Marina[829]. El problema era que el desarrollo urbano de cada enclave donde se encontraba el arsenal estaba unido al mantenimiento del arsenal en esa ubicación. Maura abogó por que las construcciones navales se hicieran en un sólo arsenal:

> "*…si vamos a sostener tres poblaciones, tendremos tres poblaciones satisfechas y no tendremos Marina, aparte de que estamos discutiendo el presupuesto, no de subvención a los pueblos, sino de la Marina española*"[830].

En enero de 1901 el capitán de navío Concas escribió para informar sobre la redacción de nuevas Ordenanzas de arsenales y para defender su administración. Por Real Orden de 19 de noviembre de 1898 se había comisionado al general Juan Jacome, Marqués del Real Tesoro, para que redactara una nueva ordenanza de Arsenales, aunque el problema de la ordenanza de arsenales era poder cumplirla al margen de los intereses políticos y sociales. Al comandante Concas le molestaba que lo que se decía de los arsenales perjudicaba directamente a la imagen de la Marina y también a su asignación de presupuesto:

> "*…ha llegado a ser axiomático que la Marina nada en la abundancia, que todo es culpa de mala administración, y que en los arsenales se sepultan millones del Estado como*

---

827 Vega Blasco, A. y Ruiz Fernández de Cañete, P. *El resurgir de la Armada: el Certamen Naval de Almería (25 de agosto de 1900)*, Madrid, Servicio de Publicaciones de la Armada, 1994, p. 102

828 Andújar, M. (1898) "Arsenales" *RGM* (43) pp. 689-704

829 Diario de sesiones del Congreso Nº 87 del 15 de diciembre de 1899.

830 Diario de sesiones del Congreso Nº 85 13 de diciembre de 1899

las aguas del Niágara…" *…y lo peor es que lo creen hasta los padres de la patria que niegan los recursos...*"[831].

Negó taxativamente lo que otros compañeros habían aceptado públicamente en la RGM, insistió en que nada había más equivocado que pensar que en los arsenales se trabajaba poco y mal. Poco tardaría Concas en sufrir en primera persona las consecuencias del descuido en los arsenales. En 1905 se estrenó en el cargo de ministro de Marina con un incendio en las sierras mecánicas del arsenal de La Carraca que se propagó a los torpederos *Ariete* y *Rayo* destruyéndolos y arrasando el taller de piezas mecánicas, el varadero central y el de torpederos y además de fallecer un marinero. Este siniestro no fue recogido en las páginas de la RGM.

También hubo quien opinaba que lo que perjudicaba a la imagen de la Marina era la mala administración en los arsenales, no que se hablara públicamente de ello. El intendente de Marina Cousillas, hizo en 1907 un repaso histórico por los presupuestos desde 1850 hasta 1900, para determinar los prejuicios de la sociedad española con respecto a la gestión de los recursos de la Marina. Puso el funesto y oneroso ejemplo de la factoría del Nervión, que fue incautada por el Gobierno por incumplimiento del contrato por treinta y dos millones de pesetas[832]. El artículo advirtió que la Marina no gastó en ese tiempo todos los créditos que se le habían otorgado y criticaba su falta de previsión en los gastos de cada año. La aplicación indebida de créditos destinados a otros servicios también era reconocida como una de las causas de las críticas hacia la administración de la Marina.

La oficialidad de la Armada era consciente de la necesidad de una reorganización naval establecida por lo que el teniente de navío de 1ª Montojo y Montojo llamó "un estado de opinión". No se podía seguir ignorando las críticas de la opinión pública, era el momento de analizar la situación:

"...vamos a indagar cuáles son sus defectos; si es que está anticuada y en qué; si no se ha corregido con los esfuerzos sucesivos del legislador: porque pudiera ser que, hace un período de tiempo, fuese necesaria una reorganización; que la necesidad era tanta que se estableció un estado de opinión, y que en virtud de la energía dinámica, digámoslo así, adquirida por ese estado de opinión, y a pesar de haberse reparado más o menos el edificio de nuestra organización persistiera aún ese estado, por no habernos enterado de los remedios aplicados; bien que estos no fueran bastante enérgicos o que no estuvieran bien orientados"[833].

El autor citaba al almirante Lobo y su obra "La Marina de guerra española tal como ella es*"* en la que afirmaba que la confusión era el estado en que se encontraba la máquina naval administrativa en lo orgánico, reglamentario y administrativo, especialmente en los arsenales. La situación no era, ni mucho menos, nueva para la Marina española:

---

831 Concas, V. (1901) "Ordenanzas de arsenales" *RGM* (48) pp. 78-90.
832 Cousillas, J. (1907) "Los presupuestos de Marina desde 1850 a 1900" *RGM* (60) pp. 696-716.
833 Montojo y Montojo, S. (1907) "Estudio comparado de leyes navales orgánicas" *RGM* (61) pp. 77-97.

"Comparando la actual organización de éstos con los del extranjero, echaremos de ver si existe o no esa pretendida confusión que a primera vista cualquiera notaría entre las atribuciones, que parecen chocarse entre sí, de los capitanes Generales de departamento, Comandantes Generales de arsenales, intendentes, comisarios, jefes de ramos, etc. No decimos que en realidad choquen esas atribuciones unas con otras; pero sí tememos que, como dice Lobo, no están bastante claras, y deben dificultar y entorpecer, ya que no hacer imposible, el libre funcionamiento de todas las partes. Por de pronto, es indudable que si donde debe existir un solo resorte, una sola rueda o un solo motor, en fin, se ponen dos o tres, cuando menos, resulta dificultoso saber cuál de ellos ha funcionado mal, así que la responsabilidad desaparece; y cuando hay muchas personas responsables de una cosa, ninguna de ellas lo es en efectivo".

El teniente de navío de 1ª Montojo y Montojo no llegaba a decir que sobraran cargos, pero ponía en cuestión no sólo su eficacia sino también su responsabilidad. Reconoció que, con el sistema de dividir las responsabilidades, lo único que se había logrado era que nadie fuera responsable de nada. Esta falta de compromiso creaba rechazo de la opinión pública hacia los arsenales ya que se veía que las empresas privadas sabían sacar mejores rendimientos. El afán de encontrar una persona jurídica responsable era lo que inducía a parte de la opinión a pedir que los arsenales fueran arrendados, porque así si el buque salía mal, la Compañía lo pagaría. Pero desde el momento que la Compañía aceptaba el contrato era porque había tomado todas las garantías necesarias para ganar en vez de pagar.

El 7 de enero de 1908 se firmó una nueva Ley sobre arsenales al tiempo que se constituía la Sociedad Española de Construcción Naval, pero se advertía de que, aun siendo la encargada de instaurar la industria naval en España, no lo era de construir la escuadra por arte de magia como algunos decían confundiendo ideas. Los resultados aún se harían esperar[834].

La Armada no era partidaria de estos arreglos de contratación con entidades recién implantadas en España. Según palabras del contador de fragata José Barbastro recogidas por el intendente Cousillas, se admitieron confiadamente estas compañías quizá con engañosas ilusiones[835]. La RGM recogía el sentir de ser partidarios de ayudar a la industria naval privada pero no de establecerla. Defendían a ultranza los arsenales propios. El mejor argumento para el intendente lo produjo el astillero Bilbao, con el coste de sus cruceros y que el Estado tuviera que incautarlos para terminarlos después de un desembolso de 32 millones de pesetas.

Las nuevas construcciones que trajo la Ley de 7 de enero de 1908 fueron adjudicadas a la Sociedad Española de Construcción Naval por Real Orden de 14 de abril de 1909. En Ferrol se estaban construyendo los acorazados *España* y *Alfonso XIII* en los propios arsenales. Se había terminado el *Reina Regente*, reparado el *Carlos V*, el *Proserpina* y el *Marqués de Molins.*

---

[834] Eguilaz (1910) "La nueva ley sobre arsenales y las construcciones de Cartagena" *RGM* (67) pp. 233-253.
[835] Cousillas, J. (1908) "Apuntes sobre los servicios de contratación y económicos de Marina" *RGM* (63) pp. 427-436.

La casi totalidad de los obreros que formaban parte de la maestranza del Estado habían sido colocados sin perder un solo día de sueldo en la Sociedad Española de Construcción Naval. Pasaron a ser operarios de la empresa y dejaron de tener relaciones con el Estado. Los jornales habían aumentado y eran a tres pesetas, pago que no se alcanzaba en ninguna otra parte de España, pero los interesados se quejaban de la situación por haber encarecido la vida. Los problemas con el personal de los arsenales persistieron. Las relaciones de la empresa con los trabajadores habían sido continuamente malas; siempre habían sido una cuestión pendiente, las pretensiones y las huelgas se sucedían, y ni la empresa parecía satisfecha del rendimiento del trabajo, ni los jornaleros lo estaban de su situación. Aun se consideraba que, si no se modificaban los ánimos y las relaciones entre las partes, podían resultar muy serias las dificultades y los entorpecimientos para el desenvolvimiento del contrato[836].

En 1917 el capitán de navío Rojí escribió sobre los arsenales e insistió en que, a pesar de las ordenanzas, todas las obras resultaban lentas y caras y si no malas, al menos anticuadas si se comparaban con las de los astilleros particulares. Los obstáculos en los arsenales persistían a pesar de las reformas empleadas e incluso se admitió como parte de la idiosincrasia de la Armada. Era evidente que no eran fáciles de desentrañar las trabas cuando hombres tan eminentes como los que habían regido en la Armada, asesorados por otros no menos ilustrados, no habían conseguido dar con ellos. Sin duda, debía de consistir en algo consustancial con la manera de ser y de pensar, de forma que se escapaba siempre al análisis y, por lo tanto, era preciso procurar ponerse fuera del ambiente que les rodeaba, tomar distancia para poder dar con ellos, y proponía estudiar a fondo la historia de la Marina patria[837].

Aun así, el capitán de navío Rojí se atrevió a aventurar que la causa del entorpecimiento y lentitud en los arsenales era culpa en la Marina de los mismos que en otros organismos de la nación, era culpa del predominio de ideas de hombres dedicados a la burocracia y a la contabilidad por encima de los técnicos. Abogaba por reformar el Reglamento de Contratación de los servicios de Marina y dotar a los arsenales de "libertad responsable".

En 1920, al ceder el Estado los arsenales de Ferrol y Cartagena a la SECN, ya sólo quedó La Carraca como arsenal militar para reparaciones, pero el problema de herramientas y personal se mantenía en el arsenal, precisando de reorganización en lo que atañía al personal obrero, ya que el problema era muy grave y requería un remedio urgente[838]. El capitán de corbeta Azarola subrayó que otras empresas pagaban mejores sueldos y se llevaban a los mejores obreros. A consecuencia de la Guerra Mundial, los jornales de los trabajos manuales habían aumentado y propuso que el personal obrero había de ser militarizado con uniformes y trabajar a las órdenes de un Cuerpo militar como el de ingenieros navales. Apuntó que el problema de indisciplina podía arreglarse militarizando al personal de arsenales, en base a que ese individuo sería, probablemente, hijo o próximo pariente de personal subalterno

836 Carballo y Gargollo, M. (1910) "Las Nuevas construcciones" *RGM* (66) pp. 917-932.
837 Roji, A. (1917) "De los ramos facultativos en las ordenanzas de arsenales" *RGM* (80) pp. 291-307.
838 Azarola, A. (1920) "Conversaciones marítimas" *RGM* (87) pp. 163-173.

militar de la Marina. No tenía en cuenta de que precisamente esa endogamia, lejos de favorecer el funcionamiento, era precisamente parte del problema.

3.7. Falta de interés por la Marina civil

La Marina civil ha sido un tema poco tratado desde las páginas de la revista, aunque no se dudaba de la necesidad de armonizar los intereses de las Marinas de guerra y mercante apenas se abogó por ello en la RGM. La importancia de la Armada española para velar por la seguridad del comercio marítimo y el beneficio en construcción naval en caso de existir un progreso conjunto, no se vieron reflejados en los contenidos publicados.

Prueba del escaso interés que mostró la Armada española por la Marina civil fue la ausencia de referencia alguna a la Exposición Marítima Internacional de Cádiz de 1887. El propósito de la muestra fue centrar la atención de gobierno e inversores nacionales y extranjeros en la idoneidad de la bahía de Cádiz para establecer en España industrias marítimas. Se sabía que la Armada española iba a recomponer su fuerza naval y no bastarían los arsenales militares para la construcción de los buques, de hecho, el 12 de enero de 1887 se aprobó por el Congreso la Ley de Escuadra presentada por el ministro de Marina Rafael Rodríguez Arias[839].

En la inauguración estuvo el acorazado italiano *Duilio*, que despertaba gran interés en ese momento; el crucero francés *Courbet*; la fragata alemana *Ariadne* y el cañonero portugués *Zaira*, en total veintitrés buques extranjeros estuvieron presentes en la exposición, más que de la propia Marina de guerra española que mandó sólo diez buques.

Aunque el gobierno dispuso el nombramiento de tres comisiones de la Marina de guerra para que examinasen detenidamente el contenido de la exposición y posteriormente el ministro de Marina nombrase una comisión técnica para que informase sobre los resultados de la Exposición Marítima, que duró desde el 15 de agosto hasta el 15 de noviembre de 1887 no se ha encontrado ningún artículo en la RGM que mencionase el gran esfuerzo que hizo el sector privado de Cádiz para intentar regenerar la industria marítima. El empeño de la ciudad tuvo su recompensa, como fue el de la creación de un nuevo astillero: el de Horacio Echevarrieta Maruri.

Sin embargo, hubo artículos donde se reivindicó el paralelismo entre ambas Marinas y su relación con la política exterior. El teniente de navío Gutiérrez Sobral pronunció una conferencia en la Sociedad geográfica de Madrid el 3 de abril de 1894 que reprodujo la RGM un año después. Resaltaba la importancia de la ciencia geográfica y advertía que su desconocimiento traía errores en la legislación administrativa y económica. Los políticos legislaban desde la incomprensión porque la prensa no recogía noticias de, por ejemplo, nuestros territorios en Antillas, Filipinas o Guinea. No había noticias de las alejadas posesiones en África u Oceanía tan provechosas mercantilmente y tan abandonadas. De esta

[839] García Díaz, M. (2015) La exposición marítima nacional de Cádiz de 1887. *Revista Hispanoamericana. Publicación digital de la Real Academia Hispano Americana de Ciencias, Artes y Letras*. (5)

manera se volvió a responsabilizar a la prensa de las erróneas decisiones políticas y militares de España.

El decaimiento comercial de España era negativo para los intereses del país que se veía aislado por sus pocas relaciones exteriores. Comparaba a los pueblos con los individuos, que necesitan de la ayuda mutua para su desarrollo y esa ayuda no podían encontrarse más que fomentando las relaciones con ese intercambio de productos materiales e intelectuales que constituía el comercio[840].

Se planteaba el concepto de geografía como la base de los estudios económicos. El histórico papel que había tenido la Armada en su periplo por el mundo no se había acompañado de una política exterior que perpetuase dicho esfuerzo. La finalidad de tantas expediciones guerreras, exploraciones científicas y viajes aventurados, había sido la de ensanchar el campo de actividad de la humanidad en aras de su bienestar, no se debían despreciar los dones que la naturaleza les ofrecía en los nuevos horizontes que se descubrieron por falta de comercio y de una política exterior. El oficial Gutiérrez Sobral comentaba el desarrollo del comercio chino, que defendía, pero lamentaba la falta de reciprocidad con España[841].

En la misma línea apuntaba el capitán de fragata Padriñán que no dudaba de que la falta de presencia de los buques de guerra en aquellas aguas impedía el desarrollo del comercio marítimo español. El viaje realizado a bordo del crucero *Don Juan de Austria* por este oficial a las costas de China, Japón y Rusia en 1894, publicado por Real Orden, narró tan instructivo viaje que terminaba con estas palabras:

> *"Con dolor he visto la ausencia del comercio español en los puertos de China y el Japón, mientras que el de las demás naciones europeas se halla muy extendido y próspero, y a mi juicio, una de las causas de la autoridad y de la confianza con que éste procede es que en todas partes se encuentra a su nación respectiva representada por potentes buques de guerra, que en todas partes ve al poder nacional para protegerle y sostenerle, y una de las causas de la debilidad comparativa y de la falta de confianza del nuestro en general es que en todas partes se encuentra aislado de la patria; si se dieran seguridades haciéndose presente en donde quiera que se formase un centro mercantil, se le inspiraría la confianza que necesita y el mejor modo de inspirársela es hacer que se vea en ellos el pabellón nacional y buques españoles encargados de cruzar continuamente por sus mares y proteger nuestro comercio. Nuestros buques, constituidos en estación naval permanente, obrarían con la constancia, asiduidad y eficacia que exige su misión, y aquellos centros de comercio sentirían no sólo el recuerdo de nuestro país sino el contacto de nuestra Patria, de nuestra bandera y de nuestro poder. Nuestra bandera apenas es conocida en el Japón, apenas se tiene idea en aquel imperio que a muy corta distancia se encuentra representada la España en una de las más preciadas posesiones del extremo Oriente"*[842].

---

840 Gutiérrez Sobral, J. (1895) "Importancia de la Ciencia Geográfica" *RGM* (34) p.555
841 *Ibíd*.
842 Padriñán, J. (1894) "Viaje efectuado por el crucero Don Juan de Austria" *RGM* (35) pp. 433-444

En 1894 el teniente de navío Gutiérrez Sobral ponía el caso de la Marina mercante que el año anterior tenía una relación de 500 buques de vapor pero sólo se habían construido en España y sus posesiones unos 18 o 20 y el resto, unos 480 en el extranjero porque en nuestro país no existían astilleros particulares y no existían, no por falta de armadores que necesitasen buques sino porque estos armadores, con muy buen criterio y mirando por sus intereses construían donde les era más barato. No siendo posible por ley obligar a los navieros, a construir en donde sus intereses saliesen perjudicados, se vio la ocasión de conseguirla para el Estado y se consiguió, porque los intereses del estado estaban siempre huérfanos de protección, según las palabras del comandante Gutiérrez Sobral. Tras un concepto partidista del patriotismo, se amparó un proteccionismo de la industria naval que el artículo califica de fatal para España[843].

4. Pensamiento naval

Las Fuerzas Armadas son una institución en la que, pese a diferencias internas de pensamiento, puede hablarse de homogeneidad a la hora de establecer el pensamiento militar. Existen dos factores primordiales que ayudan a su homogeneización; la educación en valores militares de la etapa de formación en academias y la función común que se cumple en el ejercicio mismo de la profesión militar, que consiste en velar por el orden y la seguridad de la patria[844].

Las identidades tienen que ver con las cuestiones referidas al uso de recursos de la historia, la lengua y la cultura. Es el proceso del devenir y no de ser, no se trata de quienes somos o de dónde venimos sino en qué podríamos convertirnos, cómo nos han representado y como atañe ello al modo en que podríamos representarnos[845]. Los estudios sobre la identidad de grupos sociales han profundizado en el pensamiento manifestado a través de la obra escrita.

El pensamiento militar, si bien fue creado por una intelectualidad castrense reducida representada normalmente por la oficialidad, logró superar sus límites y a través de su sedimentación con las ideas precedentes, su aplicación a la didáctica y la difusión alcanzada, permitió al observador ajeno contemplar el pensamiento propio del universo militar[846]. Esta difusión, tanto respecto a su acción militar como a sus planteamientos teóricos, generalmente en una documentación de finalidad didáctica, ha permitido adentrarse en su pensamiento[847]. Pero este pensamiento ha de ser expresado para convertirse en realidad, a través de un lenguaje específico se convierte en tangible, de ahí la importancia que adquieren las publicaciones profesionales para conocerlo.

---

843 Gutiérrez Sobral, J. (1894) "Arsenales y astilleros" *RGM* (35) pp. 292-311.
844 Núñez Florencio, R. (1992) "Ejército y política bajo la Restauración" Militares y política militar en la España de la Restauración". *Bulletin d' Histoire Contemporaine de l'Espagne* (16) pp. 34-35.
845 Hall, H. (2003) p. 17.
846 Pinto Cebrián, F. (2011) *Ejército e historia. El pensamiento profesional militar español a través de la literatura castrense decimonónica* (Tesis doctoral) Universidad de Valladolid, España, p. 350.
847 *Ibíd*., p. 193.

El pensamiento militar se ha centrado mayormente en el del Ejército de Tierra que tiene una parte troncal con la Armada, pero al mismo tiempo hay una identidad propiamente naval. Para definir el concepto de naval escogemos la obra del almirante de la Armada -y miembro de la Real Academia Española- Eliseo Álvarez, que lo definió como aquello que deriva de la contemplación inteligente del mar y de la mar con la guerra al fondo[848]. Los pueblos empezaron a navegar por razones sobre todo comerciales, y de ahí nació la guerra por mar, del comercio marítimo. El fenómeno de la guerra creó exigencias específicas en lo marítimo. Una vez consolidada una nación con su Marina, el pensamiento naval empezó a generarse mediante el proceso intelectual de lo individual comunitario de esa Marina y de la propia nación. El pensamiento naval dirigía la acción de la Marina de guerra que lo poseía.

El pensamiento naval, frente a quien lo ha formulado-individuo primero y comunidad después-, era insistente en la definición de su identidad, porque exigía una constante revisión para mantenerse y conservarse. La identidad siempre está en construcción, es un proceso y como tal siempre es posible ganarlo o perderlo, sostenerlo o abandonarlo. Las identidades son las posiciones que el sujeto está obligado a tomar sabiendo que es una representación de la que forma parte. El pensamiento naval, tomó consistencia, concretó su propio contenido, y quedó inscrito en documentos oficiales que conformaron el acervo documental profesional, de la que la RGM tomó parte.

El término que más resaltó la identidad que se dio a conocer a través de la RGM, era cómo se refirió la Armada española a sí misma: corporación, un término ya en desuso pero que apareció de forma continuada prácticamente desde los inicios de la revista. Las corporaciones son, sobre todo, entes históricos característicos de las sociedades modernas. La definición que ofrece la sociología, nos aclara la visión que tenían los miembros de la Armada española sobre sí mismos como grupo. Corporación es toda institución social montada en el seno de una sociedad por personas o coaliciones para servir a una serie de fines más o menos explícitos mediante un ordenamiento de la conducta de sus miembros según criterios de jerarquía interna, coordinación imperativa y normas de comportamiento eficaz y de acceso, reparto, participación y exclusión diferenciales a los bienes escasos cuyo control se busca[849].

4.1. Educación moral y marinería

Una de las características de una corporación es que se atribuye la cualidad de ser la solución más eficaz para la consecución de sus valores específicos últimos. A pesar de la aplicación de sanciones, ninguna corporación renuncia a conseguir que sus miembros tengan un cierto nivel de identificación moral con ella[850]. La naturalización de las relaciones sociales entre sus miembros debe entenderse como una estrategia creada por el hombre para dotar a sus

---

[848] Álvarez Arenas, E. (2001) "Teoría del Pensamiento Naval" *Cuadernos de pensamiento naval* (1) pp. 1-12.
[849] Giner, S. y Pérez Yruela, M. (1979). *La sociedad corporativa*. Centro de Investigaciones Sociológicas, pp. 13-14.
[850] *Ibíd*., p. 19.

instituciones de la legitimidad que éstas requieren para prolongar su existencia en el tiempo y resistir a los embates del cambio social y de la historia[851].

Las identidades emergen en las modalidades más específicas de poder y por ello son más un producto de la marcación con la diferencia y la exclusión que un signo de una unidad idéntica[852]. Esto guarda una relación directa con que existe una diferente asunción de valores del profesional militar según su nivel de responsabilidad y su expectativa de carrera. Cuánto más alto es el estadio de la formación militar más explícita será la educación en valores ya que la oficialidad requiere una formación basada en un mayor volumen de conocimientos, pero también y fundamentalmente requiere actitud mientras que los subordinados precisan destrezas y normas de conducta[853].

La socialización militar se ejerce en las academias de enseñanza, en las que se inculcan los valores significativos de la organización. Aunque los valores se enseñen en la etapa de formación y pertenezcan a la época de aprendizaje de los cadetes, la vocación en tanto supone asumir los valores militares, no se adquiere hasta que se ejerce la profesión, que es cuando se practican. Es en el ejercicio de la profesión en el que se interiorizan los valores de la milicia. Alonso Baquer estructuró los principales valores militares en una clasificación de ocho: Lealtad-Fidelidad, Espíritu de Sacrificio (Abnegación), Compañerismo, Disciplina, Obediencia-Subordinación, Valentía-Arrojo, y Amor a la Patria, todos ellos presididos por el Honor. Los antecedentes de estos valores son las Virtudes Cardinales: Justicia, Prudencia, Templanza y Fortaleza, fundamentales para ejercer la profesión y el mando militar, pero de los que no hubo ningún artículo en el período estudiado de la RGM[854]. Los valores castrenses no son asignaturas y no deberían quedarse en el ámbito educativo sino en la formación continuada, por eso la RGM hubiera sido un buen cauce de difusión.

Cuando se ha analizado la historia militar se ha expresado que, de la combatividad rusa, el sacrificio japonés y la resistencia española en circunstancias al borde del aniquilamiento, se ha deducido siempre de manera unívoca la supremacía de los valores humanos[855]. Las Fuerzas Armadas españolas han estado siempre reforzadas por las virtudes militares. Pese al énfasis que suele hacerse sobre los valores y las virtudes militares de la Armada, hay que esperar hasta el año 1901 para encontrar el primer artículo que hable de una educación moral Fue un tema escasamente tratado en la revista, los valores morales apenas representan un 0.84% de los contenidos de la RGM.

El artículo lo escribió el capitán de navío José Cano Manuel, comandante del guardacostas acorazado *Vitoria*, que sólo escribió éste y otro con posterioridad. Aunque comenzó reconociendo que la educación resultaba cada día más compleja y delicada debido al

---

851 Doncell de la Colina, J. A. (2004).
852 Hall, H. (2003): p.18.
853 De la Lastra Díaz, J. (2008) *La formación en valores en la profesión militar*. (tesis doctoral) Universidad de Zaragoza, pp. 22-23.
854 Alonso Baquer, M. (1971) *El Ejército en la sociedad moderna* en De la Lastra Díaz, J. (2008) *La formación en valores en la profesión militar.* (Tesis doctoral) Universidad de Zaragoza, p. 137.
855 Alonso Baquer, M. (1987) "Los Hombres de la Defensa. Tipología". *Boletín de Información del CESEDEN* (200) pp.1-14.

perfeccionamiento del material naval moderno, no se ocupó de cuestiones técnicas sino morales:

> *"El espíritu de la época, obliga también, por otra parte, a sustituir los arcaicos móviles de obediencia instintiva y pasiva que constituían la base de la disciplina en las antiguas dotaciones, por una obediencia activa y razonada; en una palabra, a que se establezca una disciplina consentida o inteligente pero cada día más severa; los ideales varían con los tiempos, y al marinero hoy, se hace preciso prepararle por medio de una elevada educación moral, para que llegue consciente y gustoso, en la obscuridad y aislamiento de un compartimento estanco o a bordo de un torpedero, hasta el sacrificio de la vida en aras de la patria"*[856].

La educación moral orientada hacia la marinería era una misión a cargo de la oficialidad que ayudaría a ganar prestigio en la sociedad civil. Proponía que en el plan de estudios de la Escuela de Ampliación para Oficiales se incluyeran el estudio científico del hombre y la Sociología ya que la misión de la oficialidad en los buques de combate, no había de ser sólo instruir militar y profesionalmente a las dotaciones de marinería, sino también, la de educar a sus individuos civil y socialmente, durante todo el tiempo que durasen sus campañas. Estaba seguro de que, adoptando esta idea, las planas mayores verían extenderse los horizontes de su influencia y dominio sobre el personal, al mismo tiempo que ganarían la consideración, respeto y cariño de las clases populares del país, rodeándose de una aureola, que jamás alcanzarían en tiempo de paz con sólo el brillo de las armas.

Propuso convencer de la disciplina más que imponerla a través de conferencias, que debían ser sencillas y con ejemplos adaptados al entendimiento del auditorio. Apuntó que lo más difícil sería encontrar el estilo apropiado a la inteligencia media del auditorio, por no estar la oficialidad familiarizada con la dicción simple y rústica, necesaria para hacer comprender ciertas ideas abstractas a individuos que sólo poseían un reducido caudal de palabras. Insistió en que las imágenes más simples y las más vulgares metáforas, quizás no serían comprendidas por muchos de los marineros del Cantábrico o de la costa de Levante, y una inspirada arenga, llena de bellezas, podría hasta entusiasmarles, pero seguramente sin comprender nada de lo expresado por el oficial orador.

Poco a poco hubo alguna filtración de lo que se consideraba la disciplina moderna de la tropa. En la traducción española del artículo escrito por un capitán de artillería y profesor del curso de educación de las tropas en la especialidad militar de Saint Cyr comenzaba con una entradilla que aclaraba que el texto de la *Grand Revue*, aunque se dirigía a la educación militar de los soldados, se creía muy de aplicación a las clases similares de marinería en España, y aunque tanto su punto de vista como la base de la que partía eran bien discutibles, su lectura debía prestarse a la meditación dada la importancia del asunto. El artículo incidía en que la educación debía ser persuasiva antes que ser autoritaria o coercitiva y que la oficialidad para hacerse respetar, era preciso que se presentase como jefes capaces, conscientes y firmes[857].

---

[856] Cano Manuel, J. (1901)" Educación de las dotaciones de los buques". *RGM* (48) p. 178.
[857] Gran Revue (1908) "La disciplina moderna y la educación de las tropas". *RGM* (63) pp. 833-847.

En enero de 1912 apareció un artículo del teniente de navío Pérez y Fernández-Chao sobre lo contraproducente de la estancia de los marineros en las dependencias terrestres de la Armada, donde eran usados como peones del movimiento del arsenal, sin recibir instrucción marinera alguna. Afirmaba con contundencia que no era que la marinería llegase de la instrucción sin haber aprendido nada, era que la terminaba peor de cómo habían llegado de sus aldeas, al menos en el sentido moral de la palabra. Los cuartelillos o depósitos donde se alojaban a la espera de su distribución en buques, también albergaban a los que se encontraban pendiente de sumaria en cumplimiento de sanciones gubernativas, penas correccionales o servicio disciplinario. "Se *comprenderá, pues, que estos no sean precisamente un colegio de escolapios en cuanto a escuela de moralidad y buenas costumbres"*[858].

Estos alojamientos terrestres albergaban tres tipos de personal: dotación fija del arsenal, marinería de depósito y detenidos procesados. Se pedía la supresión de los cuartelillos:

> *"Creemos firmemente y lo hemos dicho repetidas veces, que la Marina debe tener orientadas hacia tierra las menores raíces posibles, esto es, las indispensables tan sólo a la naturaleza humana que tiene el pícaro defecto nativo de ser terrestre. ¿cómo puede ocurrírsele a nadie hacer marineros en tierra?"*[859].

Este artículo también solicitó acabar con la redención en metálico del servicio militar obligatorio, un tema escasamente tratado en la *RGM,* aunque de vital importancia.

Otro de los pocos artículos sobre educación moral llegó a la revista a través del agregado naval en Japón en un artículo a propósito de la prisión naval de Yokosuka. Argumentó que si la educación y la represión o castigo fallaban se derivaba en la delincuencia, y que una defectuosa educación moral era responsabilidad de los mandos. Para perfeccionar las dotaciones con las que ser invencibles en igualdad de material, proponía aumentar la actividad a bordo para contrarrestar la perniciosa molicie. Consideró que cuanto contribuyera a impedir que las tripulaciones estuvieran ociosas, así fuera en minutos, era un buen paso para que la instrucción, y la educación moral sobre todo, lograran provechosos frutos[860].

La moral precisaba práctica y teórica, pero no existía un manual que contemplara esta materia, por esta razón también reclamó la necesidad de una obra de Educación Moral en el plan académico de las escuelas para la formación de los oficiales del Cuerpo General. Y es que los marinos manifestaron interés por los valores morales desde los primeros números de la RGM. El teniente de navío Gutiérrez Vela, comisionado para la Exposición Internacional de París, describía los progresos de armamento al tiempo que reflexionaba profundamente sobre los límites morales de la Marina de guerra. Pese a que el encargo era hablar de la

---

858 Pérez y Fernández Chao, E. (1912) "La educación de la marinería". *RGM* (70) pp. 27-43.
859 *Ibíd.*
860 Lago de Lanzos, C. (1922) "Sobre educación y delincuencia militar. La prisión naval de Yokosuka(Japón)". *RGM* (90) pp. 329-356.

Exposición Universal, manifestó su opinión sobre la moderna artillería, en concreto el torpedo, al que consideraba contrario al Derecho de gentes.

> *"A mi juicio, el empleo de los torpedos en la guerra de mar, implica la admisión en ella como lícitos de todos los medios, cuyo objeto sea destruir al enemigo; en la guerra, en general, están reprobados algunos como contrarios al derecho de gentes, como lo estaba antes la bala roja, ¿Por qué no ha de reprobarse también el uso de los torpedos? ¿no es contrario al derecho de gentes el hacer perecer centenares de hombres, que sin ningún género de indicio, sin la menor sospecha de peligro, y sin poder evitarlo, ni luchar ni defenderse, se ven lanzados por aire y destrozados por efecto de la explosión de una mina submarina? ¿No constituye esto verdadera alevosía? Y si lo es ¿por qué no debería proscribirse? ¿Se quiere utilizar el efecto de los torpedos? Pues limítese su uso en buena hora a las defensas de los puertos, canales y costas, previo aviso, y en este caso habrá desaparecido su parte odiosa; porque el que intente atacarlos ya sabe de antemano los peligros que va a correr"*[861].

También hablaba del Derecho de gentes en la misma época, el contador de navío de primera López Morillo para hablar de la inmunidad completa que debía amparar al buque mercante, como marina civil que era. Apeló al principio de Montesquieu de que las naciones debían hacerse en la paz el mayor bien y en la guerra el menor mal posible, sin lastimar sus intereses[862]. Para López Morillo desde el mismo momento en que el abuso de la fuerza era rechazado y reprobado en el dominio de las ideas, el derecho iba ganando terreno y ya no había Estado que defendiera el bandolerismo de los corsarios. Cabe recordar que en el primer artículo del tratado firmado en París el 16 de abril de 1856, ya se abolía el corso. No todo valía, ni en la guerra ni contra el enemigo exceptuando la lucha frente al contrabando de guerra.

Señaló que el buque armado en corso no tenía otro objeto que atacar el buque mercante, a la nave pacífica e indefensa, despojando de sus bienes a los particulares, y se mostró contrario a una acción que repugnaba a la razón y a la conciencia. Las ideas de honor obligaban a luchar por la honra de la bandera, contraria al corso, así lo justificaba:

> *"... el buque de la marina militar representa un factor de la fuerza pública del Estado; organizado para la guerra, los jefes y oficiales que lo dotan forman parte de un instituto nacional, respetable y respetado, con derechos propios que no pueden prever en tiempo de paz; completamente identificados con los intereses patrios, las ideas de honor, de gloria y de renombre les obligan a combatir por la honra de su bandera, sin que la avaricia ni el deseo de lucro deban inducirles jamás a abandonar la senda del honor.*
>
> *La misión del buque de guerra será más noble dirigiendo sus esfuerzos contra el verdadero enemigo de la patria, contra aquel que puede hostilizar y defenderse".*

En términos generales siempre se ha considerado que la militar era una carrera de honor:

---

[861] Gutiérrez Vela, R. (1879) "La Marina en la exposición de París". *RGM* (4) pp. 198-214.
[862] López Morillo, J. (1879) "Inmunidad completa para el buque mercante" *RGM* (5) pp. 269-276.

"Todo Oficial de Marina, como todo el que ejerza una carrera o profesión, especialmente alguna de las militares, debe poseer el conocimiento de sus deberes, gozar de la aptitud necesaria para el cumplimiento de éstos y tener las cualidades que califican como hombre de honor"[863].

A veces las opiniones enfrentadas chocaban públicamente en las páginas de la revista hasta sentirse agraviados moralmente. En 1884 el ingeniero jefe García de Angulo mandaba un comunicado a la RGM por considerarse agraviado en su honor:

"*En el número de la REVISTA correspondiente al último mes de setiembre, ha insertado un artículo suscrito por el teniente de navío D. Eugenio Agacino, en el que al ocuparse de la Gerona y el Navarra se expresan afirmaciones que pueden lastimar la reputación del Cuerpo a que tengo la honra de pertenecer.*
Escrita y presentada en esa redacción tenía una contestación al artículo del Sr. Agacino, refutando con datos oficiales sus aseveraciones, pero vedada la inserción de escritos de este género por Real orden de 22 de septiembre último, he debido renunciar forzosamente a solicitarla, lo que ruego a V.E. tenga la bordad de hacer constar en esa Revista que tan dignamente dirige.

Enrique García de Angulo.

Ingeniero jefe de la Armada, oficial del Ministerio de Marina"[864].

No hemos encontrado en la R.O. mencionada nada expresado en este sentido de "escritos de este género". En dicho artículo el teniente de navío Agacino hacía de cronista del viaje a bordo de la fragata *Vitoria* de los Reyes de España junto con la escuadra de instrucción. Presenciando SSMM el desfile, la artillería demostró deficiencias y poco andar. Ante esta falta de operatividad, precisamente por su deber con la corporación, el teniente de navío Agacino se sintió en la necesidad de ofrecer una explicación a lo ocurrido con el material. Opinaba que la causa única de lo acontecido con la *Gerona* obedecía exclusivamente a deficiencia en las nuevas calderas que se habían construido en el arsenal de Cartagena; así como que el escaso andar de la *Navarra,* a pesar de su potente máquina y su escaso tonelaje, era defecto ya de imposible remedio, por cuanto provenía de la construcción del vaso cuya curva maestra y su línea de calados formaban una muralla invencible para toda velocidad superior a la que había obtenido al desarrollar toda la fuerza de que era capaz su potentísima máquina[865].

Al referirse a la educación naval, el teniente de navío de 1ª Fernández Flórez se centró en la disciplina como educación moral de los ejércitos, ya que la definía como el conjunto de los deberes y obligaciones militares y el exacto desempeño de todos ellos[866]. La disciplina

---

[863] Llano, F. De (1906) "Consideraciones sobre la Ley de ascensos de la Armada" *RGM* (58) p. 82.
[864] García de Angulo, E. (1884) "Comunicado del Sr. García Angulo". *RGM* (15) p. 778.
[865] Agacino, E. (1884) "Viajes de SSMM a bordo de la escuadra de Instrucción" *RGM* (15) p. 546
[866] Fernández Flórez, I. (1894) "La educación naval" *RGM* (35) pp. 445-461.

aplicada, con necesaria y justa severidad, conseguía que los grandes capitanes fueran más amados que temidos a pesar de la justa severidad que desplegaron, según el mismo autor en 1894.

En la RGM no hubo abundancia de menciones a los valores morales y militares, aunque sí alguna referencia a la importancia de éstos en la formación, sobre todo por parte de los subordinados. Se consideraba que los tres principios fundamentales que debían formar el plan para la educación del marinero eran los morales, los militares y los técnicos de su especialidad. También se asumía que los dos últimos estaban aceptados universalmente, eran puestos en práctica en todos los métodos más o menos perfectos de la educación militar; pero respecto al primero, o sea sobre la educación moral del marinero, nada se había hecho en la Armada española, no obstante ser su alcance tan importante[867].

En la revista, el capitán de navío Cano, reflejaba una misión moral de la oficialidad: la de formar en valores a la marinería. Volvió a señalar que el método idóneo era por medio de conferencias sobre disciplina, ilustrándolas para hacerlas más atractivas, con ejemplos contemporáneos.

También se pueden encontrar recordatorios de la disciplina como un valor, pero sólo aplicado a la marinería. Así lo expresaba el coronel -capitán del Real Cuerpo de Alabarderos y antiguo jefe de Artillería de la Armada- Joaquín de Cifuentes a la hora de hablar de la reorganización de la Marina de guerra:

> *" Hay que penetrarse que el marinero de la época actual debe ser antes que nada militar y después marinero, entendiéndose por militar, no la igualdad y exactitud de sus movimientos ni la uniformidad de su vestuario, ni otra porción de detalles militares, nada de eso, el ser militar es tener espíritu militar, y para a poseer esa virtud, es preciso aprender a tener disciplina, ciega obediencia, amor y fidelidad a su bandera y al instituto en que sirven, en una palabra, a dar la vida por su patria cuando se presente el momento oportuno.*
>
> *En España, desgraciadamente, y por causas conocidas de todos, como son la carencia de Escuela y la ausencia de Maestros que las precedentes virtudes enseñen, produce, como es natural, la negación de todo espíritu militar y muchísimo menos marinero"*[868].

La formación moral de la marinería no estaba contemplada en el plan de estudios ni existían manuales específicos por eso se pedía mayor implicación de los mandos no sólo porque se consideraba que las tripulaciones de moral sólida y excelsa merecían la admiración de propios y extraños sino hasta por la ventaja competitiva que podía llegar a suponer, ya que

---

[867] Cano Manuel, J. (1901)" Educación de las dotaciones de los buques" *RGM* (48) pp. 177-184.

[868] Cifuentes, J. De (1902) "Apuntes sobre la reorganización de la Marina de Guerra. Continuación" *RGM* (50) pp. 493-501.

instruyendo y educando de modo perfecto a las dotaciones, se podría llegar a ser invencibles a igualdad de material[869].

El capitán de corbeta Lago de Lanzos creía que si la educación moral fallaba aparecía la delincuencia y era responsabilidad de los mandos evitarla. La educación moral-militar, el desarrollo pleno de las virtudes que habían de ejercitarse en el servicio-y aún después de él si la labor había de ser, como debía serlo, más trascendental todavía- era obra y cometido, entre los profesionales y los técnicos a los que, con mayor esmero, con verdadero amor, precisaban dedicarse.

En 1907 el teniente de navío Bullón publicó un artículo bajo el título "Patriotismo eficaz" alertando sobre las necesarias reformas que debía afrontar la Marina en tiempos de paz, para ser resolutivos en tiempos de guerra, y para ello mencionaba el honor y el patriotismo. Las corporaciones militares no debían ser reacias, aunque hubiese que herir algunos intereses personales, para que en ellas se llevasen a cabo cuantas reformas aconsejaran las épocas y circunstancias por radicales que aquellas fueran.

De no acometer dichos cambios serían, en primer término, las responsables de cuantos daños a la patria viniesen del exterior en caso de conflicto, sin que bastara para disculparlas si en la paz no tuvieron abnegación, que en tiempo de guerra sacrificaran la vida, ya que con eso quedaría a salvo la dignidad personal y el honor del uniforme, pero no la patria. Si al valor de dar la vida, no le antecedían los de abnegación, disciplina, organización, el acierto para elegir los elementos de combate en tiempo de paz y todos aquellos que completaban el triunfo, de nada serviría tamaño sacrificio. Dejó claro que generalmente, solían ser más eficaces y necesarios los sacrificios en tiempo de paz que en el de guerra[870]. De esta manera, volvía a insistirse, desde la propia corporación, que no bastaba con dejarse matar con honor, había que ganar y ello se conseguía con las reformas en lo cotidiano.

Tres años después, en 1910, el teniente de navío Andújar realizó una comparativa de la educación inglesa de los guardiamarinas con la española por las ventajas que observó en dicho sistema para la aplicación, la laboriosidad y el estudio de la oficialidad. También incidió en el tema de las fuerzas morales; el valor, el sacrificio, el desinterés, la sencillez, consideró necesaria la cultura para el fomento y utilización de las fuerzas morales, importantes en el ciudadano y en el buen militar. Precisamente eran las fuerzas morales las que producían el valor que inducía al hombre a afrontar con serenidad la batalla o la tormenta; la predisposición al sacrificio personal que estimulaba al hombre a sacrificar su propia vida por el honor de la patria y la victoria de su bandera; el desinterés que llevaba al militar a trabajar en la paz y en la guerra sin poner la mira en recompensas inmediatas, aunque después las deseara y hasta le fueran debidas como remuneración justa a sus esfuerzos. La fuerza moral del amor de la justicia era un lazo potente de las comunidades militares; la tendencia a la sencillez en todo, a las ideas puras en todo, mirando con desvío u otorgando escaso mérito a todo lo que tenía carácter meramente ornamental y decorativo.

---

869 Lago de Lanzos, C. (1922) "Sobre educación y delincuencia militar. La prisión naval de Yokosuka (Japón).". *RGM* (90) pp. 329-356.

870 Bullón, R. (1907) "Patriotismo eficaz" *RGM* (60) p. 579

Para el autor, el que poseía estas cualidades era un buen ciudadano, un hombre de bien, y sobre todo, un militar noble y honrado[871].

Los valores individuales habían de estar a disposición del servicio para que ofrecieran rendimiento, por eso el patriotismo era el cimiento de la superestructura moral de las corporaciones militares. Dada la importancia que a nivel individual se otorgaban a estos valores, el reflejo de los contenidos en la RGM del 0.84% parece escaso, por eso deleita el lenguaje usado en los artículos encontrados:

> *"Un buen patriota suele tener mucho amor propio, pero no para exaltar su propia personalidad, sino para mejor servir los intereses del servicio; suele tener dignidad, decoro, voluntad, tenacidad de propósito, no precisamente como valores individuales, personales, sino como valores a disposición del servicio, porque el servicio es su objetividad y en él es donde deben dar su rendimiento, ¿Qué nos importa, en efecto, que un individuo posea estas cualidades sino las utiliza más que para su propio beneficio?*[872].

Lo ocurrido en Santiago de Cuba en 1898 encarnó el concepto de *"*Disciplina heroica*"*. La idea de los institutos militares como garante de lo moral se afianzó tras la Primera Guerra Mundial. Así lo expresó el capitán de fragata Carvia:

> "*...ellos son, porque su constitución misma les impone más que el deber la necesidad biológica de ser, guardianes y depositarios fieles de un tesoro de valores morales, que al cabo no es otra cosa que muestra inequívoca del que en estado potencial, en estado quizás embrionario, posee la masa emocional, y en el que se encierra el único remedio que pude salvar la situación presente*"[873].

En 1926 apareció en las hojas de la RGM una iniciativa de corte social de asociacionismo cooperativo de los pescadores bajo la denominación de Pósitos de pescadores. Fueron tres artículos sobre la Caja Central de Crédito Marítimo escritos por el capitán de corbeta Alfredo Saralegui Casellas, de la que era secretario general[874]. La Caja Central de Crédito Marítimo fue una cooperativa de crédito popular, obra social del ministerio de Marina destinada a favorecer a los pescadores, creada por Real Decreto del 10 de octubre de 1919,[875] siendo ministro de Marina Manuel de Flórez. La política de pósitos de Saralegui encontró buen acomodo en la política social de la Dictadura de Primo de Rivera[876]. Alfredo Saralegui ya había impulsado la creación de pósitos de pescadores en 1915 siendo teniente de navío preocupado por la redención del pescador. Su primer artículo en la RGM comenzó

---

[871] Andújar, M. (1910) "La enseñanza naval en Inglaterra y análisis de su adaptación a nosotros*" RGM* (67) p. 566.
[872] *Ibid.,* p. 567.
[873] Carvia, S. (1920)" La disciplina militar y el porvenir de la civilización" *RGM* (86) pp. 197-206.
[874] Rodríguez Santamaría, B. (1916). "Los pescadores del Norte y Noroeste de España. Su vida social y particular por provincias". *Editorial Alemana*, p. 37.
[875] Gaceta de Madrid núm. 285, de 12/10/1919, pp.153-154.
[876] Ansola Fernández, A. (2007). Una pesca feliz: Alfredo Saralegui y sus pósitos de pescadores (1915-1936). *Historia social*, pp. 3-26.

manifestando que los Pósitos de pescadores eran los instrumentos más adecuados para alcanzar la redención definitiva y la elevación moral y material de su clase[877].

Aunque el papel benéfico social de esta obra era incuestionable y el prestigio moral de la corporación se viese incrementado por ella, sólo hemos encontrado en la RGM las referencias escritas por el propio secretario general:

> *"He ahí la prueba más convincente de la unanimidad que en la costa existe a favor de la labor de justicia y pacificación social que el Ministerio de Marina desarrolla por intermedio de la caja Central de Crédito marítimo y de los Pósitos de pescadores, marítimos y marítimo-terrestres".*

Quizá la revista no fue el marco idóneo para el fomento de la mejora de las difíciles condiciones laborales, económicas y sociales de los pescadores españoles y por eso fundó y dirigió *España Marítima y Pesquera*, una publicación mensual continuadora de *España Marítima* a la que la hemeroteca digital de la Biblioteca Nacional considera el principal propagandista en España del mutualismo de los trabajadores de la mar e impulsor de los Pósitos de Pescadores

Los motivos que alegaba el comandante para la creación de la Caja Central de Crédito Marítimo eran tanto de orden moral -la justicia social- como nacional, ante la necesidad de evitar las luchas internas. Los jefes y oficiales habían constatado los abusos a los que se sometía a la clase pescadora por su incultura. También veían con preocupación cómo era objeto de propagandas subversivas, que la iban alistando en la más extrema izquierda de la lucha social. De ahí que Saralegui intentara luchar contra la injusticia como amenaza social. Los ámbitos de actuación de la Caja Central de Crédito Marítimo resultaron muy amplios, sumando ventajas como ocuparse de la difusión de la cultura, que, según Saralegui, esto robaba tiempo de estancia en la taberna. En la segunda entrega advirtió cómo se habían tomado medidas para elevar la cultura de las clases marineras[878].También los hábitos perniciosos, en concreto la frecuente dipsomanía que llevaba a los hombres a la ruina moral, era contemplada como un área necesaria de actuación:

> "*Es, desgraciadamente, proverbial en todo el mundo la afición a la bebida de la gente de mar. La monotonía y aislamiento de la vida profesional, la expuesta y ruda lucha diaria que son los elementos tienen que sostener y la añoranza de los seres queridos ausentes, excusan, si no explican, lo que puede constituir un tan desagradable como peligroso hábito"*[879].

---

[877] Saralegui, A. (1926) "Actividades de la caja Central de Crédito Marítimo, de los pósitos y sus finalidades preferentes" *RGM* (98) p.333.
[878] Saralegui, A. (1926) "Actividades de la caja Central de Crédito Marítimo, de los pósitos y sus finalidades preferentes" *RGM* (98) pp. 491-506.
[879] Saralegui, A. (1926) "Actividades de la caja Central de Crédito Marítimo, de los pósitos y sus finalidades preferentes" *RGM* (99) p. 223.

En 1927 el capitán de corbeta Lago de Lanzo incluía la moral militar como uno de los factores de la eficiencia y por tanto creía necesaria, y reclamaba, su enseñanza en la escuela naval. En "Los Factores de la eficiencia*"* trataba sobre dedicar la era de la paz a prepararse para la guerra y hablaba de la moral, la orgánica y la técnica[880]. En primer lugar, explicaba los factores morales ya que el material, bueno o mediano, era el que el país entregaba, en él no incumbía interferir, era en la ejecución de las fuerzas y sus servicios donde estaba la responsabilidad absoluta, íntegra, indivisible. La moral militar, apoyada en la orgánica y la técnica, salvaba las situaciones dentro de la campaña.

Para el capitán de corbeta, hablar de moral militar era hablar de espíritu militar, de abnegación, de disciplina, de policía, de uniformidad. Los fundamentos de esta moral debían iniciarse en la Escuela Naval Militar. Respecto al espíritu de Cuerpo, había de nutrirse de nobles emulaciones, el deseo de superarse los unos a los otros en el cumplimiento del deber. Incidía en la necesidad de que se atendiera la educación de los oficiales en el tema de la moral militar desde la misma Escuela Naval Militar.

El mismo autor escribió varios artículos bajo el título "Escarceo profesional*"* en el que diferenciaba la educación, principalmente virtudes, de la instrucción[881]. Recordaba que el espíritu había de abarcar a toda la corporación, no sólo a las clases subalternas. Afirmó que el nervio y la médula del espíritu militar eran consecuencia de la ética corporativa[882].

El corporativismo militar exigía a sus miembros una personalidad etnocéntrica, era imprescindible dejar fuera complejos y tibieza[883]. En enero de 1931 bajo el título *"*Aeronáutica naval. Una justificación, un llamamiento y un ruego*"* el teniente de navío y aviador naval Manuel Aleman comenzó una disertación resaltando las virtudes militares donde ocupó un papel destacado el orgullo profesional fundamentado:

> *"¿En qué debe estar fundamentado el orgullo profesional de un buen oficial de Marina? Todos lo sabemos; en su amor a la profesión, su conciencia exagerada en el cumplimiento del deber, su capacidad técnica y militar y su buena fe, honradez, sinceridad, abnegación y ejemplo excelente en todos los actos del servicio. El buen oficial de una Marina de guerra, que debe sentir y practicar indudablemente todo esto, puede hacer gala de un orgullo profesional sin límites y lo que su vida privada sería un defecto intolerable, en el servicio se convertirá en una virtud militar de las más preciadas."*

En el fondo lo que hizo este oficial fue desarrollar lo que era un concepto de dos palabras: espíritu militar, siempre presente en las Reales Ordenanzas para las Fuerzas Armadas. Actualmente se recogen en el capítulo I del título I del Real Decreto 96/2009, de 6 de febrero en el Artículo 14. El militar cuyo propio honor y espíritu no le estimulen a obrar siempre

---

880 Lago de Lanzos, C. "Factores de la eficiencia (Miscelánea y esbozos)" *RGM* (101) pp. 47-62.
881 Lago de Lanzos, C. (1927) "Escarceo profesional". *RGM* (100) pp. 723-729.
882 Lago de Lanzos, C. (1928) "Escarceo profesional. Espíritu militar. Espíritu de Cuerpo" *RGM* (103) p. 188
883 Martínez Aparicio, J. (1990) "El cambio de modelo de organización en la profesión militar hacia el corporativismo". *Cuadernos de estrategia*, (19) pp. 21-33

bien, vale muy poco para el servicio; el llegar tarde a su obligación, aunque sea de minutos; el excusarse con males imaginarios o supuestos de las fatigas que le corresponden; el contentarse regularmente con hacer lo preciso de su deber, sin que su propia voluntad adelante cosa alguna, y el hablar pocas veces de la profesión militar, son pruebas de gran desidia e ineptitud para la carrera de las armas.

Sobre todo, es destacable, la parte última del artículo que hizo referencia a hablar sobre la profesión y que el oficial Aleman invitó a hacer sin reservas. No concebía la modestia profesional en un oficial de la Marina de guerra. Al enumerar las virtudes militares que debía poseer un buen oficial había citado la ejemplaridad. El ejemplo de las virtudes influía en el respeto y consideración que el subordinado debía sentir hacia el superior y que tanto contribuía al sostenimiento de la disciplina militar, y además estaba reñido a muerte con la modestia profesional. Justificó que el oficial modesto no daría nunca ejemplo de sus virtudes al subordinado, para lo cual tendría que ponerlo de manifiesto, sino que, por el contrario, su modestia le obligaría a ocultarlas, por tanto, no sería un buen oficial de Marina. Decía que podría ser alabada su modestia como virtud envidiable en su vida privada y debería citársele como ejemplo a los niños en las escuelas, junto con otras alabanzas por el mismo concepto, a esa simpática flor que se llamaba la violeta[884]:

> *"Pero, repetimos, un oficial así no será un buen oficial de la Marina de guerra, de un oficial que "es un chico muy modesto" -en su profesión, se entiende-como a ello no sigan otras alabanzas profesionales, desconfíe; ese oficial, en el noventa y nueve por ciento de los casos, esconde con su modestia una ineptitud que, a poco que se analicen sus casos en el servicio, será fácil poner de manifiesto"*[885].

El escrito finalizó con un alegato a favor de que se escribiera sobre aeronáutica naval en la RGM con orgullo profesional para ocupar su sitio en el desarrollo de la aviación y para difundir el criterio naval de la aviación española.

Si bien los consejos de guerra por pérdida del buque eran de sobra conocidos y la mejor manera de restituir el honor profesional para un marino, sólo hemos encontrado uno publicado en la RGM. Recogido en la sección de "Notas profesionales"; el Consejo de guerra por el hundimiento del crucero *Blas de Lezo*, fue una buena noticia ya que, al ser declarados no culpables, les liberaba de la carga moral de haber perdido el buque. El 3 de marzo de 1933 se celebró en la biblioteca del ministerio de Marina el Consejo de guerra para ver y fallar la causa instruida por el naufragio del *Blas de Lezo*, acaecido en aguas de Finisterre durante unas maniobras navales:

---

884 Esta referencia fue un sutil guiño a las obras de José de Cadalso "Los eruditos a la violeta" (1772) y "El buen militar a la violeta" (1790), dos sátiras que ridiculizaban a la gente superficial (a la violeta, el perfume en boga) que bajo el dictamen de las modas hacía pasarse por lo que no era para lucirse en sociedad. La expresión "a la violeta" usada como sinónimo de falta de autenticidad.

885 Aleman, M. (1931)" *Aeronáutica naval. Una justificación, un llamamiento y un ruego" RGM (*108) pp. 63-35.

"…no encuentra punible ni hecho delictivo en lo que respecta a la varada del buque en el paso del "Centollo", ya que ha quedado plenamente demostrado que la piedra origen del accidente era absolutamente desconocida, y sin situación, por lo tanto, en las cartas náuticas y derroteros, pero no así en los auxilios y faenas llevados a cabo durante el salvamento del buque, que los considera el señor Fiscal incluidos en el delito de negligencia, y lo pena con un año de pérdida de empleo y grado para los tres procesados.

Reunido el Consejo para deliberar, sentenciaron, unánimes, un veredicto de inculpabilidad para los tres procesados, por considerar exentos de delito a los dignos Jefes que cumplieron estrictamente con su deber y con la máxima competencia y pericia.

La REVISTA felicita, uniéndose al sentir de la Marina, a los queridos compañeros, que pueden seguir mostrando orgullosos su honor profesional"[886].

La razón para ser recogido por la RGM, pese a no ser un contenido habitual, puede hallarse en que, según Enrique Cerezo, la prensa sensacionalista y tendenciosa trató de politizar el suceso para desprestigiar a la Marina monárquica mediante una campaña que, pese a todo, no obtuvo los resultados esperados por sus organizadores[887].También pudo deberse a que, anteriormente, la política de frialdad informativa no les había beneficiado cuando todos los demás medios de comunicación hablaron del accidente hasta llegar a lo satírico.

El 28 de octubre 1905 el crucero *Cardenal Cisneros*, se hundió al chocar con un escollo supuestamente no cartografiado, en la ría de Muros en A Coruña. El oficial de derrota olvidó recoger el cuaderno de bitácora cuando abandonó el barco, por lo que no pudo precisarse con exactitud el lugar del impacto, esto ensombreció la pruebas de no culpabilidad. Antes del Consejo de guerra lo hubo parlamentario y Víctor Concas, nuevo ministro de Marina desde el 1 de diciembre, afirmó que no había ningún afán corporativista de ocultación de lo acontecido ya que la Marina era la primera interesada en que se depuraran los hechos y en que se discutiera acerca de los mismos[888]. La RGM recogió lo acaecido de forma aséptica, declarando que fue una desgracia imposible de prever, un accidente de mar, y que como la prensa nacional ya había recogido el suceso, era tarde para informar a los lectores, pero aportaba detalles técnicos de cara al interés de las publicaciones técnicas extranjeras[889].

Finalmente, el Consejo de guerra sentenció al comandante del buque a un año de suspensión de empleo por negligencia al no haberse recogido el cuaderno de bitácora antes de abandonar el barco, quedando libre de cargos sin embargo por la pérdida del buque pero la sospecha de negligencia fue utilizada por la prensa satírica. El semanario satírico catalán ¡*Cu-Cut*!, en sus números correspondientes a los días 9 y 16 de noviembre de 1905, ya había insertado caricaturas y poemas satíricos sobre el naufragio del *Cardenal Cisneros*[890].

---

886 (1933) "Notas profesionales. Abril" *RGM* (112) p. 615

887 Cerezo, R. (1893): p. 348

888 Rubio Márquez, D. (2014) pp. 292-295.

889 Estrada, R. (1905) "El Cardenal Cisneros" *RGM* (57) pp.601-606.

890 En menos de quince días tuvieron lugar los hechos del *¡Cu-Cut!*, el asalto por parte de oficiales del Ejército de la redacción y talleres de *¡Cu-Cut!* y del diario *La Veu de Catalunya* en Barcelona el 25 de noviembre de 1905. Este enfrentamiento se expandió y supuso fracturas entre lo militar y lo civil y entre Cataluña y el resto

4.2. Identidad histórica

La identidad es un punto de encuentro que consiste en el proceso de interiorización por un grupo social de que posee formas de vida específicas, relevantes y representativas y se complementa de un sentimiento de pertenencia. La identidad es una construcción social que se fundamenta en la diferencia, en los procesos de alteridad o de diferenciación simbólica creando un contraste cultural, como proceso actúa a través de la diferencia. Necesita lo que queda afuera, su exterior constitutivo para consolidarse. Las identidades pueden funcionar como puntos de identificación y adhesión sólo debido a su capacidad de excluir, de omitir, de dejar fuera a otros[891].

La identidad histórica de la Armada española es el resultado de un proceso histórico con gran importancia del sentimiento de pertenencia corporativa y de la tradición. La expresión de la identidad se configura en los símbolos, representaciones y los rasgos identificatorios, que unen al interior del grupo y marcan la diferencia frente al exterior. Desde una mirada utilitarista, la tradición es un conjunto de respuestas culturales que sirven para resolver los problemas. La Armada construye y recrea su tradición en función de diferentes experiencias vivenciales. El pasado vivo en el presente, remite a la identidad del grupo social y a la categoría cultural. Es decir, cada grupo específico, con una experiencia histórica colectiva, posee una cultura y tradición propia. De manera que la identidad se construye social y culturalmente a partir de la tradición diferenciada de los otros[892].

La relación histórica tanto en sus propios lugares de la memoria como sus relaciones con lo externo a él, ha marcado la identidad de este grupo social, con una sólida tradición y una cultura institucional, que responden a una lógica interna propia y en cierto modo ajena a esa sociedad general en la que se ve inmersa. Se ha hablado incluso de un tipo de Marina colonial, cuya larga permanencia de aislamiento fuera de la metrópoli limitaba la formación y la hacía impermeable a toda clase de innovaciones por lo que la identidad se mantenía en estado puro.

Por otro lado, en el siglo XIX la autonomía de los marinos para tomar decisiones en plena navegación continuaba siendo muy amplia, pues las comunicaciones inalámbricas buque-tierra y viceversa, tardarían todavía en llegar. El marino continuaba representando el papel de embajador de su país allá donde iba y cuidaba su aire aristocrático y el de la institución a la que pertenecía, con el peligro de querer contemplarse como una corporación que se bastaba a sí misma[893]. Los reproches al aislamiento y ensimismamiento con el que ha vivido

---

de España. Su consecuencia directa fue la Ley de jurisdicciones de 1906 para limitar la libertad de expresión en prensa que duró hasta la llegada de la República.

[891] Hall, H. (2003): pp.13-39

[892] Marcos Arévalo, J. (2004). La tradición, el patrimonio y la identidad. *Revista de estudios extremeños*, *60*(3), pp. 925-956.

[893] Serrano Monteavaro, M.A. (1988) *Fernando Villaamil una vida entre la mar y el dolor: la guerra de Cuba*. Madrid, Asamblea Amistosa Literaria.

la Marina han sido una constante a lo largo de su historia[894]. En 1814 se publicó anónimamente el polémico "Juicio crítico sobre la Marina militar de España, dispuesto en forma de cartas de un amigo a otro", en donde se acusaba a l*a* Marina de haber querido formar dentro del estado otro estado distinto, aislado e independiente[895].

El oficial de archivos Romero y Salas expresaba en 1880 que la tendencia a excluir que predominaba en la Marina era perjudicial a todos los intereses, pero ninguno resultaba más perjudicado que los suyos. Sin poseer medios propios para vivir en el aislamiento, y aun poseyéndolos, no era aconsejable porque para ser fuerte necesitaba el concurso de todos[896].

Las peculiaridades de la Marina española no dejaron de sorprender a propios y a extraños. El teniente de navío de 1ª Montojo y Montojo publicó un estudio sobre el origen racional y evolución histórica de la jurisdicción administrativa y judicial de Marina en el que daba un dato que no por ser conocido no deja de ser sorprendente con la debida reflexión:

> *"El comercio marítimo y el derecho marítimo en España son anteriores a la constitución de la Marina de guerra. Puede decirse que la marina mercante en España ha precedido a la Marina de guerra ¡Cosa extraña! En Inglaterra, la Marina militar precedió a la mercantil…"*[897].

Una de las ventanas a las que nos ha permitido asomarnos la RGM fue a la de las rutinas de un trabajo que no tenía rutinas. Un joven guardiamarina narró en 1883 las vicisitudes del viaje del crucero *Aragón* a su paso por el Mar Rojo. La experiencia sirvió para comprender mejor el topográfico del lugar:

> *"En la entrada del mar Rojo y estando éste en completa calma, tuvimos ocasión, producidas por la arena en suspensión (de las cuales debe provenir su nombre) y que daba un tinte rojizo a toda la superficie que nos rodeaba"*[898].

Otras vivencias, como la temperatura a su paso por el Mar Rojo, fueron menos llevaderas y su testimonio ayuda a entender la dureza de las condiciones de vida a bordo de los cruceros de la Marina española. Sin duda el compartir este tipo de experiencias ayudaba también a sentirse identificado con los compañeros que las manifestaban:

---

894 La escasa influencia política de la Marina en la historia de España se debió a su defecto de constituir un mundo cerrado, al margen del parlamento, de la prensa y del pueblo según lo expresó Alonso, J. R. (1974). *Historia política del ejército español*. Madrid, Editora Nacional, p. 420.

895 No fue un misterio quién fue el autor de la obra, Luis María de Salazar, capitán de navío y ministro de Marina, prefirió ser cauto ante el corporativismo y permanecer en el anonimato para expresar los defectos de la corporación. O'Donnell, H. (2007). Luis María de Salazar, capitán de navío, ministro de Marina. *Cuadernos monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, (*54)* pp. 123-124

896 Romero y Salas, J. M. (1880) *La Marina Militar en España (Lo que es y lo que debe ser).* Madrid. Imprenta de Fortanet, p. 107.

897 Montojo y Montojo, S. (1901) "Estudio sobre el origen racional y evolución histórica de la jurisdicción administrativa y judicial de Marina" *RGM* (48) p. 396.

898 Pérez y Díaz de la Bárcena, M. (1883) "Viaje del crucero Aragón al archipiélago filipino" *RGM* (12) p.592.

"*...si bien llegó a ser excesiva, pues al sol llegó un día a 54º C, no nos molestó mucho a causa de reinar una brisa del S. que nos acompañó en casi todo el `paso" No sucedió lo mismo en el interior del buque; en la cámara de oficiales y camareta de guardia marinas, la temperatura fue constante de 46 a 49 º temperatura debida a la radiación de la máquina y calderas, lo que hacía estos alojamientos inhabitables"*[899].

En 1883 un familiar envió a la redacción de la revista unos manuscritos del brigadier Cosme Churruca que se publicaron con el convencimiento de que serían del agrado de los lectores. Si bien fueron publicadas fue porque la redacción consideró que eran observaciones que seguían vigentes y por tanto ayudaban a comprender, las ideas que se querían transmitir desde la revista, sobre todo en el documento con el epígrafe "Introducción a un Consejo de Generales*"*. Churruca reflexionaba sobre la Armada española, a la que no le faltaban leyes, sino que el problema era la inobservancia de las mismas y de las ordenanzas y eximía de responsabilidad a la tropa, sólo la mala elección del primer jefe inutilizaba el valor, la disciplina y los talentos de los que han de obedecer. El autor observó en la distribución de premios y castigos el gran reto con el que obtener resultados en la milicia, si sabían emplearse bien:

"La injusta distribución de premios y castigos, humilla el mérito y los talentos, destruye el entusiasmo militar, inspira desprecio por las leyes y relaja la disciplina; pues un premio mal dado eleva la incapacidad del mando y a las supremas dignidades, sofocando la noble ambición de los que desearían ganarle con su sangre; y una falta impune perpetúa al delito fomentando la esperanza de eludir las penas asignadas en la ley. Nunca fueron las tropas españolas menos premiadas que cuando asombraban a Europa con sus triunfos en Flandes y en Italia; pero tampoco veían un delito impune ni elevado al que no lo merecía; nunca fueron sus fatigas tan profusamente recompensadas como en los últimos años, pero jamás tan desairadas nuestras armas"[900].

Para Cosme Churruca, un vistazo a la historia confirmaba la línea seguida por los grandes capitanes: ser inexorables con los que violaban las leyes de la obediencia. Según Churruca, el valor y la obediencia eran las únicas virtudes que necesitaba un militar y que supusieron la superioridad naval en tiempos pasados. La RGM no arriesgaba al publicar un artículo cuya autoría era de un héroe tan respetado como el autor, ya que no iba a desatar ningún tipo de respuesta, aunque sin duda su publicación respondía a la necesidad de reforzar la tradicional importancia de la disciplina.

Si la RGM representó una fuente fundamental para conocer la variedad de preocupaciones que tuvieron los marinos a lo largo de su historia, una de las más curiosas fue la nomenclatura de sus buques. En 1887 el capitán de fragata Auñón y Villalón manifestaba que, aunque los nombres eran lo menos importante de los buques, considerados como máquinas de guerra, no estaba de más estudiar cuáles eran los más apropiados. Al margen de rendir homenaje, proponía que al menos hubiese algún fundamento que mereciese respeto:

---

899 *Ibid*., p.591.
900 Churruca, C. (1883) "Documentos inéditos. Introducción a un Consejo de generales" *RGM* (13) p. 439.

"…no hace muchos años tuvimos un falucho de guerra titulado Pimiento; que otros dos que operaron en el Ebro en la última campaña contra los carlistas, se llamaban el feo y el Feísimo; que aún existen en Cuba cañoneros con nombres tan insulsos como son los genéricos de Contramaestre, Guardián y Soldado…"[901].

Sobre la pertinencia de determinados nombres también escribió años después el teniente de navío de 1ª De La Guardia que preguntaba por el significado de llamarle *Concordia* a un buque de guerra. Incluso alegó razones de pragmatismo:

"…los nombres largos como Ruy López de Villalobos y Vicente Yáñez Pinzón, ni los acepta el uso, ni pueden pintarse-porque no caben- en los salvavidas, ni en los baldes…ni aun en la popa de los predichos del Don, como Don Álvaro de Bazán y Don Antonio de Ulloa, porque, vamos a cuentas, puede ser que nosotros estemos equivocados, pero entendemos que sería mucho más característico denominarles General o Almirante Fulano, o Fulano a secas; el que no los conozca, el que no sepa que se trata de un marino, de un conquistador o de un político, con menos razón sabrá quién es Don Zutano de Perengano"[902].

Sobre los buques, todo era importante y no hubo tema que no se tocara en las páginas de la RGM, que no olvidemos llevaba en el título ese carácter enciclopédico y abierto al mar puesto que no era sólo de la Armada. En 1904 el ingeniero industrial Carlos Eizaguirre, escribió sobre la futura escuadra española, pero hasta un punto de detalle asombroso afirmando que debían suprimirse los excesivos dorados que existían en los buques de guerra, ya que ocupaban a muchos hombres y costaban mucho dinero sin resultado práctico para el país, pintándose, por ejemplo los pasamanos, del color que menos cuidado de conservación exigiera[903]. Este mismo año, el teniente de navío Calvar reparaba en los detalles, en los que decía reinaba cierta despreocupación pero que en conjunto podían llevar al desmembramiento de cualquier unidad. Además, sostenía que la mayoría de sus compañeros y personalidades de relieve de la Marina opinaban como él:

"Las cosas de menos importancia, que en momentos determinados la alcanza grande, no pueden o mejor dicho no deben desatenderse fiando en su pequeñez, porque unidas todas sin darse nadie cuenta de ello, bastardean y llegan a cambiar el modo de ser y verdadera mira de elementos necesarios a la vida del tronco, llevándolos por derroteros falsos y perjudiciales, y en el último término a la inutilidad"[904].

Había una medida en concreto sobre la pintura de los barcos que, si bien no haría aumentar el poder naval, sí tendría la ventaja de ser factible dentro de la aflictiva situación para mejorar, aunque sólo fuera anímicamente a la dotación. Hablaba de que todas las Marinas habían impuesto el gris a sus barcos, el gris naval, pues ese era el color que mejor disimulaba su porte y armamento, todas menos la española que en ese momento no existía la debida

---

901 Aullón y Villalón, R. (1887) "Los nombres de los buques" *RGM* (20) p. 488.
902 Guardia, de la R. (1898) "Los nombres de los buques" *RGM* (42) pp. 22-32.
903 Eizaguirre, C. (1904) La futura escuadra española. *RGM* (55) p. 50.
904 Calvar, T. (1904) "Detalles" *RGM* (54) pp. 661-665.

uniformidad, tanto que incluso decía que parecían barcos de distintas marinas. Para el interior también había variedad de pinturas por lo que proponía unificar criterios con el color blanco que ayudaba a iluminar las zonas oscuras y la pintura gris con la que ya se contaría para su exterior y que combinaba bien con el blanco, de esta manera se podría sacar a concurso el suministro de pintura gris a la Marina de guerra con ventajas por su volumen de compra[905].

El nivel del detalle al que se descendía en los análisis cotidianos que se hacían en la RGM hizo que se ocuparan incluso de las bebidas espirituosas. Con el argumento de que nuestras bebidas tradicionales debían ser protegidas de las bebidas exóticas como el whisky o el Cointreau, se argumentaba lo económico del anís, el Jerez o el aguardiente de Ojén en Málaga:

> *" Es mucho más modesto el objetivo; sólo se trata de hacer un llamamiento a un sector reducido de la masa nacional, dado que la REVISTA GENERAL DE MARINA casi tiene limitado su radio de influencia a los de la profesión; pero precisamente por ser la juventud que viste botón de ancla verdaderos heraldos en el extranjero de nuestra nación tiene especiales deberes que cumplir, y apelo al patriotismo del Oficial de Marina para que se defienda de esa ola de exóticas bebidas que, desterradas por la ley seca de los países de origen como perjudiciales, está invadiendo a España, envueltas en la niebla venenosa del humo de extravagantes cigarrillos, con perjuicio de la fortaleza de la raza y la riqueza nacional"*[906].

Dentro de las preocupaciones de los marinos, también estuvo la precisión con el lenguaje. En las páginas de la revista se dejó claro que las millas no eran ni serían nunca una medida de velocidad si no era millas por hora y por tanto era más correcto hablar de nudos o de autonomía y no radio de acción:

> "*Cual caballero andante me presento hoy en el palenque de la REVISTA a romper una lanza en pro de la corrección del lenguaje-marinero, se entiende-, cosa tal vez no muy interesante, pero necesaria. Reconozco los riesgos que con ello corro; sin embargo, mi convicción me obliga a afrontarlos no dejando de contribuir con mi granito de arena a la construcción de esa imponente mole que se llama doctrina"*[907].

El Cuerpo General de la Armada no fue tan homogéneo como a primera vista pudiera parecer. En el lejano año de 1934 el alférez de navío Bravo estuvo a favor de la creación de especialidades[908]. Sin embargo, los tenientes de navío Enrique Polanco y Luis Rivera expresaron sus reservas con este tema. Manifestaron los autores que las especialidades, tal y como estaban concebidas en ese momento, eran un lastre para la Marina. Decían que en su tiempo fueron necesarias para elevar la moral y la capacidad intelectual de los oficiales,

---

[905] Los primeros buques de guerra españoles pintados de blanco fueron dos pequeños cruceros de nombre Gravina y Velasco en 1880 comprados a astilleros británicos. Bordejé y Morencos, (1995), p. 158.
[906] Roji, A. (1925) "proteccionismo? O exotismo *RGM* (96) pp.599.
[907] Agacino, R. (1930) "Nudos, no millas; autonomía y no radio de acción" *RGM* (106) pp. 19-23.
[908] Bravo, R. (1934) "Especialidades" *RGM* (114) pp. 806-811.

aunque precisamente de lo intelectual no es que tuvieran buen concepto. Afirmaban que el intelectual cien por cien era algo soberbio y la soberbia era pariente, y no lejana, de la indisciplina. Les preocupaba mucho la creación de castas entre los oficiales. Las especialidades estaban dinamitando la unidad del Cuerpo General de la Armada y creando oficiales *lampazo*[909]. Sólo hemos encontrado una vez en la revista este peculiar vocablo de la Marina:

> *"Quién no ha visto el caso de oficiales especialistas que ocupándose con entusiasmo, e incluso rendimiento inmediato de sus destinos "técnicos", delegaban cuando estaban de servicio en sus inmediatos subalternos sus funciones en cuanto a las "menudencias" de la guardia, revista de francos, limpiezas, en suma, el cumplimiento de la Organización…¿Por qué? Porque se consideraban éstos, para ellos, detalles impropios de sus altos, también para ellos, estudios, y únicamente para ser desempeñados por esa "familia" de oficiales que apareció, que por desgracia se sigue nombrando y que tanto daño nos va a hacer mientras subsista esa denominación. Aparecieron, digámoslo ya, los oficiales "Lampazo"*[910].

La lectura de este artículo produjo descontento y hasta partes por escrito, al ser erróneamente interpretado su texto y su intención. Causa de ello fue que la República había concedido el pase al Cuerpo General, con sus empleos y divisas de éste, a los oficiales procedentes del cuerpo de Suboficiales. La tensión política, entonces existente dentro de la Marina, motivó que una exagerada suspicacia interpretara equivocadamente que la denominación de oficiales lampazo se refería a estos nuevos oficiales del Cuerpo General cuando se refería a los que carecían de especialización[911].

4.3. La preocupación por el escalafón

Una de las características de los militares y en particular de los miembros de la Marina de guerra, fue la constante comparación entre compañeros por ser, al mismo tiempo, competidores en la profesión. Los ascensos eran una necesidad interiorizada por todos los miembros de la corporación y el lugar que se ocupaba en el escalafón de la promoción estaba definido por la hoja de servicios de cada uno. El interés en estar informado del número del escalafón se alimentaba por la paradoja de que tus compañeros son al mismo tiempo tus rivales para el ascenso o la vacante.

En 1909 el teniente de navío Cervera y Valderrama se mostró muy crítico con los almirantes y admitió, como idiosincrasia española, que pocos habían sido buenos. Reconocía que, si bien el mando de un buque se les había dado bien a los españoles, lo que era una escuadra o flota había sido imposible de dominar por falta de cooperación. Afirmaba que se había

---

[909] En un barco se llama lampazo al escobón de cubierta usado en las tareas de limpieza. Usado en sentido peyorativo se asimila a llamar por un sustantivo a una persona por la función que cumple, como por ejemplo "fregona".

[910] Polanco Martínez, E. y Rivera Chacón, L. (1934) "¿Especialidades? Sí, pero..." *RGM* (115) pp. 38-57.

[911] Barbudo Duarte, E. (1977) "Sexto decenio de la Revista (1927-1936)" *RGM* (192) p. 644.

llegado a admitir, como cosa inherente a nuestro modo de ser, la frase tan repetida por el vulgo y tan irracional en el terreno de la lógica de que teníamos buenos comandantes, pero malos almirantes[912].

Quizá el problema se derivaba de que el ascenso al almirantazgo estaba mal definido, como hemos visto en el debate sobre el tema de los ascensos. El escalafón ha sido, tradicionalmente, uno de los temas favoritos de conversación de los marinos. No debe olvidarse que la orgánica naval determinaba el rango. En 1911 en casi todas las Marinas, en concreto en Gran Bretaña y Francia, se dividía en dos la clase de tenientes de navío. En España, mediante el decreto de 24 de noviembre de 1868, la gratificación de efectividad a los diez años de empleo dividió a los tenientes de navío en dos clases que se denominaron de 1 y 2 clase. Muchos clamaron para que desapareciera de la oficialidad ese puesto intermedio del empleo de teniente de navío de primera[913], que acabó desapareciendo por R. D. de 10 de enero de 1912 y que pasó a ser capitán de corbeta, lo cual ascendía al rango de comandante en la Armada.

Precisamente y para dar importancia de lo que suponía este cambio de rango lo tenemos en lo que el capitán de fragata Montojo y Montojo reclamó en un artículo de que a los tenientes de navío de 1º clase se les llamase comandantes, superando el rango de oficial. Una cuestión puramente nominativa pero que para los marinos no era baladí:

> "*Es un poco depresivo llamarse teniente, aunque sea de navío, y aunque sea de 1ª clase, al tener cincuenta años de edad y la placa de San Hermenegildo con tratamiento de señoría, como sucede a muchos señores de ese grado*"[914].

También opinaba que debía desaparecer el de alférez considerado aún como de alumno o aspirante a oficial. El único grado subalterno que debía existir en la Armada era el de teniente de navío, porque el de alférez debía considerarse, y así sucedía en las Marinas más adelantadas, como el último período de la educación naval, con término fijo generalmente, de un año o todo lo más dos años.

El capitán de fragata Auñón escribió al año siguiente otro curioso artículo titulado "Horóscopo*"* en el que intentaba desentrañar el futuro a través de los Estados Generales de Marina. El escalafón de la carrera militar ha sido, es y será, una de las grandes preocupaciones de todos y cada uno de los miembros de la corporación. El autor estaba escalafonado con el número 133, cuando por edad podría estar en el 146 lo que significaba que había adelantado a trece compañeros:

> *" El porvenir de los marinos, por regla general está en los adelantos a que puede aspirarse en la carrera y esto, que en casos especiales está sujeto ciertamente a sucesos que escapan a toda previsión humana, guarda en lo general un método, una pauta que*

---

[912] Cervera Valderrama, J. (1909) "La escuadra de instrucción" *RGM* (65) p.51.
[913] En 1888 el TN1ª Arriaga abogaba por la supresión del empleo de teniente de navío de primera y su refundición en capitanes de fragata como hemos contado en el apartado escalafón.
[914] Montojo y Montojo, S. (1911) "Orgánica naval. Rango y antigüedad" *RGM* (68) pp. 5-11.

permite llegar a deducciones de no escaso interés y certeza y hasta expresar en fórmula algebraica el porvenir que a cada uno espera, porque para la humanidad considerada en su conjunto, y en general en las grandes agrupaciones, es lógico pensar que la vida se extingue en igual orden que aparece. Claro está que el que muere inesperada y prematuramente cae fuera de la regla; pero precisamente entonces, ya no le interesa que sea cierta.

Tenemos, por lo tanto, un dato sobre lo cual no ha lugar a admitir dudas y que ejerce marcada influencia en las vicisitudes a que la vida del marino está sujeta; tal es la edad de la que persona sencilla combinada con el puesto que ocupa entre sus compañeros de carrera"[915].

También fue el mismo capitán de fragata Auñón el que divulgó desde las páginas de la RGM la mejora de alimento de la marinería. Hallándose próximas a terminar las contratas de víveres, se creó en 1885 una comisión compuesta de un jefe de la Armada, un médico y un funcionario del orden administrativo, encargados de estudiar la alimentación reglamentaria de las dotaciones y proponer reformas para mejorarlas. El precio de la ración se proponía que subiera a 1,048 pesetas ya que en ese momento era de 1 peseta por marinero/soldado. Para el autor no carecía de interés la divulgación entre los compañeros de la parte esencial del trabajo que había dado pie a tal petición, a fin de que pudieran hacer ensayos y comunicar los resultados a la citada comisión. Se pretendía no solo facilitar y completar el interesante estudio, sino también acudir con paternal solicitud en auxilio del bienestar de los marineros y soldados, correspondiendo así al honrado concurso que con tanta abnegación y hasta cariño, consideraba justo declararlo el autor, prestaban esas clases humildes, para llevar a cabo en tan distintos órdenes esa misión difícil y alternativamente halagadora, insoportable, gloriosa, oscura, pacífica y terrible que constituía el mando y el gobierno de los buques[916].

Quizá en ello tuviera importancia la forma en ellos se veían a sí mismos. A propósito de un artículo en que se planteaba la conveniencia de que existieran oficiales especialistas el capitán de fragata Montojo y Montojo argumentaba la superioridad de jurisdicción de un comandante de un buque frente a un jefe en tierra:

"Claro es que además la educación naval exige un cierto grado de cultura superior a lo general, por la sencilla razón de que el comandante de un buque tiene más jurisdicción que un Jefe en tierra, primero porque puede ser independiente, y después porque manda en el extranjero y en la mar, donde respectivamente representa a su patria, y ejerce un mando universal y una jurisdicción internacional"[917].

La dictadura de Primo de Rivera trajo unas ventajas que la Marina debía aprovechar, según el comandante de Infantería de Marina Saralegui, para ajustar los tratamientos en las profesiones en las que el único aliciente era el brillo y el esplendor como eran las del Ejército y la Armada. El comandante proponía elevar los tratamientos, ya que no requería gasto y

---

915 Auñón y Villalón, R. (1888) "Horóscopo" *RGM* (22) pp. 3-37.
916 Auñón y Villalón, R. (1888)" El alimento de las dotaciones" *RGM* (22) pp. 147-158.
917 Montojo y Montojo, S. (1911) "Orgánica naval. Especialidades." *RGM* (68) pp. 237-242.

opinaba que no molestaría a nadie, llamar Excelencia a los generales, Ilustrísima señoría a los coroneles y Señoría a los demás oficiales. Para el infante de Marina no tenía ni podía tener otras finalidades que robustecer un poco las barreras, harto debilitadas, que separaban las categorías, así como elevar un poco ante los extraños y en relación con las clases civiles el prestigio tan bien ganado de los Ejércitos de mar y tierra, evitando desigualdades con otras carreras, donde por lo menos al jubilarse, todos adquirían tratamientos superiores[918].

En 1925 el capitán de navío Cervera y Valderrama hizo una profunda reflexión sobre el factor humano en la Marina:

> *"La Marina es el grumete con sus idealismos infantiles, el cabo instruido con imaginación volcánica, las clases subalternas con aspiraciones sociales, el hombre cargado de obligaciones y necesidades que debe satisfacer, el Oficial lleno de ilusiones, el Jefe encanecido en el trabajo de mar o en el que en tierra vigila la eficiencia del material; todo esto encauzado por la disciplina e hirviendo en patriotismo. Así que las cuestiones de personal, hace tiempo retiradas de la publicidad, deben remembrarse para servir a nuestra querida España; y quizás en ideas que parezcan atrevidísimas encuentre la impopularidad de hoy la salvaguardia de la organización de mañana"*[919].

El fantasma del Desastre del 98 aún pesaba sobre los pensamientos de estos marinos de 1925 representados en las duras y profundas palabras del capitán de navío Cervera y Valderrama que afirmó que la fatalidad era una forma muy frecuente con que el patriotismo disimulaba los defectos de un sistema[920]. ¿Hacia dónde miraban los marinos ante el sentimiento de pesimismo del momento? En ese año, el concepto de raza era un pilar moral y África una sangría económica y humana de la que salir lo antes posible:

> *"...hay dos cuestiones de vital interés que España no puede abandonar: la dirección de la influencia de la raza, que es derecho histórico y anhelo de los pueblos hispanos, y su intervención en los asuntos mediterráneos, por lo menos con la intensidad de Francia e Italia. El problema africano carece de interés estratégico y sólo vale el dinero que cuesta y la preciosa sangre de sus héroes"*[921].

---

[918] Saralegui, L. de (1925) "Tratamiento en el ejército y Armada" *RGM* (97) p.207.
[919] Cervera y Valderrama, J. (1925) "Estudio de organización a bordo con especialistas a base de la Marina inglesa" *RGM* (96) pp. 571-597.
[920] *Ibíd.,* p. 575.
[921] *Ibíd.,* p. 577.

4.4. Pacifismo y honor

Otra de las idiosincrasias que puede sorprender a quien no conozca a los militares es precisamente su predisposición al pacifismo. De esta manera, el teniente de navío de 1ª Eliza se declaraba en contra de los submarinos en cuanto le parecían que atacaban de una manera directa los sentimientos de humanidad y del derecho. Ante la aparición de los submarinos, que eran capaces de echar a pique cualquier buque con la dotación dentro, afirmaba que el resultado después de todo no sería más que haber hecho que la guerra marítima fuera mucho más sangrienta y costosa, es decir, un retroceso. En ese momento, con los elementos ofensivos puestos en práctica, podía quedar un poderoso buque fuera de combate y ser apresado o echado a pique, sin perder de su tripulación más que el cinco o seis por ciento a pesar de ser atacado por un torpedero sea de la clase que fuere, sin embargo en un encuentro con los submarinos era natural que sucumbieran todos los individuos que tripulasen uno de ellos, si no eran víctimas más bien los de ambos buques sin haber resuelto después de todo nada, absolutamente nada para las naciones que representaban[922].

También los acorazados despertaron sentimientos de rechazo, el teniente de navío Hacar se mostró categórico. No dejó a nadie fuera de su enjuiciamiento cuando afirmó que el que se preciara de ser hombre de mar no podía acoger con gusto al acorazado, si hablaba con el corazón en la mano[923]. Se quejó de todos estos adelantos tecnológicos y bélicos a costa de la pérdida de calidad de vida a bordo de la dotación. Ya existía falta de vocaciones por la mar ¿Cómo acercar a las nuevas generaciones a unas condiciones tan duras de vida? Los jefes de la Marina se mostraban preocupados porque hacía falta ir ganando en condiciones de salubridad, comodidad de alojamiento, para sobrellevar con paciencia y hasta con gusto y afición la carrera por el confort de la vida y las mejores condiciones de estabilidad que podían encontrarse en otras salidas laborales para los más jóvenes.

No hay que olvidar que los avances tecnológicos navales los sufrían los marinos en sus propias carnes y asistían a los adelantos de las marinas modernas y las guerras futuras en primera línea de fuego. Declaraban en la RGM que los marinos se encontraban cara a cara con lo desconocido, y había que contemplarlo con valor y prudencia[924].

El laboratorio bélico de la guerra produjo nuevos medios ofensivos. Hasta la Gran Guerra nunca se habían empleado gases venenosos como arma a gran escala. Los primeros en usarlo fueron los alemanes, en 1915. Ese mismo año, el subinspector de sanidad de 2ª clase Federico Montaldo escribió sobre los gases tóxicos. A estos gases los clasificaba como armas humanitarias ya que sus efectos sobre el hombre eran menos mortíferos y destructores que otras armas, tachándolos sólo de paralizantes y de acción pasajera que se podían neutralizar con máscaras antigás. El manejo de esta arma no era tan inofensivo puesto que por accidentes

---

922 Eliza Vergara, J. (1899) "Los submarinos serán armas de guerra?" *RGM* (24) pp. 150-160.
923 Hacar, L. (1890) "Acorazados monstruos" *RGM* (27) pp. 69-75.
924 Aguirre de Tejada, P. (1891) "Las marinas modernas y las guerras futuras" *RGM* (28) pp. 32-43.

en los aparatos de contención o proyección o por descuidos o precipitación en la maniobra causaba bajas en los propios inventores.

En contrapartida también señaló una curiosa propuesta médica, aunque las ideas estén tomadas de un médico llamado Rho, dice estar totalmente de acuerdo en todas sus conclusiones. El artículo había aparecido en la italiana *Rivista Marittima* y en los *Anales de Medicina naval y colonial de Roma*, escrito por el mayor general médico de la Marina Real italiana Dr. F. Rho [925] .Para el subinspector médico, los gases tóxicos eran un arma humanitaria porque no causaban la muerte del enemigo, pero sí podían causar bajas por su manipulación por lo que mejor que fueran usadas por personal sin valor militar ni social, como por ejemplo los presidiarios condenados a penas más graves.

El teniente de navío Álvarez-Osorio escribió sobre el papel de la organización aérea en la defensa nacional y decía que las había escrito por una necesidad imperiosa del cumplimiento de un deber que consideraba ineludible. Los militares eran las primeras víctimas de la guerra y los mayores garantes de la paz. Aprovechó las páginas de la RGM para hacer fe de pacifista. Si como militares tenían por obligación, por honradez, que tener la preocupación de la guerra, como si ésta fuese a declararse al día siguiente, como ciudadanos tenían el deber de defender la paz y la prosperidad pacífica de nuestro país, tanto más cuando sus conocimientos y estudios los llevaban a conocer íntimamente el formidable y espantoso poder que los medios de destrucción habían alcanzado, y decía que hasta por egoísmo, ya que de la guerra serían las primeras víctimas. Pero si la guerra, fatalmente, llegaba a ser una realidad, que no fuera España una víctima propiciatoria. Alertaba para que la imprevisión no entregase el porvenir de España, impunemente, en manos enemigas. Y si el eficiente armamento de la nación era causa de que se respetase nuestra posición pacífica, la nación habría de agradecerlo a los encargados de su defensa y seguridad[926].

Los duelos de honor eran algo mal visto dentro de las Fuerzas Armadas y muy poco hablado en la Marina. En 1905, el teniente de navío de 1ª Borja escribió "Algunas reflexiones sobre el duelo en los Institutos Armados*".* Decía que, para los católicos, el duelo era suicidio y homicidio, siendo fácil para un militar caer en duelo por su sentido del honor personal y corporativo ante espadachines faltos de escrúpulos[927].

El honor militar podía hacía incurrir más fácilmente en sentirse ofendido. El honor militar no estaba definido por la academia sino de forma general como honor pero que necesitaba especificarse más "*...tratándose de la sociedad militar en la que, por efecto de sus mayores obligaciones, existe la tendencia a considerarse ofendido por circunstancias que en la sociedad civil podrían pasar inadvertidas*[928]*.* Quizá por ello, el tema del duelo se volvió a publicar ese año. El teniente de navío de 1ª Sánchez de León escribió que se habían hecho

---

[925] Montaldo, F. (1915) "Nuevos medios ofensivos en la guerra actual, Entelequia médico-social" *RGM* (77) pp. 339-351.
[926] Álvarez-Osorio y de Carranza, A. (1934) "Defensa nacional. Organización aérea" *RGM* (114) pp. 44-81.
[927] Borja, J. De (1905) "*Algunas reflexiones sobre el duelo en los Institutos Armados" RGM (56) p. 194*
[928] *Ibíd.,* p. 197.

muchos esfuerzos por arrancar de la sociedad, considerada civil o militarmente, la costumbre del duelo:

> *"La guerra y el duelo tienen un enemigo terrible en la razón y la justicia; aquella impondrá ésta por medio de la inteligencia en forma de Tribunales de Arbitraje y Tribunales de Honor; entonces dominará em el mundo la fuerza de la razón mientras que hoy domina la razón de la fuerza*"[929].

Otro de los contenidos más extraños que tuvo la revista fue la publicación de trece entregas, desde junio de 1931 a abril de 1933 casi dos años de publicaciones en la RGM, de un juego de guerra naval donde se iban dando pautas para su uso y que, sin embargo, los propios autores, tenientes de navío, reconocieron en el último artículo que no llegaron a usar nunca:

> "*En la recopilación de este reglamento intervinieron mis compañeros Javier Barcáiztegui, Antonio Díaz y González Aller, Joaquín Miguel y Eusebio Barreda. A pesar de nuestro entusiasmo, no conseguimos jugar ni una sola partida, pues estando haciendo el cursillo de fin de carrera se nos vinieron encima los exámenes y no tuvimos otro remedio que abrirles paso a los libros de texto, dejando a un lado nuestros deseos, deseos que, desgraciadamente, no se verán cumplidos jamás*"[930].

4.5. Mens sana in corpore sano

La gimnasia y el remo habían sido los deportes que los marinos practicaron con mayor regularidad. En 1890, el médico de la Armada, García Díaz propuso ocuparse de la natación, una proposición que consideraba podría parecer atrevida y radical y por tanto reformadora. Argumentaba que los médicos de la Armada habían curado heridas por accidentes de la equitación y hasta del toreo, pero por accidentes de la natación no habían asistido a nadie jamás. La natación militar debía sustituir al baño de las dotaciones. Además de ser útil para la vida, era un buen entrenamiento. Debía pasar de ser un pasatiempo higiénico a un ejercicio gimnástico militar, equivalía a sustituir la molicie por un endurecimiento espartano. Y es que muchos marineros se ahogaban simplemente porque no sabían nadar. El Dr. García Díaz manifestaba en la revista: "*Es hasta vergonzoso que un marino se bañe ni más ni menos que una señora en su playa*"[931].

La gimnasia educativa se requería a todas las edades, pero no decían que en todas las escalas. De hecho, había un especialista en educación física, ese era el oficial que tenía la obligación de estar en buena forma. Era diferente para la tropa. La gimnasia de aplicación militar era la ayuda al marinero o soldado a ejercer su trabajo con el mínimo esfuerzo, a ejecutar la tarea de una manera más diestra, tareas físicas que los oficiales no debían ejercer. En este sentido, un joven alférez de navío dejó escrita la distinción entre sexos, aunque la mujer en el año 1934 estaba aún muy lejos de incorporarse a filas: *"La salud y la plenitud del desarrollo*

---

929 Sánchez de león, B. (1905) "El duelo y la guerra" *RGM* (57) p. 77.
930 Guardia y Pascual de Pobil, R. (1933) "Juego de la Guerra Naval" *RGM* (112) p.545.
931 García Díaz, F. (1890) "La natación militar" *RGM* (26) pp. 109-113.

deben perseguirse en ambos sexos; el valor y la fuerza son cualidades exclusivamente varoniles"[932].

Retrocediendo temporalmente, en1892 el teniente de navío de 1ª Víctor Concas acababa de dejar el mando de la *Nautilus*, la corbeta escuela de instrucción de guardiamarinas por haber cumplido el tiempo estipulado, y escribió un artículo en que hablaba de reemplazar la recopilación de 1885 sobre guardiamarinas, y afirmó que, si no se había reglamentado ya, era por la poderosa razón de que no había nada que reglamentar[933].

El comandante Concas se quejaba de mucha teórica y poca práctica en la formación de los guardiamarinas. Hablaba del método de enseñanza del sistema de conferencias al estilo de las sociedades científicas modernas del momento. Resaltaba la importancia del dibujo porque, según el marino, nada había que refrescase tanto la memoria como un dibujo hecho por uno mismo.

Como gran conocedor de la juventud por su experiencia como comandante de la *Nautilus*, creía necesario que los guardiamarinas bajasen a tierra todos los días, bien seguro que su corto sueldo los moderaría más que todas las medidas coercitivas. Fruto de su experiencia como proto[934], manifestaba que a los jóvenes guardiamarinas podría pedírseles lo que se quisiera en su trabajo con la seguridad de que responderían, reconociendo que era una necesidad para formarse y terminar pronto su carrera; pero a las cuatro de la tarde dejar a bordo a un joven de 21 años que veía a los amigos de su tiempo, lo mismo los que han seguido carreras civiles que las militares, en otro tren de expansión y personalidad, era hacerle el buque, la carrera y el servicio de todo punto intolerables.

En el Reglamento de guardiamarinas publicado en noviembre de 1892 firmado en Cádiz el 29 de julio de 1892, en su artículo 70 ya recogió que, por regla general, podrían los guardiamarinas bajar a tierra todos los días francos de servicio, después de comer y hasta las 11 de la noche, menos los días de gala o festivos que podrían bajar a tierra al mismo tiempo que la marinería franca, es decir, la que tuviera el permiso para ello.

En cuanto a la sanidad médica, en 1914 se puede constatar que la afección de venéreas de los marineros era un problema que preocupaba a los médicos:

> *"El primer problema a resolver en la Armada entiende de tuberculosis, el segundo de venéreo. La gota militar y la ulceración chancrosa lanzadas al acervo de la mancebía, mantienen su jerarquía recorriendo victoriosas el triunfo de la molicie e ignorancia; cultivadas en los cantonales de las prostitutas, pasan a los marineros y soldados,*

---

[932] Martínez Valverde, C. (1934) "Educación física" *RGM* (115) p.202

[933] Concas y Palau, V. (1892) "El reglamento de guardiamarinas" *RGM* (31) pp. 231-253.

[934] Del griego: primero. Según la RAE indica prioridad, preeminencia o superioridad. En la enseñanza naval, tradicionalmente es el tratamiento que recibe el profesor.

convergiendo en arroyos de pus y placas mucosas, siendo pasto de las enfermerías de hospitales de esta clase de afecciones"[935].

Los médicos de la Armada iban más allá de lo fisiológico y argumentaban que el problema de las enfermedades venéreas era un problema de disciplina militar, un fenómeno derivado del ambiente colectivo de imperfección que se respiraba en el grupo.

El artículo publicado en la RGM aportaba estadísticas del cañonero *María Molina* y daba el nombre e inicial de apellido de los afectados por chancros, blenorragia, sífilis, adenitis doble, así como especificaba el empleo del enfermo: fogonero/marinero/cabo de mar/corneta algunos con nombres propios poco comunes como Evaristo G, Generoso A. Benigno P. fácilmente identificables. Como soluciones proponía la intervención de la sanidad naval y militar en las inspecciones a domicilio de las prostitutas. Había que proteger al marinero estuviera donde estuviera y abogaba por instaurar casas públicas de lenocinio con garantías sanitarias.

Una de las peculiaridades de la Armada española, al menos en lo que se constata en 1913 gracias a los datos aportados por la RGM, fue su bajo índice de suicidios. Así lo manifestó Juan Redondo desde su recién estrenado cargo de subinspector de Sanidad. De los 12.000 individuos que ese año integraron el contingente de la Armada, sólo uno atentó contra su vida privando voluntariamente de sus servicios a la patria en lo que, para el médico, era un acto de demencia lamentable, ilícito y reprobable. Era para vanagloriarse de que las estadísticas sanitarias ofrecieran una cifra tan baja, porque el suicidio en la milicia podía ser estimado como falta de espíritu militar, tendencia a la indisciplina, consecuencia de malos tratos o rigor excesivo por parte de los que ejercían las altas funciones del mando, por lo que al galeno le pareció de legítimo derecho el experimentar una viva satisfacción, aparte del pesar, causado por la desgracia, porque durante el año último, sólo un hombre hubiese atentado contra su vida en la Armada española[936].

4.6. Necesidad de sencillez y economía

Pero no todo era mala vida en la Marina. En 1900 en un artículo de conclusiones redactado por el capitán de navío Concas y Palau mencionó a las dotaciones de los destructores y su entrenamiento. Había quién pensaba que éstas debían ir rotándose para que todos pudieran ir conociendo bien los barcos. El comandante mencionaba cierta picaresca, a la que llamó "sentar plaza de canónigo" para evitar la suerte que la casualidad le había deparado a cada uno en sus destinos. Las tripulaciones de los destructores y torpederos no debían tener la esperanza de que, mediante un relevo o fingido cansancio, pudieran rehuir el riesgo del destino que tenían. Se daba la circunstancia de que como en tiempo de paz los torpederos estaban en los departamentos marítimos, solían albergarse en ellos años y años una porción de marineros, artilleros y fogoneros que sentaban plaza de canónigos, que iban a todos los

---

935 Clavijo y Clavijo, S. (1914) "Reorganización de la profilaxis venérea en nuestro ambiente naval" *RGM* (75) p. 56.
936 Redondo, J. (1915) "Estadísticas sanitarias de la Armada" *RGM* (76) pp.473-480.

ejercicios, que se conocían perfectamente, pero que en cuanto se trataba de salir a campaña o de alejarse de sus familias, no se encontraba uno, como si la tierra se los hubiera tragado. En su opinión estos buques debían ponerse de día lejos del fuego y enviarles una guardia para que su tripulación durmiera a pierna suelta, pero, en cuanto a los relevos, los juzgó con dureza al justificar que sólo había que relevar a los muertos[937].

El mismo capitán de navío Concas a la hora de hablar con franqueza sobre personal y las cuantías de lo cobrado en sueldos y complementos, se lamentaba del status público de la RGM para poder expresarse con claridad sin ser malentendido en lo que juzgaba injusticia e ingratitud del país con la noble corporación:

> *"...quisiéramos que estas líneas las leyeran solamente nuestros compañeros, que son capaces de entenderlas, pues, con raras excepciones, la ignorancia o la mala fe hacen que se entiendan al revés conceptos que surgen de la misma índole de las cosas, y que no son cosas nuestras, sino consecuencia de transformaciones a que ha tenido, o a que tendrá que someterse, de buena o mala gana, la nación entera"*[938].

El capitán de navío Concas escribió sobre lo que percibían los militares con destino en territorios de Ultramar, que se cobraba dos veces y media la paga de la península, pero en el caso de los marinos, decía que sólo los embarcados. Lo resumió bien al decir que los marinos no eran tan ricos como los militares que estaban siempre allá, pero tampoco eran tan pobres como los militares que estaban siempre acá[939].

Escribió con nostalgia del tiempo de los territorios de Ultramar y de los cambios que suponían su pérdida para el personal de la Marina. En estas campañas se hacía la economía para casarse, se buscaba la carrera del hijo o la dote de la hija. Ahora decía que hasta el personal subalterno se vería obligado "*a sustituir la mantilla por el pañuelo y despedir a su criada…*" lo cual da una idea del alto poder adquisitivo del que tradicionalmente habían dispuesto los marinos[940]. Una vez perdido éste, proponía economías en la uniformidad como suprimir la casaca de gala pues sólo los pudientes podían costeársela. Para las charreteras proponía usar las mismas desde alférez de fragata a capitán de navío inclusive, que alguna economía representaba no tener que cambiarlas y suprimir la levita para la Infantería de Marina[941].

En la misma línea opinaba el teniente de navío de 1ª Sánchez de León. Abogaba por simplificar la uniformidad por la economía de los propios oficiales y por la falta de espacio a bordo y pedía la supresión del traje de gran gala, aduciendo que ya era un traje puramente palaciego[942]. Aunque este comandante iba mucho más en el tema de la contención. En una

---

937 Concas y Palau, V. (1900) "Conclusiones. Capítulo del libro La escuadra de Cervera" *RGM*. (46) pp. 180-181.
938 Concas y Palau, V. (1901) "Ayer y hoy" *RGM* (48) pp. 497-505.
939 *Ibíd.,* p. 501.
940 En la segunda mitad del XVIII era frecuente la expresión "no es destino para pobres" para negar la plaza de guardiamarina por parte de la Secretaría de Marina. Ortega del Cerro, P. (2017): p. 222.
941 Concas, V. (1901) "Ayer y hoy". *RGM (48)* pp. 497-505.
942 Sánchez de León, B. (1904) "Uniformes". *RGM* (55) p. 420.

segunda entrega centrada en "Servicios burocráticos*"* propuso ahorrarse los formulismos en la correspondencia militar de saludos y despedidas para fomentar la orden concisa, el ahorro de papel y los malentendidos[943].

Las quejas por los bajos ingresos de la oficialidad de la Armada eran continuadas, también en cuanto a las pensiones de viudedad y orfandad. El contador de navío Pery denunció agravios comparativos con otros profesionales menos cualificados que a los marinos les causaban depresión:

> "*¿Y lo que ocurre con los porteros del Ministerio de Defensa? Aunque estos modestos servidores se rijan por otro Reglamento, cual es el de Montepío de Ministerios, ¿se concibe que el portero Mayor deje 1583,33 pesetas de pensión y un brigadier 1650? ¿Pueden compararse nunca los servicios prestados por uno y otro? ¿Es lógico que el brigadier o coronel que consagró los primeros años de su vida al estudio para dedicarse a la carrera de armas, que se ha pasado cincuenta años al rigor de la disciplina militar sufriendo las penalidades de una campaña y exponiendo su vida siempre que la patria se lo ha exigido, deje a su familia escasamente cinco pesetas mensuales de pensión, más que un portero?*
>
> *Resulta hasta depresivo, desde cualquier punto de vista que se mire, el considerar igualmente remunerables los servicios prestados por un general o un coronel y los de un portero y señalar a sus familias iguales pensiones"*[944].

El artículo destacaba que entre las innumerables disposiciones que había, ni una sola estuvo dedicada a mejorar las pensiones de las familias de los generales, jefes y oficiales y que todas se referían a las clases subalternas mientras los demás permanecían en el olvido cuando la remuneración de los funcionarios estaba en razón directa del cargo que ostentaban y se quejaban del brusco cambio que experimentaban las familias cuando éstos faltaban. Les parecía injusto que la viuda de un capitán o teniente de navío, acostumbrada a vivir con un relativo bienestar, le señalaba el reglamento de Montepío poco más de 40 pesetas mensuales y a la de un contramaestre 115.

En contrapartida, otro de los contenidos ausentes en la RGM fue el de las gratificaciones, sobresueldos y comisiones, muchas de ellas en situación en tierra, que cobraban los marinos, a parte de su sueldo, y que saltaron a la publicidad de la prensa cuando el 31 de diciembre de 1902 el ministro de Marina, Sánchez de Toca decretó que se eliminaran los sobresueldos, asignaciones, gratificaciones e indemnizaciones.

Los capitanes de puerto recibían, además de su sueldo, la sexta parte de los derechos de practicaje en concepto de asesoramiento a capitanes de buques para facilitar su entrada y salida a puerto y las maniobras náuticas dentro de éste. En puertos de escaso movimiento mercantil como el de Cádiz eran unas 15.000 pesetas, pero en Barcelona o Bilbao superaban las 45.000. El ministro de Marina Sánchez de Toca no quiso eliminarlo, pero siendo

---

943 Sánchez de León, B. (1904) "Servicios burocráticos". *RGM* (55) pp. 531-546.

944 Pery, R.M. (1919) "Pensiones de viudedad y orfandad de los cuerpos de la Armada". *RGM* (85) p.592.

partidario de que los estímulos económicos fueran para todo el personal embarcado, pretendió regularlo, y decidió que estos derechos de practicaje no lo percibieran individualmente los capitanes de los puertos, sino que se constituyera una caja común de la que todos los capitanes percibirían la diferencia entre su sueldo y el del empleo superior para equiparar los beneficios de todos los capitanes de puerto[945].

Ocho capitanes de puerto pidieron la anulación del decreto sobre fondos de practicaje. El capitán de Málaga y los siete de Ferrol las remitieron a su superior José Morgado, capitán general interino de El Ferrol que informó favorablemente de las peticiones de sus compañeros sobre la conservación de los derechos de practicaje. Al ministro de Marina no le tembló el pulso y decretó la excedencia de los capitanes y relevó al general Morgado en la Capitanía General de Ferrol. El asunto salió publicado en prensa donde se habló de la equidad de la medida y de cómo ya habían llegado al ministerio de Marina solicitudes para cubrir las plazas que habían quedado libres tras la excedencia[946]. La oficialidad visitó a Alfonso XIII y el ministro tuvo que reponer en los puestos a los mismos capitanes cesados, una muestra de que un ministro de Marina civil no podía imponer disciplina militar cuando se necesitaba y que la Armada se opondría siempre a cualquier plan innovador que afectase a sus tradicionales privilegios.

4.7. La tradición ¿un valor?

La Armada era una institución que se asentaba en gran medida sobre el mantenimiento de sus tradiciones, por lo que para asumir la evolución necesaria se veía obligada a realizarla con mucha cautela. Era una estructura que no estaba diseñada para grandes cambios ni para un cuestionamiento profundo de sus principios, era por ello que se aferraba a la tradición, incluso con resistencia a los necesarios cambios nacidos del avance de los tiempos.

La tradición constituía un sistema de blindaje para la organización que preservaba las líneas que habían orientado la corporación para que perdurasen y se reprodujeran los patrones establecidos. Casi todos los comportamientos estaban prefijados y el individuo sabía en todo momento lo que tenía que hacer y decir. Esta regulación suponía un mecanismo para evitar la incertidumbre tan disfuncional para un trabajo efectivo y, en consecuencia, perjudicial para los intereses institucionales[947].Pese a su pretendida inmutabilidad a través del tiempo y al elemento de cohesión que suponía la identidad tradicional, los ajustes se imponían con los adelantos técnicos y de organización. A la Marina española que tuvo la generosidad de iniciar una revolución en 1868 para que el país entrase en la vida moderna, "la Gloriosa"[948], muchos le reprocharon la contradicción: en vez de marchar decididamente por este camino, se quedó

---

945 Rubio Márquez, D. (2016) Sánchez de Toca, el fracaso de un ministro de Marina. *Revista Historia Autónoma* (9) pp.97-98.

946 La versión del ministro. Los capitanes de puerto. (14 de febrero de 1903) *Diario Universal* (45).

947 Doncell de la Colina, J. A. (2004). *Símbolos identitarios y cambio de valores en la Armada: el caso de la base naval de Ferrol*. (Tesis doctoral) Universidad de A Coruña.

948 El 18 de septiembre 1868 el almirante Topete sublevó la Armada en Cádiz, iniciándose así la revolución que supuso el primer pronunciamiento en el que participó la Marina. González-Pola de la Granja, P. (2003) *La configuración de la mentalidad militar contemporánea (1868-1909)*. Ministerio de Defensa, pp. 69-70.

viviendo a la antigua, con su organización anacrónica y con sus regalías y privilegios que solo ella disfrutaba ya en la nación[949].

En 1883 el teniente de navío de 1ª Montero y Rapallo, a propósito de la organización interior de los buques, advirtió del atavismo, como una predisposición a fijar las costumbres y su oposición a las costumbres nuevas, relacionándolo con la rapidez con que estaban cambiando las Marinas de guerra. Cuando el cambio era lento, como en el siglo pasado, daba tiempo para el desarraigo de la fuerza conservadora y no había una resistencia tan sistemática al movimiento de adaptación. Si bien hablaba de la Marina moderna, propuso mantener que los detalles, como por ejemplo la importancia de los destinos, que era la que en primer término reclamaba el prestigio de los empleos; esto es, que las plazas de los buenos destinos debían ser cubiertas por altos rangos de la oficialidad. En una corporación con una estratificación jerárquica tan definida, la resistencia al cambio era inevitable porque suponía un desajuste de los parámetros establecidos, uno de los más importantes era el prestigio:

> *"…si los mandos militares, así terrestres como marítimos, deben ser desempeñados dentro de las más vulgares reglas de la lógica y de las prescripciones de toda ordenanza, por personas cuya categoría sea proporcionada a la importancia que revisten, resalta bien claramente que si los navíos de tres puentes, aun muchos de inferior bordo, eran mandados en su tiempo por brigadieres, no hay razón alguna para que el buque de combate moderno, que equivale en importancia, desplazamiento, armas, dimensiones, etc. A una división de aquellos, lo sea por persona de inferior categoría, con menoscabo patente, no sólo del prestigio del puesto que desempeña, sino también del que la marina de guerra en armonía con los demás ramos e institutos, recabar debe para los que en primer término dirigen y representan las partes más esenciales de su organismo vasto y complejo"*[950].

La construcción naval siempre había sido conservadora, quizá porque el medio en sí, la mar, exigía un alto precio a las innovaciones poco experimentadas previamente en condiciones controladas. Tuvieron que coincidir numerosos avances tecnológicos para que se llegara a la aceptación general de la propulsión mecánica en detrimento de la vela[951].Si hay algo que representó la resistencia al cambio fue el lento abandono del aparejo en los barcos, aunque en la RGM se reconocía que más lentos que los cambios en la construcción naval eran los cambios en la mentalidad de los hombres:

> *"El complicado aparejo de los antiguos navíos es casi hoy un adorno: sólo sirve de auxiliar en muy determinadas circunstancias, y como estorbo hubiera desaparecido por completo, cual lo pretenden muchos, si como se han transformado los barcos hubiera sido posible transformar a los hombres"*[952].

---

[949] Larrea y Liso, F. (1901) *El Desastre nacional y los vicios de nuestras instituciones militares*. Madrid. Imprenta del Cuerpo de Artillería, p. 325.

[950] Montero y Rapallo, M. (1883) "Organización interior de los buques" *RGM* (12) p. 297

[951] Robert, J. (1984) "La evolución del buque en el siglo XIX y su repercusión en la Marina Militar Española". *Revista de Historia Naval* (5) p.5.

[952] Aranda y Pery, J. (1884) "La contratación en Marina, Estudio sobre la legislación vigente" *RGM* (14) p. 558.

Alrededor de 1900 se produjo una controversia que ejemplificó a la perfección la resistencia al cambio de la corporación. El debate se centraba en la conveniencia de seguir manteniendo la arboladura en los modernos buques de guerra a motor. Cuando todos los barcos estuvieron dotados de máquinas para la navegación, llegó el momento de plantearse el abandono del velamen. Durante un tiempo los sistemas pervivieron en los buques por falta de confianza en la navegación a motor por sus averías y por el ahorro de combustible en las largas navegaciones que podían aprovechar la propulsión del viento en las velas.

La primera mención la encontramos en una traducción del *Army and Navy Gazette* en la sección de *Noticias Varias* de la RGM y titulada "Buques sin arboladura"[953]. Informaba que el *Royal U.S Institution* había formulado el fallo definitivo respecto a la abolición de la arboladura, aparejo y jarcia muerta. La arboladura hacía ya tiempo que se la considera inútil, por lo costosa, empachosa y por ser una rémora general, tanto en tiempo de paz como en el de guerra. El aparejo en los buques de guerra sólo servía para dos objetos, para economizar carbón en viajes largos o para poder seguir navegando en casos muy excepcionales de averías irremediables en las máquinas o en las hélices.

Al año siguiente los lectores encontraron una segunda traducción del *Times* sobre el asunto de la arboladura, pero esta vez era un alegato en favor de aplazar el dictamen sobre dicho asunto que consideramos que si la RGM tradujo y publicó este artículo es por considerar que se adaptaba al ámbito español. Entre las ya conocidas razones para abolir la arboladura de que afectaba a la eficacia durante en el combate y con sólo vapor ya se producía economía, añadía una tercera: el tiempo invertido por la dotación en adiestrarse en los ejercicios de velas y masteleros, de desaparecer éstos, sería tiempo perdido. El artículo argumentaba que esta instrucción marinera no debía faltar en los barcos porque supondría la relajación de la dotación:

> *"Se ha notado que mediante haber cesado necesariamente la práctica de la marinería en las maniobras por alto, las tripulaciones de los acorazados sin aparejo de torre, pierden la destreza, que ha sido, desde muy antiguo, característica de los marineros ingleses".*

Se creía que la arboladura y el aparejo eran imprescindibles para la formación marinera pues cumplían una función doble ya que representaban tanto un ejercicio diario de mando en la oficialidad como sana instrucción por ser una necesaria actividad física en la marinería:

> *"La verdad que, si una Marina de guerra careciera de aparejo, habría que inventarlo. Las maniobras de los buques a vela requieren que los oficiales desplieguen una vigilancia, un celo y golpe de vista, que en tiempo de paz, no se necesita en otra faena u ocupación cualquiera: el aparejo es justamente el elemento esencial que desarrolla y robustece las condiciones que en la guerra son muy eficientes; y en cuanto concierne a la marinería, el hábito de maniobrar por alto, contiene en sí la condición valiosa de*

[953] Army and Navy Gazette (1887) Noticias varias. "Buques sin arboladura". *RGM* (21) pp. 301-302

necesitar la combinación de la actividad física con la inteligencia, al efectuar la faena marinera"[954].

En 1889 el contraalmirante Carranza escribió algunas consideraciones sobre los buques en reserva y el proyecto para transformar la fragata *Numancia* en crucero blindado. Comenzaba el articulo lamentándose de que los tres acorazados de la Marina española la *Numancia*, la *Vitoria* y la *Zaragoza* eran material mal atendido, no se había gastado en su mantenimiento lo preciso para su eficacia. Persistía el miedo a quedarse sin carbón y se continuaba apostando por mantener el velamen en determinados barcos[955].

Tras este artículo del contraalmirante Carranza, encontramos al año siguiente uno escrito con el mismo apellido, por el teniente de navío Carranza y Reguera, aunque se expresaba de forma contraria, el aparejo debía desaparecer con la Marina a vapor y además señalaba la resistencia española de la oficialidad veterana. Afirmaba que gracias a los trabajos de los oficiales navales que mantenían informados de las novedades del extranjero, principalmente de Francia y Gran Bretaña, y que representaban las ideas modernas en la Marina, se observaba una disminución gradual de velamen en los aparejos en casi todos los tipos de buques. Se quejaba, en contraste, que la mayoría de los buques de la Marina española, hasta los que aún estaban en armamento, es decir por entrar a formar parte de la flota, todavía llevaban aparejo, lo cual constituía un peligro al entrar en acción:

"Algunos oficiales viejos, a causa de la educación naval adquirida en sus mocedades, miran de reojo estas ideas y lamentan profundamente una variación que los oficiales jóvenes, forzados por las circunstancias, impuestos por ellas, tienen que aceptar y dedicarle sus inteligencias; variación que es tan sólo la continuación de la antigua escuela, pero utilizando nuevas fuerzas que el progreso moderno desarrolla más y más cada día; más no hay que confundir quiera esto decir haya de variar la vida, marcha y constitución interna del buque; es sólo una evolución"[956].

El hierro no dejó de presentar inconvenientes en la construcción naval porque uno de los problemas no resueltos fue el de la conservación del casco, para lo cual se forraba la obra viva con láminas de cobre, de modo semejante al utilizado desde el último cuarto del siglo anterior en los barcos de madera, a fin de mantenerlos libres de los organismos marinos que se adosaban a la parte exterior del casco disminuyendo la velocidad de la nave y deteriorándola, pero la acción electrolítica que se establecía entre hierro y cobre deterioraba la carena rápidamente precisando realizar frecuentes varadas en dique[957].

En 1892 aún hubo en la RGM una llamada de atención para recuperar la protección de cobre para los fondos de los barcos. El capitán de fragata Perea, abogaba por la vuelta de las

---

[954] Times (1888) "Buques de guerra sin aparejo. Alegato a favor de aplazar el dictamen sobre dicho asunto" *RGM* (22) pp. 219-224.
[955] Carranza, J. De (1889) "Algunas consideraciones sobre los buques en situación de reserva y el proyecto para transformar la fragata *Numancia* en crucero blindado" *RGM* (25) pp. 423-441.
[956] Carranza y Reguera, J. (1890) "El aparejo de los buques de guerra modernos" *RGM* (27) pp. 197-198.
[957] Robert, J. (1984) "La evolución del buque en el siglo XIX y su repercusión en la Marina Militar Española". *Revista de Historia Naval* (5) p.24.

planchas de cobre pensando en, según él, unas ventajas tan obvias que no se concebía juicio o inteligencia capaz de rechazarlas. Mencionaba poco gasto en diques, ninguno en pintura, buen andar a largo plazo, evitaba picaduras o corrosiones debidas a defectos en la pintura... sólo veía como desventajas mayor costo de construcción, mayor desplazamiento y ligero aumento de calado y posibilidad de que mal aplicado produjera corrosiones en los fondos recubiertos[958]. En el artículo no mencionaba la poca resistencia al armamento que presentaba el cobre. Según el comandante, un forro de hierro presentaba una resistencia, en el desplazamiento por el agua, doble de otro revestido de cobre bruñido y la fricción era ocho veces más considerable cuando la misma superficie estaba cubierta de plantas y moluscos.

En 1897 el acorazado *Carlos V* se encontraba en Francia donde estaban instalando la artillería principal. El teniente de navío Riera y Alemañy escribía acerca de las instalaciones eléctricas del buque, que no veía como un progreso, sino que estaban inspiradas en el fin lucrativo de los constructores, que lograban imponer al mundo entero sus interesadas opiniones. Se oponía por convicción al empleo de mecanismos complicados con objeto de llevar a cabo los múltiples y variados servicios auxiliares inherentes a los modernos buques de combate Dudaba sobre la eficacia real de tan complicadas instalaciones en los momentos supremos de un combate[959].El comandante preferiría multiplicar la fuerza de la dotación a tener que formar a uno sólo de ellos para manejar unos mecanismos automatizados en los que no confiaba para que cumplieran sus órdenes a la hora del zafarrancho de combate:

> *"La falta de este personal y de la dificultad que creemos existe para formarlo, idóneo en sus diferentes, pero necesarias categorías, son las razones más poderosas que nos inducen a no depositar confianza en los mecanismos eléctricos instalados a bordo, con objeto de llevar a cabo los servicios auxiliares de imprescindible necesidad en los buques de combate"*[960].

En 1910, en medio del pesimismo social arrastrado por el cambio de siglo y el Desastre del 98, los regeneracionistas acuñaron un nuevo término relacionado con la apertura al exterior y con el progreso: "europeizar". Se trataba de la necesidad de que España se abriese a los países de su entorno más desarrollado. Los regeneracionistas como, Joaquín Costa y más adelante Ortega y Gasset, buscaron la esencia española en sus tradiciones y en su pasado, tratando de enlazar tradición y cambio[961]. Joaquín Costa, muy partidario de la Marina antes de que llegara el Desastre, ante la discusión de los presupuestos, pronunció varias veces la contundente frase "Doble llave al sepulcro de Ensenada" en relación al Marqués de la Ensenada, artífice de la recuperación de la Marina del siglo XVIII, para no apoyar la reconstrucción de la escuadra, sino que se orientara la inversión en rehacer la producción agraria, minera e industrial, así como en erradicar el analfabetismo en España[962].

---

[958] Perea, A. (1892) "Fondos no económicos" *RGM* (31) pp. 123-125.
[959] Riera Alemañy, J. (1897) "Instalaciones eléctricas del acorazado *Carlos V*" *RGM* (41) p. 361.
[960] *Ibíd*., p. 362.
[961] Rodríguez López-Brea, C. (2006). La España de la Restauración. Universidad Carlos III de Madrid, Área de Historia Contemporánea.
[962] Rubio Márquez, D. (2014): p.77

Desde la Armada también se observó la crisis de valores en la sociedad española y se opinó sobre la europeización en la RGM, algunos a favor si servía para salir del marasmo presente:

> *"… el espíritu nacional esté como adormecido, y que la juventud con ideas equivocadas del pasado, dé como hecho axiomático que la conciencia está deprimida, que nuestro pasado histórico es apócrifo, y que precisa una europeización, palabreja de nuevo cuño, para salir del estado de postración secular de seres embrutecidos"*[963].

Según Miguel de Unamuno, uno de los mayores representantes de la generación del 98, se estaba produciendo una lucha entre el pueblo nuevo y el viejo espíritu histórico nacional, que reaccionaba frente a la europeización[964]. La tradicional Armada se mostró sensible y reaccionó, según Cervera y Valderrama, España no necesitaba europeización sino Marina:

> *"Para satisfacer nuestra alma y nuestro espíritu nacional, lo primero que tenemos que hacer es abandonar insanas europeizaciones que no necesitamos, convencernos de que no hay tal mancha en el carácter histórico de nuestra nación, de que el no haber tenido marina, que es, después de todo nuestro gran pecado, no es más que un accidente político de gobierno perfectamente remediable, y utilizar los elementos sociales que se nos presentan, enmendando las mismo tiempo ese error militar*"[965].

Fue el momento en que España tuvo su particular dilema de cañones o mantequilla[966]. España asistió al enfrentamiento entre quienes creían que lo prioritario para la regeneración era reconstruir el Ejército y la Armada y los partidarios de dar preferencia al renacimiento económico a través de infraestructuras y educación. El Estado no contaba con recursos económicos suficientes para emprender ambas regeneraciones simultáneamente[967].

Por otro lado, en este mismo año, un joven alférez de navío reclamó cambios en la Marina que ayudasen a avanzar con el signo de los tiempos. A propósito de la eficiencia del buque de combate, decía que, aunque se hablaba mucho de las especificaciones técnicas de los buques se hablaba poco de lo que ocurría en su interior y que podía ser también decisorio en un momento dado. Enfatizaba que del mismo modo que se juzgaba un mecanismo por su rendimiento, era lógico apreciar la de una organización humana por el mayor o menor aprovechamiento para el fin propuesto de los esfuerzos de los que la integraban y en concreto hablaba de la Marina. A la organización eficaz del personal del acorazado, como buque de combate típico, le faltaba doctrina para dotar de autoridad algunas conclusiones, por eso hacía un llamamiento a la comunidad a través de la RGM, como concepto técnico de la Armada para el necesario intercambio de ideas, buenas y malas, para que saliera el acervo

---

963 Cervera y Valderrama, J. (1910)" Política, Historia y Marina" *RGM* (66) p. 84.

964 López Serrano, A. (2001). *El cambio del siglo XIX al siglo XX. El conflicto secreto de Gibraltar de 1898. La crisis de la mentalidad tradicional tras el desastre.*

965 Cervera y Valderrama, J. (1910) "Política, Historia y Marina" *RGM* (66) p.105

966 Expresión que sirve de ejemplo de la frontera de la producción, que muestra que fabricar más cañones supone reducir la producción de mantequilla y viceversa. Usado como símil del dilema entre la necesidad de gasto militar frente al gasto social.

967 Rubio Márquez, D. (2015) La oposición al plan naval de Maura. La ley de 7 de enero de 1908. *Revista de Historia Naval*. (129) pp. 55-67.

de la fe profesional. Era necesario un cambio en la corporación, se lamentaba de la resistencia al progreso, incluso para adecuarse al material:

> *"Además, en la Marina como en pocas organizaciones, perduran las tradiciones en términos que llegan a ser incompatibles con los progresos del material, y así no es extraño ver en un gran acorazado moderno, trasuntos de una distribución y organización de servicios estudiadas hace cien años para barcos que tan sólo tenían como característica común con los del día la de moverse y estar sobre la superficie del agua"*[968].

Un ejemplo de las pulsiones contrarias se publicó en 1912, el general de división Alsina escribía sobre la vocación en la revista a propósito de sus bodas de oro en la milicia, para quien significaba religión y patria. Ser militar era ser religioso y monárquico. Se mostraba partidario del progreso, pero no del cambio, era partidario de la ilustración del Ejército, pero consciente de que ésta disminuía el acatamiento y el ciego respeto[969].

Por el contrario, en 1913 el alférez de navío Janer clamaba por modernizar conceptos, incluso el concepto mismo de lo que debía ser un oficial de la Marina. La práctica del tiro naval debía sustituir a la maniobra y al rancio arte marinero de antaño:

> *"Hace falta inculcar la idea de que un oficial que sólo se ocupe de la navegación y que la mire como su cometido esencial no sirve para combate, a no ser que por casualidad fuera a parar a la torre de mando. Y si, como al principio decía, a todos y en todos los casos se oye decir lo mismo ¿por qué no se manifiesta públicamente esa corriente, ese estado de opinión sobre el que pudiera cimentarse sabias y prudentes disposiciones?"*[970].

En ese mismo año, a propósito de la organización del personal de maquinistas, el maquinista mayor de primera clase Luque terminaba un artículo hablando sobre la necesidad de romper ciertos moldes tradicionales para adaptarse a las necesidades reales del servicio. Su intención no fue entrar en detalles de organización del personal de máquinas, o de los servicios de las mismas ni expresar ideas propias o nuevas, sino exponer un sistema de adaptación de las ya conocidas, en práctica en otras naciones, que armonizara en lo posible con nuestras costumbres y manera de ser y con nuestra legislación, aunque rompiendo un poco los moldes tradicionales y como medida transitoria, pues la reglamentación del personal de máquinas, más tarde o más temprano, debería revisarse según las circunstancias de los servicios lo aconsejasen[971].

En 1932 encontramos un artículo muy interesante sobre la defensa nacional y en concreto en la organización aérea escrito por el teniente de navío de 1º Álvarez de Osorio y Carranza.

---

[968] Ochoa, N. (1910) "La eficiencia y la organización interior del buque de combate" *RGM* (66) pp.389-410.
[969] Alsina Netto, A. (1912) "Mis bodas de oro en la milicia" *RGM* (71) pp. 713-717.
[970] Janer, J. (1913) "Unas cuantas reflexiones". *RGM* (75) pp. 735-747.
[971] Luque, C. (1913) "Sobre organización del personal de las máquinas en el buque de combate". *RGM* (72) p. 896.

Hablaba de la necesidad de reorganizar la Marina de guerra con criterios modernos, adecuados a la técnica.

> *"La Marina de guerra... precisa reorganizar y reajustar a las orientaciones modernas las organizaciones caducas, los elementos anticuados y hasta los espíritus que se resisten a aceptar normas diferentes a las tradicionales, en las que se formaron, y que no responden a un criterio moderno y renovador, cuando toda la técnica evoluciona y lo mismo la táctica y la estrategia, dependientes íntimamente de esos factores técnico-militares"*[972].

El mundo había cambiado y las políticas de defensa contaban con nuevos mecanismos con los que diseñar estrategias diferentes a lo trazado hasta ese momento: abogaba por la creación de un arma aérea independiente. Los medios aeronáuticos utilizados por Marina y Ejército en su campo y zona de acción eran de ellos mismos, lo demás, debía formar el arma aérea que debía obrar de forma paralela y coordinada con el resto. "El *arma aérea, complementada con el empleo del submarino y la mina, puede ser la clave de nuestra defensa*".

El nuevo armamento debía crear nuevas estrategias imposibles de implantar aferrándose a estructuras caducas por eso hacía un llamamiento, en aras de la eficiencia, en alzar las miras por el bien común del patriotismo:

> *"...y deber nuestro, de los que ejercemos las armas, es procurar que, dentro de sus posibilidades económicas, exista la máxima eficiencia, que todos laboremos honradamente, para sin personalismos egoístas, sin cegarnos el amor a la corporación a que cada uno pertenecemos, sino con el pensamiento únicamente puesto en los supremos intereses de la Patria, indiquemos el camino a seguir con arreglo a los modernos estudios de los elementos bélicos existentes."*

También en el Cuerpo de intendentes se encontraba ese espíritu de resistencia a los cambios, incluso a los de legislación, así lo expresó el capitán de intendencia González de Guzmán:

> *"...un crecido núcleo de nosotros mismos, que indudablemente conservan un sedimento ancestral de nuestra antigua organización, lo que, a mi entender, es producido, más que nada por falta de adaptación del personal a la creada por la ley de 24 de noviembre de 1931..."*[973].

Al mismo tiempo que de forma continuada la Armada española sintió apego por la tradición y por consiguiente una resistencia al cambio, también existió la pulsión contraria, promovida por el contacto temprano con las realidades exteriores que tenían los marinos en el ejercicio de su trayectoria profesional y que generó en algunos de ellos verdaderos promotores del cambio.

---

[972] Álvarez de Ossorio y de Carranza, A. (1932) "Defensa nacional. Organización aérea". *RGM* (111) pp. 863-888.

[973] González de Guzmán, A. (1933) "Organización del servicio de intendencia" *RGM* (113) p. 227.

Cuando los oficiales de la Marina española fueron comisionados a la exposición de Filadelfia en el año 1876 se les abrió una ventana a un mundo que desconocían por estar muy alejado de España en todos los sentidos. La memoria que escribieron a su regreso fue la crónica de una mirada asombrada. En concreto fueron destacables los párrafos que le dedicó el teniente de navío Chiappino al género femenino, a su educación y a sus logros y que hoy proponemos como excepción a su proverbial resistencia al cambio. Describió como las mujeres exhibían habilidades no sólo en labores propias de su sexo prueba de la formación que recibían:

> *"Es lo único que falta a la mujer para ser igual y aún superior a muchos hombres, educación; con ésta se consigue, como lo han conseguido los países ya citados, que salgan del círculo estrecho en que la sociedad las encierra y que porción de empleos y ocupaciones monopolizadas siempre por los hombres, a pesar de ser impropias de la virilidad del sexo feo, como la telegrafía, despacho de tiendas de moda etc."*[974].

Una prueba fue la hija de Mr. Lowe, inventor inglés del propulsor de tornillo, que presentó una hélice con cuatro aspas, invención suya y que había sido aprobada y dada su patente por el Almirantazgo inglés, encontrándole las ventajas de desaparecer las trepidaciones que producía toda hélice y con menos gasto de combustible alcanzar mayor velocidad. Esta señora había recibido premios en las exposiciones marítimas de Londres e Italia.

En 1910 un joven alférez de navío Janer, hablaba de la aviación con una visión mucho más estratégica de la que había tenido hasta ese momento, reducida a puro espectáculo, y revindicaba el protagonismo de la Armada en la aviación militar:

> *"Hasta ahora todo se reduce a un espectáculo con vistas a la finalidad económica de los organizadores, y sin más resultado que saborear, durante un rato, emociones fuertes, parecidas a la de una corrida de toros.*
>
> *Y esto no puede ni debe ser así. Y a nosotros, los marinos, interesa evitarlo, y aunque hayamos entrado en liza con algún retraso…nunca será tarde con tal de alcanzar dos cosas que nos corresponden con derecho indiscutible, pues no en vano han dedicado sus vidas al estudio de los fenómenos atmosféricos muchos oficiales de Marina y a nuestro Cuerpo General se deben importantísimos servicios relacionados con el aire y con los principales elementos utilizados para la propulsión y manejo de aeroplanos y dirigibles"*[975].

No todos en la corporación compartían la prospección de la aviación que tuvo Janer. El coronel de artillería de la Armada, Antonio Cervera, escribía en el mismo número sobre la aeronáutica naval y aunque invitaba a observar de cerca los nuevos adelantos, no creía que el hombre podría tener el dominio del aire, el último párrafo contiene una de las pocas referencias a Dios encontrada en la RGM:

---

[974] Chiappino, L. (1878) "Memoria de la exposición de Filadelfia en 1876" *RGM* (2) p. 117.
[975] Janer, J. (1910) "Dirigibles para la Marina de Guerra" *RGM* (67) pp. 45-53.

"Todo eso se conseguirá, seguramente, más o menos tarde pero el hombre no llegará jamás a tener en el aire el dominio absoluto que tienen las aves, entre otras razones, por la sencillísima de que las admirables maravillas de la naturaleza ideadas por Dios, no podrán ser nunca igualadas por los hombres"[976].

Jaime Janer fue uno de los mayores abanderados del cambio en la Marina española. Fundador de la especialidad de Tiro Naval fue su más claro impulsor y utilizó la RGM para convencer de la necesidad de prácticas de tiro en la mar. Desde su primer artículo en 1907 como alférez de navío hasta su prematuro fallecimiento en acto de servicio en 1924 escribió 35 artículos, la mayoría sobre artillería y en concreto sobre el tiro naval:

"…un oficial de la Marina Militar no puede, a mi escaso juicio, considerar como único timbre de valer la pericia marinera. Que no se hicieron los oficiales de la Marina de guerra para navegar, sino para luchar sobre el mar, cosas que son algo distintas"[977].

En 1928 se planteó en las páginas de la revista la necesidad de variar la forma de ingreso en la Marina y su sistema de ascensos. Julio Iglesias, en su único artículo publicado en la RGM y sin aparecer con empleo militar, propuso seguir para el ingreso el mismo método que el seguido para sanidad, administración y jurídico. Para conseguir la excelencia, el método planteado era que de los 200 que se formaran, los mejores pasaran a formarse como oficiales y el resto como marinería.

Advertía de los jóvenes que acudían a la oposición sólo pidiendo pan, en vez de hacerlo en cuerpo y alma. Los jóvenes que interesaban no eran los que solicitaban ser aspirantes y oficiales sino los que tan sólo buscaban ser admitidos como marineros aventajados, aventajados aventureros o guarda estandartes, nombres clásicos y queridos de la antigua Marina. Estos marineros aventajados, jóvenes cultos e instruidos, de diez y ocho años aproximadamente, y en número de 200 cada año, podrían permitir escoger entre ellos 20 oficiales que, en la mar, en la guerra o representando a su país y a su Marina en tierras lejanas, desempeñasen brillantemente su misión; mientras que los 180 restantes constituirán una saludable inyección, por su educación industrial, militar y profesional en las filas de la marinería[978].

---

[976] Cervera, A. (1910) "El mecanismo natural de la aviación" *RGM* (67) pp. 375-380.
[977] Janer, J. (1915) "Escuelas de tiro naval". *RGM* (76) p.542.
[978] Iglesias, J. (1928) "Enseñanza profesional. Una idea al palenque. *RGM* (102) p. 223.

5. Logros propios frente al cuestionamiento público

La corporación quiso resaltar los logros propios de sus miembros con sus aportaciones a la sociedad y avances a la ciencia, pero los resultados no fueron óptimos. Sus responsables no fueron hábiles a la hora de otorgar visibilidad a los hallazgos o las misiones que se llevaron a cabo por los individuos y debido a su corporativismo[979], se negó reiteradamente a hacer autocrítica sobre sus áreas de mejora lo que le impidió actuar sobre ellas.

El corporativismo se entiende como el conjunto de acciones y de construcciones intelectuales que una organización establece para sustraer su profesión de controles externos, en principio, competentes y habilitados para ello[980]. Se ha estudiado el corporativismo en el Ejército de Tierra como otra de las consecuencias de la profesionalización del siglo XIX. A cambio de no interferir en la política del país, los militares gozaron de total independencia para decidir sobre sus propios asuntos. Tras las convulsiones políticas precedentes, la Restauración trató de apartar al Ejército de la política activa, pero no de profesionalizarlo. Fueron los propios militares los que buscaron, mediante el corporativismo, la cohesión del Ejército sobre un modelo profesional.

Los militares habían sustituido una identidad estamental –nobleza y clase llana– por una ideológica –progresistas y moderados–, con su profesionalización convenía modificar la ideológica por una corporativa, que no los enfrentara en bandos separados. Lo que importaba era la unidad del Ejército y su funcionamiento en campaña, donde el militar se alejaba de las tentaciones de la vida cortesana y la política[981].

La Armada seguía las particularidades del Cuerpo. El corporativismo era intrínseco a ella, probablemente su aislamiento del entorno y de la sociedad civil ha reafirmado su singularidad durante siglos. Por su actividad itinerante, ha necesitado ser autosuficiente en muchas ocasiones y no ha sabido abandonar esa actitud en otras.

5.1. La *Revista General de Marina*: un espejo nacional

Una de las funciones indiscutibles de la RGM fue la de servir de altavoz de los propios logros de los miembros de la corporación con la aspiración de emanciparlo de los suministros y la tecnología extranjera para constituir el material de guerra con el que aprovisionarse para la defensa nacional.

---

[979] El corporativismo se apoya en el sentimiento de unidad orgánica y conciencia de sí mismo como grupo aparte de otros que no lo son. Este espíritu corporativo garantiza la cohesión. Díaz-Criado, E. S. (2015). *El proceso de profesionalización del ejército en España: el Cuerpo de Estado Mayor, 1810–1932* (Tesis doctoral), Universidad Nacional de Educación a Distancia, p. 54.

[980] De la Lastra Díaz, J. (2008) *La formación en valores en la profesión militar.* (Tesis doctoral) Universidad de Zaragoza, p. 304.

[981] Díaz-Criado, E. S. (2015). *El proceso de profesionalización del ejército en España: el Cuerpo de Estado Mayor, 1810–1932* (Tesis doctoral) Universidad Nacional de Educación a Distancia, pp.154-166.

El primer motivo era el temor a los conflictos que pudieran impedir en un momento dado la importación o el montaje del armamento como ocurrió en la Primera Guerra Mundial, que los buques cuyo montaje de artillería dependía del exterior, quedó suspendido durante años. El segundo eran los beneficios económicos y tecnológicos de desarrollar la industria nacional y la tercera razón era la patriótica ambición de utilizar los talentos, conocimientos e inventos de hombres de la nación para la defensa de la patria, y de hacer valer el legítimo orgullo nacional que buscaba su satisfacción en emanciparse, no sólo material sino intelectualmente de la tutela del extranjero[982].

Ya en el primer año de publicación apareció un artículo del insigne Isaac Peral siendo alférez de navío sobre uno de los temas en los que era experto: la electricidad y los pararrayos[983]. Isaac Peral fue un oficial de la Armada, inventor del submarino torpedero eléctrico, un proyecto que contó con el apoyo de la Reina Regente. A pesar del éxito de las pruebas, en 1890 la Junta Técnica rechazó el proyecto y el submarino Peral fue abandonado en el arsenal de La Carraca, su lugar de creación y donde había superado todo tipo de pruebas en la mar[984]. La RGM recogió, en la sección de breves "Noticias varias*"* de octubre de 1888 la mención al submarino Peral. Apenas dos hojas que pasaban desapercibidas junto con otras noticias del tipo "Prácticas de artillería a bordo del Héctor" y con una profusión de detalles muy poco técnicos y nada profesionales. "*El día 8 de Setiembre tuvo lugar el acto de botar al agua el buque submarino invención del teniente de navío de nuestra armada D. Isaac Peral".* Así comenzaba el artículo que describía la gran afluencia de público, hasta descender a detalles impropios de una revista técnica profesional del tipo: "*Del bello sexo había magníficos ejemplares, ocupando largas filas de sillas a los lados del barco*"[985].

Justificaba la expectación ya que era un buque casi imaginario del que sólo se tenía noticia a través de Julio Verne. Describía 21,90 metros de eslora "*Imaginen los lectores una bellota de estas dimensiones y se formarán una idea de la original forma de este barco*". Aunque el artículo felicitaba al inventor, dotación y personal de la maestranza, no dejaba de manifestar su sorpresa por el apoyo recibido de la Reina Regente y del ministro de Marina: "*Como que todavía no nos hemos acostumbrado a convencernos de que en España se haya ayudado oficialmente a una empresa de este orden*". La historia finalmente fue testigo de que el apoyo al submarino de Peral duró poco tiempo.

En enero de 1890, también en la sección de "Noticias varias*"*, un epígrafe "Submarino Peral" donde aparecieron los nombres de la junta nombrada para dar el dictamen y una descripción de las pruebas realizadas con los parabienes dados al prototipo. Finalizaba haciendo una mención al breve que hemos citado anteriormente que se publicó en octubre, no en diciembre como cita:

---

[982] B.S. (1885) Un peligro nacional: breves consideraciones sobre el sistema más conveniente para proveernos de medios de defensa. Imprenta de Fortanet, p.5.
[983] Peral, I. (1877) "Sobre los parra-rayos" *RGM* (1) p.201.
[984] González Fernández, M. (2015) "Isaac Peral y su submarino". Historia del Arma Submarina Española. Cuaderno monográfico del Instituto de Historia y Cultura Naval (71) pp. 29-52.
[985] (1888) "Noticias varias. El submarino Peral" *RGM* (23) pp. 516-518.

"Por su parte, la Revista General de Marina, que según expresó en diciembre de 1888, nunca dudó del éxito completo del submarino, como barco sumergible; y que así, entonces como ahora, no exagera la importancia militar de esta clase de torpederos, se asocia al sentimiento general de la nación y felicita vivamente al ilustre compañero de armas, que con sus investigaciones científicas, ha sabido añadir un nuevo timbre de gloria a los que ya cuenta en todos los ramos la Marina Española"[986].

Aunque siempre se ha manifestado públicamente que la Armada española, al principio, apoyó a Isaac Peral en esta empresa y las palabras fueron laudatorias, en la RGM no se encuentran más que estas dos referencias, que no dejan de ser como un breve más de la sección de noticias mensuales, sin el espacio que hubiese merecido este logro en la publicación de la propia corporación para dar a conocer a todos las novedades del invento de Peral[987].

El segundo médico Fernández Cuesta le escribió unas sentidas palabras de homenaje a Isaac Peral, que ya había fallecido un mes antes:

"El 24 de mayo falleció en Berlín D. Isaac Peral y Caballero. Este nombre, que todos saludaron con respeto y cuya memoria es aún más digna de respetarse, puede servir como ejemplo de lo que significan las mudanzas de la opinión y la fama"[988].

Y un mes después el teniente de navío de 1ª Pérez de Vargas a propósito de un artículo sobre submarinos en tres entregas comenzaba diciendo:

"...lejos de su patria, en no lejanos días conmovido por las apasionadas controversias que suscitó el más maduro fruto de su ingenio, Peral, el digno Oficial de nuestra Armada, el hombre de extraordinaria perseverancia, de inagotable actividad y de profundo saber, mi antiguo amigo y compañero, ha dejado ya de sufrir"[989].

En 1892, como tenía que haber ocurrido con el submarino *Peral*, se le dedicaba un artículo al *Temerario* en el que destacaba el logro que suponía la creación de este cañonero. Fue proyectado por el ingeniero naval Tomás Tallerie para servir de cañonero guardacosta en tiempo de paz y de torpedero de alta mar en tiempo de guerra gracias a sus dos clases de calderas[990].

Se puede decir que 1887 fue, en el mundo naval, el año del *Destructor.* La prensa y la opinión pública siguieron los pasos del buque y de su proyectista el teniente de navío de 1ª Fernando Villaamil. La insistencia de *The Engineer* llevó al Almirantazgo a debatir sobre la

---

986 (1890) "Noticias varias. Submarino peral". *RGM* (26) pp. 160-163.
987 Todo hubiera sido mejor de no haberse tenido a Peral por un hombre de izquierdas, según Alonso, J. R. (1974): p. 420.
988 Fernández Cuesta, N. (1894) "Recuerdo" *RGM* (36) pp. 890-892.
989 Pérez de Vargas, L. (1895) "Recuerdos de antaño. El submarino" *RGM* (37) pp.3-20.
990 Chacón y Pery, F. (1892) "El Temerario" *RGM* (30) pp.139-145.

conveniencia de dotar a la Marina inglesa con unidades de este tipo, proyecto que efectivamente se llevó a cabo más adelante[991].

En ese mismo año el comandante Villaamil escribió sobre el *Destructor* en la RGM[992]. El propio inventor escribió sobre las condiciones generales del proyecto. En vista de los resultados obtenidos por los torpederos de la Marina inglesa en las pruebas verificadas durante el mes de Agosto de 1885 en el canal del Norte, el ministro de Marina, vicealmirante Pezuela, comisionó a Villaamil para el estudio de un buque que, reuniendo las condiciones de los torpederos, pudiese al mismo tiempo alcanzar las necesarias velocidades para acompañar escuadras en toda clase de navegaciones, y debiendo mejorar por consiguiente, los alojamientos para hacer aceptable la vida a bordo, cualidad de la que carecían los torpederos. La RGM incluyó en sus páginas un desplegable del *Destructor*.

Antes y después de ésta, las aportaciones a la RGM firmadas por Villaamil fueron en 1879 a propósito del proyecto de ampliación del puerto de Gijón y en 1885 la memoria sobre el crucero de instrucción de la corbeta *Nautilus*. Hay sin embargo una confesión epistolar de Villaamil a su amigo y compañero Joaquín Bustamante en el que le revela que publicó "un ligero trabajo" bajo la firma del entonces su segundo de abordo en el *Destructor*, Santiago de Celis, conferencia que éste había pronunciado recientemente en El Ferrol[993]. Parece que fue una señal de compañerismo de Villaamil hacia su subalterno, ya que no se puede pensar en la existencia de alguna causa que impidiese al marino de Castropol publicar sus opiniones de carácter técnico en la RGM con su nombre[994].

Fernando Villaamil también escribió sobre el torpedo en *La Ilustración Gallega y Asturiana* en 1879 y manifestó que, aunque le parecía un medio poco noble que realmente debiera ser reprobado según el derecho de gentes, al final admitía el torpedo como arma y recurso de los países débiles frente a los poderosos[995].

Lo que se clasificó como *Destructor*, fue adoptado por otras Marinas con la denominación de *Destroyer*, nombre que acabó implantándose también en España, lugar de origen del invento de Villaamil. En 1926, Avelino Rodríguez, cronista de Vigo, usó las páginas de la RGM para hacer una reivindicación patriótica: los contratorpederos eran "destructores" y no "destroyers"[996]. Abogaba por el uso de la denominación destructor por respeto a la patria y a Villamil, igual que los grandes acorazados se llamaban *Dreadnought* porque el primero fue inglés, el primer contratorpedero fue el *Destructor* de Villamil y afeaba a que el propio Diario

---

991 Serrano Monteavaro, M.A. (1988) *Fernando Villaamil una vida entre la mar y el dolor: la guerra de Cuba*. Madrid, Asamblea Amistosa Literaria, p. 230.

992 Villaamil, F. (1887) "*El "destructor" Datos referentes a la construcción y pruebas de este caza-torpederos" RGM* (20) pp. 397-420.

993 El único artículo con esta firma. Celis, S. (1888)" Importancia del factor velocidad en los buques modernos". *RGM* (23) pp. 22-240.

994 Serrano Monteavaro, M.A. (1988) *Fernando Villaamil una vida entre la mar y el dolor: la guerra de Cuba*. Madrid, Asamblea Amistosa Literaria.

995 *Ibíd.*

996 Rodríguez Elías, A. (1926) "Reivindicación patriótica. Los contratorpederos son destructores y no destroyers". *RGM* (98) pp.653-662.

Oficial del ministerio de Marina le denominase bajo el nombre inglés. Finalizaba con un llamamiento al ministro de Marina para que se llamara destructores a los contratorpederos y no se usara el anglicismo *destroyers,* al menos, en ninguna publicación oficial dependiente del departamento ministerial. Lo pedía en justicia del capitán de navío Villaamil, sabio y héroe. Al año siguiente retomó el tema para decir que ya muchos llamaban destructor al cazatorpedero y analizaba los antecedentes del *Destructor* como el buque ariete y el lanzatorpedos.

En 1916, ya designado como primer jefe y organizador del Arma Submarina española, se publicó un artículo del capitán de corbeta Mateo García de los Reyes sobre la teoría del giroscopio. En nota al pie de página se aclaraba:

> *" Proponiéndose la REVISTA dar a conocer a sus lectores el notable estudio sobre el giroscopio presentado al Congreso de Ciencias de Valladolid por el capitán de corbeta D. Mateo García de los Reyes, inserta hoy, como antecedente necesario, el que acerca del mismo asunto sometió el autor al Congreso de Granada, y que fue encomiásticamente informado por la Real Academia de Ciencias"*[997].

No obstante, algunos de los logros no se alcanzaron. Tal fue el caso del "ascensor submarino" que se reseñó en febrero de 1931 y cuyo artículo finalizaba con foto del invento en mar junto a una barca. En septiembre de 1930 ya daba referencias de este peregrino invento del que se aprueba la construcción de un segundo ejemplar para los submarinos tipo C que eran para salvamento de la dotación de los sumergibles[998].

Otro marino que tuvo su aportación propia a la Armada española fue Joaquín Bustamante y Quevedo, fallecido en la batalla de Santiago de Cuba en 1898. Inventó un prototipo propio de torpedo eléctrico y otro fijo (mina Bustamante), que por Real Orden del 9 de mayo de 1885 fue declarado de uso uniforme en la Armada española[999]. Un año antes Bustamante y Quevedo había estado al mando de las maniobras de los torpederos *Rayo, Barceló, Habana* y *Rigel* en Cartagena y desde la RGM se resaltó la importancia de la práctica de la táctica naval en este tipo de maniobras[1000]. Escribió en la RGM desde 1883 sobre temas como alumbrado eléctrico de las balizas, calderas, telégrafos, sobre el gobierno de los buques, y también sobre torpedos, demostrando siempre una gran implicación con el progreso de la Armada española. Con posterioridad habría una clase de cazatorpederos con la denominación de tipo *Bustamante*.

También obtuvo reconocimiento público en las páginas de la RGM el coronel de artillería de la Armada José González Hontoria, por la producción de un cañón ideado por el mismo, y

---

997 García de los Reyes, M. (1916) "Teoría del giroscopio". *RGM* (78) pp. 23-54.
998 Génova, A. (1931) "Ascensor submarino". *RGM* (108) pp. 241-248.
999 Cuando se enteró de que un agente del Gobierno austríaco, había ofrecido al Gobierno español por doscientas mil pesetas (1883) los secretos para construir un torpedo fijo automático —una mina— que ya había sido adquirido por otros países europeos, estudió la información sobre dicha arma, y se puso a diseñar una para ser fabricada en España, lo que supondría un gran ahorro y un impulso para la industria nacional.
1000 Díaz Cañedo, A. (1895) "Maniobras de los torpederos españoles en 1894". *RGM* (36) pp. 57-71.

que fue aprobado como de uso oficial por el proyecto de Ley de Antequera en 1884[1001].El legado del brigadier en artillería fue doctrinal, experimental, e industrial[1002]. En 1878 diseñó un sistema de cañones de acero, retrocarga, y ánima rayada que sería el declarado posteriormente como reglamentario por la Armada española. Entre ellos el denominado *Trubia*, un modelo de cañón de 160 mm que en aquellos momentos fue considerado el más potente de Europa.

En junio de 1889 apareció en las páginas de la revista la necrológica de González Hontoria. Los motivos de su fallecimiento no estaban claros. En marzo de 1889 se trasladó desde Sanlúcar, donde se encontraba de reposo, hasta el manicomio del Dr. Esquerdo en Carabanchel Alto, donde falleció repentinamente a las cuatro de la mañana del 14 de junio. La sección Necrológica, describe que murió víctima de un ideal patriótico:

> *"Y en esa situación, halagüeña en todos los conceptos, el combatiente cae herido en el revuelto campo de la batalla, y en el órgano más noble de los que en la lucha tomaban parte, como caen los héroes: que en estas batallas de la inteligencia es el cerebro el órgano que más sufre y vence, sin que sean parte a oscurecer el triunfo las enfermedades que lo hacen inepto para exteriorizar las grandes concepciones del espíritu, sino que antes bien ellas comunican al muerto los resplandores y las aureolas que ciñen las frentes de los mártires.*
>
> *Así ha muerto el general Hontoria: víctima de una hermosa idea, de un ideal, de un patriótico propósito que le animó y sostuvo desde los comienzos de su vida; desde los primeros tiempos de su carrera dedicóse al estudio de términos que hacían presentir un hombre notable…"*

La necrológica, que normalmente no venía firmada, estaba rubricada por la pluma de Federico Montaldo. Dos días antes de su fallecimiento, Hontoria había sido ascendido a brigadier: *"Ha muerto joven el general Hontoria, pues aún no contaba 49 años; cuando aún todavía podía esperarse mucho de su laboriosidad incansable y de su privilegiado entendimiento, sin que haya bastado para detener los progresos del funesto mal, que en tan triste desenlace ha terminado…"*[1003]. Tras su fallecimiento se seguía resaltando la figura del artillero y sus logros para la corporación y para España[1004].

Sin embargo, la aceptación de los cañones Hontoria no fue unánime en España. Aunque había poderosas razones para preferir el producto nacional, había que certificar que se tendría la seguridad de poder proporcionar el material en iguales condiciones de calidad, rapidez y precio que reunían los extranjeros, pero la sección de artillería de la Armada quiso tener su cañón nacional a toda costa.

[1001] Antequera, J. (1884)" Proyecto de ley, estableciendo el programa de las fuerzas navales de la nación". *RGM* (15) pp. 337-349.

[1002] García de Paredes Barreda, I. (1992) "Su legado profesional". El brigadier González Hontoria. *Cuaderno monográfico del Instituto de Historia y Cultura Naval* (16) pp. 41-73.

[1003] (1889) "Necrología. José González Hontoria". *RGM* (25) pp. 104-105.

[1004] González de Reuda y Gil, M. (1894) "La moda de las grandes velocidades iniciales". *RGM* (35) pp. 330-337.

Para conocer esta historia hay que recurrir a otras fuentes que no son la RGM, a la que se acusó de ser propagandista oficial y faltar a la verdad en cuanto a la capacidad española de proporcionar la artillería nacional a un coste razonable. Cabía preguntarse si estaba justificado el empeño del ministerio de Marina en gastar lo que no se tenía, solo por el placer de poder decir, con derecho cuestionable, que se poseía un sistema de artillería nacional en la Marina española[1005].

El caso del brigadier González Hontoria empezó proyectando cañones de una combinación de acero y hierro, los cuales se hicieron en Trubia y dieron resultados satisfactorios. Sin embargo, pronto debió convencerse de que cañones realmente buenos y durables no podían fabricarse sino solo de acero, pero este metal no se producía en España en calidad y cantidad suficientes para sus cañones por lo que recurrió a fabricantes extranjeros. Sea por razones de economía o porque fabricantes reputados como Krupp, no quisieron comprometer el crédito de sus productos en ensayos cuya comprobación estaba fuera de su alcance, el ministerio de Marina, firmó con la fábrica Schneider en Creusot un contrato para el suministro de cierto número de cañones de pequeño calibre. El resultado fue negativo, y el contrato con Schneider-Creusot resultó un fiasco, se alzaron voces críticas que señalaron que el país ignoraba lo que le ha había costado el experimento[1006].

Hontoria encargó entonces la construcción de sus cañones a la Forges et Chantiers de la Méditerranée, que gozaba fama merecida como constructor naval, pero ninguna como constructor de cañones. Se precisaba el armamento de los cruceros *Alfonso XII* y *Reina Mercedes*, avisos *Infanta Isabel* y *Don Juan de Austria* y cañoneros *Concha, Lezo, Elcano* y *Magallanes*. Por Real Orden de 26 del agosto de 1883se dispuso que no siendo posible construir en el Arsenal de La Carraca los montajes precisos, se ampliara el contrato con *La Forges* para la construcción de dicha artillería:

> *"Lo cual, sea dicho de paso, demuestra el poco ó ningún fundamento de las afirmaciones hechas en las columnas de la Revista de Marina de ser aquel Arsenal uno de los mejor montados para estas construcciones"*[1007].

Con indicaciones de un artillero español de Marina, Hontoria, pero estos cañones no eran nacionales, pues se construían con acero inglés y alemán en un taller francés con un coste superior a los importados. Se acusaba a la RGM de faltar a la verdad en cuanto a la capacidad de los arsenales por lo que en ella escribían los amigos entusiastas de la corporación[1008]:

[1005] Que la prometedora técnica nacional acabó resultando lenta y dispendiosa se recogió también en Alonso, J. R. (1974): p. 418.

[1006] B. S. (1885*) Un peligro nacional: breves consideraciones sobre el sistema más conveniente para proveernos de medios de defensa*. Imprenta de Fortanet.

[1007] *Ibíd.,* p. 15.

[1008] Eady, J. (1884) "La artillería de nuestros buques" *RGM* (14) pp.995-1006 y Rodríguez, J. (1884) "Nuevo cañón González Hontoria de 16 cm" *RGM* (14) pp. 1007-1017.

"Después de aprobados los contratos, hubo, naturalmente, gran júbilo entre los amigos del brigadier Hontoria, é inmediatamente comenzaron á publicar en las columnas de la Revista de Marina del mes de Junio una serie de himnos de alabanza sus entusiastas admiradores el capitán D. Joaquín Rodríguez y el teniente coronel D. José Eady,…."[1009].

5.2. La prensa y el Desastre del 98

Uno de los acontecimientos más complejos vividos por la Armada y reflejado en las crónicas de la RGM, a través de la cual, poder reconstruir el ánimo de la oficialidad y su experiencia en primera persona fue el episodio de la Guerra hispano-estadounidense[1010]. A pesar de que ser conocido como Desastre del 98, a la pérdida de las últimas posesiones en Ultramar, los historiadores actualmente tienden a rebajar el alcance real de esa crisis, que tuvo una vertiente mucho más política e intelectual que económica[1011]. Cabe pensar que el Desastre no produjo una crisis, sino al revés, la crisis desembocó en el Desastre.

Financieros, políticos y militares estaban empeñados en el esfuerzo por mantener Cuba y Filipinas. Se enmascaró un conflicto de intereses entre los oligarcas (comerciantes, navieros, fabricantes, especuladores financieros) que controlaban las empresas y sostenían a políticos y a los poderosos medios de prensa, enfrentados a la realidad de la mayoría de los españoles. De otro modo no puede explicarse la importancia concedida al mantenimiento de unas colonias que tantos gastos generaban, sobre todo en época de guerra, al erario público, y que tantas vidas se cobraron. Era el mantenimiento de un mito imperial en la mente de los españoles, tantas veces criticado por los regeneracionistas[1012].

Por otro lado, la opción bélica era un mal menor, resultaba preferible perder los territorios de Ultramar en un conflicto que cederlos voluntariamente. Los motines militares en Cuba y España a consecuencia de la guerra de Cuba supusieron la primera vez, después de la Restauración monárquica, que los militares habían intervenido con éxito en la vida política. Todo parecía anunciar el fin del breve periodo en que los militares dejaron de ser progresistas o moderados, revolucionarios o alfonsinos para ser nada más que militares[1013]. En cierta forma supuso un conflicto artificial encaminado a minimizar los costes políticos del abandono de las colonias, fue la alternativa menos dañina a una posible insurrección militar que derrocara el Régimen y la Corona[1014].

[1009] B.S. (1885), p. 19.

[1010] Para una descripción minuciosa y completa de las operaciones navales y terrestres de la guerra que enfrentó en 1898 a España con los Estados Unidos: Rodríguez González, A. (1998). *Operaciones de la Guerra de 1898: una revisión crítica*. Madrid, Ed. Actas.

[1011] Rodríguez López-Brea, C. (2006). "La España de la Restauración". *Universidad Carlos III de Madrid*, Área de Historia Contemporánea.

[1012] López Serrano, A. (2001). *Los cambios de siglo en la Historia de España. El cambio del siglo XIX al siglo XX. 1895-1902: Entre el desastre y la regeneración.*

[1013] Juliá, S. (1998) "El León no quería pelea. Aquella guerra nuestra con los Estados Unidos… Prensa y opinión en 1898". *Fundación Carlos de Amberes,* pp. 17-33.

[1014] Elizalde, Pérez-Grueso, D. (2000) Balance del 98. Un punto de inflexión en la modernización de España o la desdramatización de una derrota. *Historia y política: Ideas, procesos y movimientos sociales* (3) p. 178.

Los intelectuales invadieron la escena ciudadana y se hicieron presentes en la vida pública con la formación de la Generación del 98, que exigió regenerar España y reformar el sistema político de la Restauración[1015]. Se ha llegado a decir que fue una fabricación bien ejecutada por parte de los creadores de opinión, que consiguió calar en la conciencia colectiva como desastre cubriendo así el vacío creado por la falta de respuestas del viejo orden de valores. El signo de los tiempos fue el relevo de los viejos imperios por las nuevas potencias y tuvo su reflejo en los valores morales.

La guerra contra EEUU fue un suicidio, una anunciada derrota militar y la aniquilación de la Marina, identificada con la oligarquía. Consagrada como una ofrenda al progreso, se convirtió en el símbolo de los valores que había que destruir para reemplazarlos por otros nuevos vientos o "ventarrones", como diría Unamuno procedentes de Europa[1016]. Fuera porque unos temieron un levantamiento militar u otra guerra civil, otros porque soñaran con un triunfo sobre un enemigo superior económicamente pero inferior en valores morales y algunos con el convencimiento de que de una derrota saldría una revolución, a España no le quedó otra solución que aceptar el sacrificio.

Canalejas, sarcástico, sentenciaría en el Congreso en septiembre de 1898:"*Se perdieron las colonias, pero el honor no se ha salvado*" (9 de septiembre)[1017]. El David del honor como único recurso, vencido por el Goliat del poder, porque la desproporción de fuerzas, hacían inviable cualquier otro resultado[1018]. Frente al honor derrotado, justificador de tantos atropellos, emerge la honradez, que sin tratarse de un valor que se pudiera considerar nuevo, parecía ser la alternativa para los españoles de aquel momento.

La derrota en Santiago de Cuba y Cavite fue aceptada por el pueblo con apatía: acudió en masa a los toros y a los teatros como cualquier otro día. Los regeneracionistas achacan el Desastre y la penosa situación de 1898 a muchos factores, pero en primer lugar a un orden moral ya caduco. El análisis de la mayoría de los intelectuales se centró en la necesidad de superar los viejos valores que, como el honor, eran constitutivos del espíritu español[1019].

Los soldados que defendieron Cuba fueron repatriados enfermos, muchos de ellos fallecieron en la travesía y sepultados en la mar. Volvieron en los transportes privados que los llevaron y aún más hacinados llegaron a Vigo, donde nadie ni nada estaba dispuesto para recibirlos. Ante la gravedad de los hechos, sólo el clamor popular, con alguna voz en la prensa como el *Faro de Vigo*, que publicó las patéticas escenas que se sucedieron en los

---

[1015] Rodríguez López-Brea, C. (2006).

[1016] López Serrano, A. (2001). *El cambio del siglo XIX al siglo XX. El conflicto secreto de Gibraltar de 1898. La crisis de la mentalidad tradicional tras el desastre.*

[1017] *Ibíd*.

[1018] Cervera Pery, J. (1998) "El honor de la Armada en la crisis del 98" La crisis española del 98: aspectos navales y sociológicos. *Cuaderno monográfico del Instituto de Historia y Cultura Naval* (31) pp.197-207.

[1019] López Serrano, A. (2001). *El cambio del siglo XIX al siglo XX. El conflicto secreto de Gibraltar de 1898. La crisis de la mentalidad tradicional tras el desastre.*

muelles, se alzaron contra el transporte de las tropas y en concreto contra la compañía Trasatlántica[1020].

No hemos encontrado en la RGM nada que mencione el bochornoso espectáculo que ofreció la compañía Trasatlántica al haber sustituido lo que tenía que haber hecho la Armada española. De hecho, la participación de la Compañía Trasatlántica en la Guerra de Cuba es llamada como la Flota del silencio o la escuadra muda, lo que demuestra cierta ocultación, y es que fueron al menos 10 trasatlánticos los que sirvieron en aquel conflicto con sus respectivas tripulaciones, que pagados por la compañía como civiles prestaron servicios militares en unidades regulares de guerra[1021]. Todo parece invitar al silencio con esta empresa.

Tras la guerra con Estados Unidos, la callada reacción de la opinión pública y la clase política, trajo consigo un mayor aislamiento social y político de los militares en relación con el resto de la sociedad española, centrando su quehacer en mantener una fuerte cohesión como grupo social y la salvaguarda del orden público, que veían amenazados por el regionalismo catalán y vasco. Aunque la Marina siguió esta misma pauta, no participó tan activamente como el Ejército en el mantenimiento de la seguridad ciudadana ni se mostró tan preocupada por los regionalismos, ya que circunscrita a los departamentos marítimos su aislamiento de la sociedad era aún mayor[1022].

Como toda trama, varios componentes van apareciendo en las páginas de la revista. En mayo de 1896 encontramos en la RGM la primera referencia al marino y profesor de Historia Naval, Alfred T. Mahan en un artículo sobre la Marina americana. El teniente de navío Díaz Cañedo ofreció datos sobre sobre el libro publicado por Mahan de la "Influencia del poder naval sobre la Historia*"* y cómo convenció a la sociedad norteamericana de que había que potenciar la Marina para desarrollar su política exterior. En las páginas de la RGM ya era reconocido el ascenso de la Marina americana como una de las mayores potencias navales del mundo.
En el número de marzo de 1898 hay un artículo que, sin indicar autoría, contaba el incendio y luego la explosión del 14 de febrero que dio lugar a la voladura del *Maine*, crucero blindado norteamericano fondeado en La Habana. Tras lamentar la catástrofe, informó que los primeros en acudir al socorro de los accidentados fueron los marinos españoles, aún a riesgo de sus propias vidas. El artículo, de forma inteligente, continuaba con la descripción de los problemas que tuvo el *Maine* desde sus comienzos, todo un repaso a un historial de incidencias previas:

> "*...después de armado fue necesario romanearle sus pesos, porque su calado a proa era mucho mayor que a popa. No se consiguió corregir por completo este defecto, pero se*

[1020] Ramos Fernández, F. (2002). "Razones históricas de la imagen del ejército ante la sociedad española (desde la guerra de Cuba a nuestros días)". *Ámbitos: Revista Internacional de Comunicación* (7 y 8) p. 201.
[1021] González Echegaray, R. (1960) "Diez transportes españoles en 1896" Notas profesionales. *RGM* (159) p. 148.
[1022] Serrano Monteavaro, M.A. (1988) *Fernando Villaamil una vida entre la mar y el dolor: la guerra de Cuba*. Madrid, Asamblea Amistosa Literaria.

redujo algo y sus calados actuales eran 22 pies ingleses una pulgada a proa y 21 pies 10 pulgadas a popa. De aquí sus condiciones marineras no fueran excelentes"[1023].

El siniestro no presentaba características propias de las explosiones de un torpedo y, sin embargo, sí tenía los pañoles de pólvora y explosivos muy próximos a los depósitos de combustible. Lo contenido era algodón-pólvora, un tipo de efecto explosivo mayor que explotaba a menores temperaturas. El *Maine* ya había sufrido anteriormente otro incendio en agosto de 1895 en el arsenal de Brooklin pero no llevaba, en ese momento, la pólvora o explosivos a bordo que se sospechaba que no resistía las altas temperaturas y menos las tropicales de Cuba. En este artículo ya se recogían las sospechas que pesaban sobre España en la responsabilidad de su hundimiento:

"Gentes interesadas en envenenar las relaciones entre España y los Estados Unidos, aun a costa de las mayores infamias, echaron a volar desde el primer momento la especie de que el siniestro había sido intencionado y producido por un agente exterior del buque.

No puede decirse, en verdad, que esta versión haya hecho gran fortuna; pero debe reconocerse que ha tenido bastantes partidarios, a pesar de que debió descartarse enseguida por absurda."

En España estaban en entredicho los arsenales estatales. El artículo también aprovechó para acreditar que el éxito de la composición de la Marina americana se debía a la industria particular y que precisamente el *Maine* era el último buque de los arsenales del Estado tras la decisión de crear una buena escuadra.

En mayo de 1898 la RGM publicó el dictamen de la comisión americana sobre la explosión del *Maine* según el cual los pañoles de pólvora y municiones se cerraron siempre después de abiertos y que después de la destrucción del buque americano, sus llaves se encontraron en su sitio, en la cámara del capitán. Hay que resaltar que el barco se partió por la mitad y se hundió por lo que encontrar las llaves en su sitio resulta un tanto increíble. La versión de la explosión de un torpedo colocado debajo de los fondos en la cuaderna 18 seguía presente en el informe estadounidense[1024].

Sólo faltaba por atribuir la responsabilidad directa del ataque, que se dejó abierta a las especulaciones: *"El tribunal no ha conseguido obtener pruebas que fijen la responsabilidad de la destrucción del Maine en ninguna persona o personas".* Hoy nadie duda de que la explosión del *Maine* fue únicamente el *casus belli*, el detonador para comenzar un conflicto que Estados Unidos necesitaba como pretexto para extender su área de influencia.

En 1898 la Armada española fue protagonista de la prensa del momento. El presupuesto para la Marina había dejado de ser libremente asignado por el monarca y los gobiernos no acabaron de entender la necesidad de realizar cuantiosas inversiones en la Marina sin un

---

[1023] (1898) "La catástrofe del Maine". *RGM* (42) pp.450-455.
[1024] (1898) "Explosión del Maine. Dictamen de la comisión americana" *RGM* (42) pp. 782-799.

tráfico comercial marítimo que lo justificara, sin garantías de que los arsenales rentabilizaran estas inversiones y con un país debilitado políticamente. Se veía innecesaria una Marina de guerra y sus opiniones, coincidentes o enfrentadas, saltaban de las Cortes a la prensa y de la prensa a la calle[1025].

El teniente de navío Navarrete reflejó el sentimiento de la corporación ante los ataques que recibía de los periódicos. Habló de disparates técnicos por desconocimiento de la materia, de ligereza de juicio, de críticas indoctas y apasionadas. La idiosincrasia española era la explicación del mal, ayudada por la prensa que alimentaba a una opinión pública que se dejaba convencer:

> "*El origen de ese mal está muy hondo y arraigado en la idiosincrasia general del pueblo español, y su remedio es más difícil y complicado de lo que creen unos cuantos; en algunos periódicos de gran circulación, de esas cosas que no entienden, pero que saben que han de excitar la opinión pública en momentos determinados, captando simpatías al periódico o haciéndolo temible a las esferas del Gobierno.*
>
> *Así sólo se consigue, en realidad de verdad, tratar de las cosas de Marina, cometiendo notorias injusticias y escribiendo inconscientemente desatinos, como por ejemplo, los de existir en los arsenales del estado cobertizos hechos con planchas de blindaje y barcos que llevan a cuestas sus secciones de proa y popa (sic) u otros ocho mil disparates de mayor o menor cuantía de los que a diario suelen servir de pasto al público ciertos doctores navales que tratan de ilustrar y guiar la opinión nacional en cuanto a la Marina atañe.*
>
> *No serán ellos, que han llegado a sostener que ideas tan absurdas como la de ser innecesaria la Marina desde el momento en que faltan las colonias, los que corrijan los males del ejército y de la Armada, con sus reformas tan radicales como injustas, estériles o perniciosas*".

Se quejaba el autor de que no había en España conciencia marítima y de que vivía de espaldas al mar. Culpaba a la opinión pública y a la prensa, que extraviaba al país en cuestiones marítimas, y proponía órganos afines para el asesoramiento sobre los temas de la Marina:

> *"…a el país le parece que los marinos al visitar puertos extranjeros o desempeñar comisiones navales no hacen más que viajes de placer y fondeados en los puertos de la nación darse la buena vida y los de las colonias cobrar buenos sueldos. La Marina está mal atendida y mal juzgada"*[1026].

Se mostró claramente molesto por la comparación con el Ejército y por lo que escribían éstos desde sus propias publicaciones profesionales. Se lamentó de que teniendo que ser los periódicos militares los que debían ser más justos y entendidos en la materia, lo que hacían

---

[1025] Serrano Monteavaro, M.A. (1988) *Fernando Villaamil una vida entre la mar y el dolor: la guerra de Cuba*. Madrid, Asamblea Amistosa Literaria.
[1026] Navarrete, A. (1898) "España Marítima" *RGM* (43) p. 502.

era provocar comparaciones y excitar antagonismos entre las dos corporaciones hermanas, columnas fundamentales de todo estamento militar[1027].

Se ha escrito sobre el triunfalismo previo de la prensa generalista española, destacando periódicos como *La Época* o *El Imparcial*, antes del conflicto con EEUU caricaturizando al enemigo, pero ni el gobierno ni la Marina pudieron negar tener un conocimiento real de la situación[1028]. En cualquier caso, la prensa española no pudo ejercer mucha influencia directa en la opinión pública desde el momento en que, sólo el 37% de una población mayoritariamente rural sabía leer. De este porcentaje hay que reservar el que, sin ser analfabeto, fuera asiduo lector de periódicos[1029].Además, las cabeceras de mayor tirada eran más bien aburridas, apelmazadas, diseñadas únicamente para los lectores de casino, no eran aun un producto de comunicación de masas.

La prensa más cauta adoptó el discurso patriótico sin confiar en la victoria por no abandonar al gobierno en un trance inevitable una vez que el gobierno de Estados Unidos no se dio por satisfecho ni con la autonomía, ni con el armisticio, ni con la intercesión del papa León XIII, ni con nada. Fue como si la prensa pretendiera extender a todos las posibles culpas por el desastre que se avecinaba, de tal manera que una vez cumplido, nadie pudiera aparecer como único o principal culpable ni tampoco nadie pudiera erigirse en inocente. Según Santos Juliá, lo que la prensa moderada intentó, fue repetir un sentimiento algo semejante a Trafalgar, susceptible de ser mitificado como una derrota llena de bravura y heroísmo, de la que todo el mundo pudiera sentirse luego, y a la vez, apenado y enaltecido[1030]. Esto supondría una actitud a favor de la Armada española, pues no la dejaron sola con la responsabilidad del desastre al diluirla entre todos los actores del momento.

La guerra volvió a poner en el vórtice ciertos servicios que producían el solapamiento de competencias entre Ejército y Armada. La protección de costas nacionales y la represión del contrabando no eran vistos por el Ejército como propios de la Marina de guerra y en otros, tenidos por indispensables como la vigilancia del litoral de Ultramar, no se había obtenido el resultado que era de esperar dadas las considerables fuerzas empleadas al efecto.

El marino Navarrete respondió a los que pedían reformas radicales como suprimir el ministerio de Marina para formar una sección más del de Guerra, que el Ejército padecía los mismos males y se regía por análogas leyes y reglamentos. Aunque ciertamente se reconocían vicios en todas las instituciones militares, el Ejército reprochaba lo caros que salían los que extravíos que sucedían en la Armada y así lo defendieron desde sus filas:

1027 *Ibíd*., p.500

1028 Fernández Fuentes, B. (1997) "El periodismo naval de fin de siglo. Realismo y decepción". *Revista de Historia Naval*. (59) pp. 41-52. Para conocer en concreto la postura de la prensa de Cádiz: Castellanos Escudier, A. (1998) "La Marina española en Filipinas vista por la prensa de Cádiz (1896-1898)" La crisis española del 98: aspectos navales y sociológicos. *Cuaderno monográfico del Instituto de Historia y Cultura Naval* (31) pp. 37-53.

1029 Vilares San José, A. (2014). *La prensa española ante la guerra del 98: La construcción del mensaje periodístico (1 de abril-15 de julio)*. TFG. Universidad de Valladolid. Facultad de Filosofía y Letras

1030 Juliá, S. (1998) pp. 17-33

"En alguna otra ocasión, también, para dar un mando a determinado jefe que contaba con buenas influencias, no existiendo barco en buen estado donde colocarle, se ha invertido un más que regular capital en volver a poner en medianas condiciones de navegar cierto antiquísimo vapor que se hallaba ya casi arrumbado; y aunque casos semejantes ocurren en todas partes, la Marina ofrece el inconveniente de que tales liberalidades resultan en ella demasiado caras"[1031].

En agosto de 1898 se publicó un extenso artículo que se ocupó de lo recogido por la prensa extranjera sobre la pérdida de la escuadra de Cervera. Los reproches de ambas prensas eran los mismos, aunque la actitud del suceso en España fue justificada por la ignorancia de todo lo que se refería a la Marina:

"*... que los buques sirven para hundirse en el mar al decir: ¿Qué le vamos hacer? ¿es que la exponemos a perderla? entonces, ¿para qué la hemos hecho? ¿es que hemos hecho la escuadra para reservarla? Y el parlamento no protesta de esta monstruosidad; al contrario, demuestra su asentimiento y con él la mayoría de la prensa periódica*..."

Salvo estos artículos, puede decirse que la RGM no publicó más sobre el conflicto del momento. Tampoco sobre la causa instruida contra Cervera por la pérdida de la Escuadra de Instrucción. Frente a ella estaba el *Mundo Naval Ilustrado*, revista de divulgación naval dirigida por Novo y Colson, que vivirá el conflicto con seriedad, cubriendo las noticias de actualidad que la RGM nunca propuso ocuparse y replicando a la prensa civil[1032].

En la prensa exterior, la Marina española encontró la comprensión y el reconocimiento que no consiguió en España:

"En *toda la prensa extranjera todos admiran el valor, la disciplina y la subordinación en la realización del acto de salir de Cuba en la seguridad de encontrar la muerte*".

El marino también intentó rebatir la opinión, extendida en España, de que el almirante Cervera tenía que haberse negado a sacrificar la escuadra, exponía que para un militar desobedecer nunca podía ser una opción. El no cumplimentar las órdenes que se recibían, ni lo admitía ordenanza alguna ni podía discutirse, porque entonces no existiría milicia.

El autor enumeró las dificultades de material, la falta de entrenamiento de las dotaciones, la ausencia de carenado, la escasez de maquinistas y fogoneros, la antigüedad de los buques...el conjunto de todos los elementos le hacía preguntarse si podía dudarse, en algún momento, del resultado del combate y de su brevedad. El artículo recordaba que era mejor haber perdido la escuadra a que hubiera pasado a manos del enemigo, engrosando su flota:

"De no haber salido hubiera entrado la escuadra en la capitulación y hoy ondearía el

---

[1031] Larrea y Liso, F. (1901) *El Desastre nacional y los vicios de nuestras instituciones militares*. Madrid. Imprenta del Cuerpo de Artillería, p. 322.

[1032] Fernández Fuentes, B. (1997) "El periodismo naval de fin de siglo. Realismo y decepción". *Revista de Historia Naval*. (59) pp. 41-52.

pabellón americano en los palos aquellos buques, mientras que difícilmente se arbolará en alguno de ellos, pues aunque son muy grandes los recursos que en la actualidad existen para salvar cascos o partes de cascos y todos los días nos dicen que salvarán tal o cual buque, hasta ahora no han podido lograrlo"[1033].

En octubre de 1898 la RGM reprodujo un artículo publicado en *La crónica de Santander* y *El Siglo Futuro* que describía la llegada a Santander y a Madrid de los supervivientes de la escuadra de Cervera con todo el sufrimiento que no aparecía descrito en la prensa ni en el parlamento:

"Las lágrimas que han rodado por las mejillas de sus marinos valerosos, avezados al peligro, dispuestos siempre a dar la vida por la patria, capaces de los heroísmos mayores, no salen, no, en los periódicos, ni brillan en las sesiones parlamentarias si el pueblo entero las viese, si las viese rodar silenciosas, expresándolo y haciéndolo todo, acaso empezase a comprender lo que no han querido que comprendan políticos y periódicos se ha cometido una gran felonía, y el tiempo se encargará de ir despojando a los hechos de su desenvoltura de ficciones y de presentarlos escuetos y descarnados ante la posteridad imparcial y justiciera"[1034].

El artículo defendía el acatamiento del almirante de Cervera "*de ofrecerse en holocausto a la codicia del enemigo*" y también las palabras del propio almirante que no se atrincheró en patriotismo al afirmar que las naciones no necesitaban héroes, sino victorias y al incluir a la nación entera en la responsabilidad del Desastre. España vivía en la ficción, pensando mucho en el valor de los españoles, sin comprender que en tiempos pasados bastaba el valor, porque entonces se ganaban las batallas con soldados, pero ya la guerra había cambiado y se ganaba con medios de combate[1035].

Hubo más artículos que defendieron la actuación en Cuba, revisando la falta de artillería y las condiciones del escenario donde se produjo el encuentro, dado que por las condiciones del puerto era inevitable entregar los buques uno a uno a la salida:

"Estas condiciones no fueron debidas ni a la habilidad del enemigo ni a una torpeza nuestra, era sencillamente las condiciones impuestas por el campo de batalla y si cien veces se repitiera otras tantas sucedió lo mismo. Únicamente habiendo dispuesto de acorazados que pudiera salvar el mal paso con poco daño, es como si hubiera podido esperar que una vez fuera del cerco, se entablase un combate en iguales condiciones de tiro, pero sin que jamás se pudiera evitar la necesidad de presentar los buques uno a uno"[1036].

[1033] Bastarreche, F. "La escuadra del almirante Cervera" *RGM* (43) pp. 295-302.
[1034] Crónica de Santander, La (1898) "Llegada a Santander y Madrid del personal de la escuadra de Cervera" *RGM* (43) pp. 533-548.
[1035] *Ibíd.,* p. 539.
[1036] Concas, V. (1898) "Cuestión artillera". *RGM* (43) p. 814.

En marzo de 1899 la RGM seguía traduciendo todos los artículos aparecidos en la prensa extranjera que justificaron la actuación de Cervera en Cuba, sobre todo cuando la prensa española había publicado anteriormente como autorizadas esas voces cuando fueron críticas:

> *"Nota del traductor. La incontestable y universalmente reconocida autoridad de la firma del vicealmirante inglés P.H. Colomb, apóstol de las modernas escuelas en asuntos navales, hace doblemente preciadas las consecuencias que se deducen del presente escrito, tanto más cuanto que, a raíz de los desgraciados sucesos, este almirante no escatimó sus censuras y críticas contra la Marina Española en escritos, que se apresuraron a publicar y comentar profusamente los periódicos de todos los matices en España. Hoy, que con recopilación de datos exactos Colomb ingenuamente estampa su último juicio técnico, conviene que los lectores imparciales los conozcan y deduzcan con conciencia recta la opinión que la conducta de los marinos españoles merece en el extranjero"*[1037].

El vicealmirante Colomb daba una serie de nombres, entre ellos el de Cervera, y describe lo que tenían en común:

> *"En todos estos ejemplos hubo la aceptación de un mando en la mar, estando harto seguros los interesados al aceptarlo que jamás podrían redundar sus efectos al crédito propio. El político, el gobernante y el hombre de Estado hicieron desusada presión sobre el Oficial de marina, colocando a éste en el dilema terrible, bien de aceptar un mando destinado a comprobar una derrota, o de no aceptarlo y ser tachado, de cobarde, poltrón o traidor a su patria".*

La decisión de declarar o entrar en una guerra es una disposición política. El almirante inglés defendía la actuación del militar de la del hombre de Estado que tomaba las decisiones que el marino debía acatar y mostraba conocer bien lo acontecido llegando a hablar de "la escuadra en papeles":

> *"Pero la obediencia ciega e incuestionable muchas veces impide que el almirante ocupe su debido lugar a los ojos de la nación y le dejan cual presa propiciatoria de los errores de los hombres de Estado del día..."*

Aunque en el artículo parecía desgranarse una defensa a la actuación del almirante español, el último párrafo termina con un demoledor alegato entre la disciplina y el deber patrio, presentando la desobediencia como una opción:

> *"Acaso hubiera sido peor para Cervera, pero quizá mejor para España, si Cervera, adoptando la conducta y el lugar que respondía que le correspondía como Almirante español predominante hubiese declinado en absoluto toda intervención en la aniquilación del poder naval de su país"*[1038].

[1037] Colomb P.H en Nautical Magazine (1899) "Las desventuras de Cervera" *RGM* (44) pp. 381-390.
[1038] *Ibíd*., p. 390.

En ocasiones se acusó a la Marina de no haber denunciado el verdadero estado de la fuerza naval y en concreto la escuadra a la que se puso al mando al almirante Cervera[1039]. La Armada se defendió con el concepto de que la escuadra sólo en el papel era buena y aun así cualquier buen entendedor hubiese cazado las deficiencias teniendo algo de conocimiento:

> *"...en el papel constaban los barcos que existían y como características de sus cualidades en cifras claras y precisas, el estado de vida en que se hallaban, el número, calibres y sistema de sus piezas, el espesor de sus corazas, las millas de su andar y la fuerza de sus máquinas. Lo que ocurre es que estas cifras eran y son enigmáticas para la inmensa mayoría de los españoles, poco dados al estudio, incapaces por tanto de deducir consecuencias de un fácil y sencillo cotejamiento de datos"*[1040].

En 1904 el capitán de navío Concas hizo autocrítica en el curso de Estudios Militares de Marina en el Centro del Ejército y de la Armada al hablar de lo poco estudiada que estaba la influencia del poder naval en la historia. Era una clara referencia a la obra de Mahan, un libro que había abierto los ojos a los hombres de Estado del mundo entero excepto a los de España "*...y ese libro notabilísimo, ¿sabéis de qué trata? pues nada más que del modo de arrebatarnos las Antillas, razón muy poderosa de que todo el mundo fijara en él la atención, menos nosotros*".

El capitán de navío Concas manifestó que el mundo entero había visto que el dominio del mar era el primer elemento de fuerza militar, con una sola excepción: España, que levantaba un altar budista al presupuesto de la paz, se lanzaba a hacer Marina sin reparar en gastos ni discutir los medios:

> *"Vino un momento en que la moda pudo más, y se creyó que era hora de hacer barcos , no de crear marina, que esto último no pasó de los profesionales, y tal era el espíritu público, que Castelar, justamente apreciado como hombre de primera línea, decía que era arrojar millones al Nervión; y sino precisamente al Nervión, los millones se arrojaron como carne a las fieras, a contratistas e improvisadas industrias nonatas, que vilipendiando al Estado por sistema hicieron que se perdiese en la mitad de sus créditos, distrayéndolos de su objetivo, acabando por convertirse en hostil esa crasa ignorancia de nuestras clases cultas, alejadas de cuanto constituye la esfera primordial en que giran, se debaten y luchan hoy, todos los pueblos de la tierra"*[1041].

El comandante contó en su artículo que para nadie era un secreto el estado de la Armada española ya que en la exposición de Barcelona de 1888 a donde acudieron las escuadras del mundo entero, España solamente acudió con una vieja fragata de madera y el *Destructor*, que sirvió de yate real.

[1039] En los manuales de formación de la Escuela Naval Militar se ha justificado el silencio de los oficiales de Marina que, por imperativo de subordinación, no podían explicar la realidad de la situación y calificando a la prensa de insensata e insolvente. Gutiérrez de la Cámara Señán, J.M. (2000) *Historia Marítima Española*. Centro de Ayudas a la Enseñanza de la Armada, p. 210.

[1040] Salas, J. De (1902) "Frases hechas" *RGM* (51) p.698.

[1041] Concas y Palau, V. (1904) "Centro del Ejército y de la Armada. Curso de estudios militares de Marina de 1903 a 1904. Concepto General de la Marina Moderna". *RGM* (54) p. 715.

Toda la correspondencia guardada y publicada por Cervera estuvo al alcance de quien quisiera documentarse, para quien quisiera enterarse cómo entro España en guerra con EEUU:

> *"...caso muy semejante y bien reciente que tenemos en nuestra historia, pues de los documentos oficiales publicados por el almirante Cervera, aparecen telegrama de 22 de abril de 1899, en que preguntaba si la guerra con los Estados Unidos estaba declarada; en la tarde del mismo día, otro telegrama urgente preguntando lo mismo, y otro el 23, en tono imperativo, como recordando su deber al gobierno, preguntándole si estábamos en paz en guerra, a lo que hasta el 24 no contestó el ministro de marina, con las extrañas palabras de* ***la bandera americana es enemiga****, sentencia estilo de las de la pitonisa, donde toda claridad es poca y donde toda urgencia puede resultar escasa, para dejar como en este caso, pasar tres días después de rotas las hostilidades, sin notificar al almirante, que España se resignaba o aceptaba la guerra, que es lo mismo"*.

Cuando se ha analizado la actitud y sentir general de los protagonistas del Desastre, puede concluirse que sus ideas frente al conflicto fueron el resultado de la defensa frente a la búsqueda de responsables que surgió en la sociedad española. Los marinos asumieron que conocían cual era la verdadera situación, pero por imperativos del deber, del valor, la honra y la fidelidad a la Patria; debieron permanecer callados y asumir la autoinmolación a la que se les sometía[1042]. Sin embargo, queda comprobado que algunos marinos sí usaron la tribuna pública de la RGM precisamente por el deber de aclarar cuál era el estado real de la Armada.

En definitiva, todo podía haber sido peor, salvo para la Marina de guerra española[1043]. La pérdida de los últimos territorios de Ultramar tras la guerra contra EEUU, fue un acontecimiento donde la Armada Española tuvo un triste protagonismo. En la necrológica donde aparecen los nombres de los oficiales muertos el 3 de julio aparece una frase que describe bien el sentimiento de la Marina ante la pérdida del imperio español:

> *"España creó un mundo nuevo con la Santa María, la Niña, la Pinta y pierde los restos de aquel imperio colonial al perder el núcleo de sus fuerzas navales en Santiago de Cuba. Por la Marina fue creado y por falta de Marina se pierde"*[1044].

[1042] Téllez Molina, A. (1990) "La Marina de guerra española frente al desastre del 98: una aproximación al testimonio de sus combatientes". *Revista de Historia Naval* (30) pp. 39-50.

[1043] López Serrano, A. (2001). *Los cambios de siglo en la Historia de España. El cambio del siglo XIX al siglo XX. 1895-1902: Entre el desastre y la regeneración.*

[1044] (1898) "Necrologías" *RGM* (43) p. 399.

5.3. Prensa y Marina: acordes y desacuerdos

La Marina tradicionalmente se ha sentido maltratada por la prensa, lo cual repercutía en su imagen pública y en la identidad que desde la RGM se trataba de proyectar. Es evidente que todo lo que se hacía público a través de las publicaciones de la prensa contribuía a formar una imagen de la profesión, fuera éste su propósito o no. Por esta razón resulta interesante analizar cómo se canalizó este problema a través de las páginas de la RGM.

Cuando los oficiales españoles visitaron la exposición universal de Filadelfia de 1876 asistieron asombrados, lo que demuestra que en España no existía esa expectación, al interés americano por la prensa, su publicidad, su lectura y hasta por sus planchas de impresión:

> *"Esta abundancia de sistemas, todos buenos, ha hecho abaratar el precio de las impresiones, efecto de que este país la publicidad es el alma de los negocios; las publicaciones de todas las clases se multiplican todos los días de un modo sorprendente, y los periódicos principales alcanzan tan vasta circulación como es necesaria para alimentar esa insaciable sed de lectura que devora a este pueblo. Los americanos podrán pasarse sin comer, pero no sin leer, necesidad para ellos tan perentoria como la primera"*[1045].

En 1879 se encuentra la primera referencia directa a la prensa y no fue para un reproche sino lo contrario. El teniente de navío de 1ª López Morillo manifestaba que existía interés por parte de los periodistas y era el momento de mostrar la historia como base del porvenir y de invertir de forma conveniente, no con la frase tristemente célebre de "el sobrante para la Marina". A través de la prensa convenía demostrar al país que los sacrificios de sus hijos serían como siempre estériles, si no contaban con medios para sostener la Marina militar a la altura de las condiciones de potencia marítima reclamaban y nuestros interesen exigían[1046].

Lo habitual era quejarse del desinterés e incompetencia de la prensa general por los asuntos marítimos. A propósito de las Marinas militar y mercante escribió el primer piloto graduado de alférez de fragata, y profesor de idiomas en la Escuela Naval, García Verdugo, en el artículo culpó al periodismo, como responsable de informar a la sociedad española, del rechazo que sentía la opinión pública. Al mismo tiempo agradeció poder disponer de una revista profesional propia donde manifestar sus opiniones, aunque no llegasen al gran público.

> *"¿Se ha tratado así este asunto tan concreto por la prensa en general? Sentimos decirlo, pero en la mayor parte de los escritos que últimamente hemos visto respecto a Marina, se nota con raras excepciones, ya una falta de competencia, ya una parcialidad o una ligereza, tales, que creemos sea la causa que ha producido la preconcebida indiferencia con que se lee ya, si a ello llega el ánimo del lector, cuanto a marina se refiere, porque acostumbrado a los obligados escritos en que sólo suele tratarse de los millones que*

[1045] Chiappino, L. (1878) "Memoria de la exposición de Filadelfia en 1876" *RGM* (2) pp. 426-438.
[1046] López Morillo, J. (1879) "Breves consideraciones sobre nuestra Marina Militar" *RGM* (5) pp. 3-10.

cuesta, de lo deficiente de los buques, y otros cuantos temas favoritos y lugares comunes, al encontrarse como he dicho, con uno de dichos escritos, vuelve la hoja, renegando de la epidemia marinera que parece reinar, y jurando no leer más artículos que de Marina traten"[1047].

En la misma línea escribió el teniente de navío Giles advirtiendo de la inexactitud de la prensa y utilizando la revista profesional de la Marina para difundir desde el conocimiento más exacto de lo acontecido:

"El haber leído en la Revista General de Marina del mes de febrero que la corbeta Consuelo, que se hallaba en el dique flotante de Montevideo, se había ido a pique por un fuerte pampero, muévenos a trazar una ligera reseña de lo ocurrido a este buque a fin de que nuestros compañeros puedan tener un conocimiento más exacto del hecho y no lo juzguen tan sólo por las noticias de los periódicos, que no suelen ser muy exactas, sobre todo cuando las escenas tienen lugar a tantas leguas de la patria"[1048].

Como se ha señalado el aislamiento social formaba parte de la identidad de la Armada española y las corporaciones que se aíslan del exterior generan desconfianza. Si tradicionalmente se ha afirmado que España ha dado la espalda a lo marítimo, hay que plantearse si esa desconfianza no era de dos direcciones.

Si poco ganaba la opinión prescindiendo de la Marina hubo quien se preguntó, desde fuera de la publicación de la corporación, qué podía ganar la Marina prescindiendo de la opinión pública. Así lo manifestó de forma inteligente el oficial Romero y Salas, si la sociedad española consideraba que la Marina malgastaba su presupuesto, ésta debía hacer algo más que tildarla de incompetente, aunque existiera la creencia de que para hablar de Marina fuera indispensable sembrar el discurso de anclas, calabrotes y jarcias, en clara referencia a lo dado que eran los marinos en erigirse como únicos autorizados a opinar de la Marina. Para debatir sus bases orgánicas, iniciar sus mejoras, señalar sus inconvenientes y analizar su administración, Romero y Salas afirmaba que el sentir popular no sólo era competente, sino competentísimo, y tan necesario y provechoso, como ociosa y perjudicial era la inacción[1049].

Lo cierto es que en estos años la prensa generalista se ocupó de forma continuada de la Armada española. En 1882 se publicó una monografía con una recopilación de artículos sobre la Marina de guerra aparecidos en la prensa que recogía críticas, reformas necesarias y premonición visionaria en caso de no corregir la trayectoria de lo que estaba ocurriendo. Los artículos de estos periódicos intentaron que el gobierno fijara su atención en el lamentable estado de la Marina militar. El propósito del libro fue consignar en un solo tomo las saludables advertencias que se habían hecho en la prensa durante ese año. El responsable fue Francisco José Orellana y Escamilla un empresario, político conservador, militante canovista y periodista que en la época en que publicó este libro era el dueño y director de *El*

[1047] García Verdugo, B. (1882) "Marinas militar y mercante" *RGM* (10) pp. 701-710.
[1048] Giles, P. de (1882) "La Consuelo en el dique de Maua de Montevideo" *RGM* (10) pp. 719-727.
[1049] Romero y Salas, J. M. (1880) La Marina Militar en España (Lo que es y lo que debe ser). Madrid. Imprenta de Fortanet, p. 61.

Universal. Diario Político, en Sevilla[1050]. Dado su currículo, no puede acusársele de ser un agitador. Sus excelentes dotes para la gestión y su labor administradora, le supusieron cargos y ascensos políticos que, junto a su sentido del deber patriótico, le empujaron a aconsejar las reformas que la Armada española precisaba.

Realmente, existía un interés por parte de la prensa en saber sobre la Armada y además espoleado por el corporativismo y la actitud reservada al más puro estilo de una logia y así lo explicó *El Globo*:

> *"Más de una vez, y de dos, al querer indagar las causas que producen ciertas resoluciones correspondientes al ministerio de Marina, se nos ha contestado con el siguiente argumento: La marina es una corporación masónica, y, por consiguiente, está vedado a los extraños penetrar en sus secretos; — pero ésto, que para muchos es motivo bastante para hacerles desistir de sus propósitos, produjo en nosotros mortificante curiosidad, que hemos logrado satisfacer algunas veces ayudados por nuestra perseverancia"*[1051].

No se podía exigir al país mayores sacrificios para regenerar la Marina, sólo había que acometer reformas en su administración. Desde la prensa se denunció que lo que impedía el desarrollo de la Marina eran los gastos improductivos de personal. *El Imparcial* publicó que el cuerpo administrativo de la Armada se componía de 365 individuos, cifra fabulosa si se tenía en cuenta lo que había que administrar, cuando todos los servicios se hacían por contratas[1052].

Se propuso que la Infantería de Marina pasara a ser sostenida por el presupuesto del Ministerio de Guerra, eliminar la escala de reserva[1053], que no tenía que haber existido nunca, reducir ese cúmulo de generales, suficientes en número para regir todas las escuadras de Europa y fundir en un solo Cuerpo el de Ingenieros con el de Artilleros, en caso de no pasar directamente a ser absorbidos por el Cuerpo General.

En cuanto al material, ya advertían que se gastaban cuantiosas sumas en remendar barcos que quedaban sólo para servir en mares tranquilos y en tiempos de paz. Se hablaba de material flotante heterogéneo, en su mayor parte en estado de exclusión, de forma que muchas veces el peligro mayor de la navegación estaba en el propio barco que llevaba a los marinos. Resultaba urgente clasificar el estado de la fuerza naval. Había que desarmar todos los buques reconocidos como inútiles para prestar servicios en tiempos de guerra, algo que

---

[1050] Calvo Calvo, M. Á. (2011). *El Universal. Diario Político y el cantonalismo sanitario sevillano de 1885: un modelo de prensa al servicio de las élites locales en los inicios de la Restauración*. (tesis doctoral) Universidad de Sevilla.

[1051] "La Ley del embudo" (29 de marzo de 1882) *El Globo*, p.1

[1052] Orellana y Escamilla, F.J. (1882) *Opinión de la prensa respecto de la Marina Militar de España*. Imprenta de la Revista Marítima. Madrid, p. 123.

[1053] También Joaquín Costa en su memoria presentada al Congreso de Geografía Colonial y mercantil de 1883 fue partidario de suprimir la escala de reserva, absorber los cuerpos de Ingenieros, de Artillería e Infantería de Marina y fusionar los ministerios de Guerra y Marina.

hubiera dotado de realismo a las escuadras del 98 y que hubo que hacer obligatoriamente tras la guerra con la baja de muchos de los buques.

Respecto a los barcos en construcción, en ese momento, estaban *Alfonso XII, Reina Cristina, Reina Mercedes, Eulalia* y *Alcedo*. Por eso al ministro de Marina, Francisco de Paula Pavía, le llamaban *el ministro de las quillas*. Fuera de la publicación de la propia corporación, las críticas a los arsenales y al ministro eran demoledoras. Denunciaba el engaño del concepto español de Marina de guerra:

> *"En otros países se entiende por poner una quilla el tener acopiado la mayor parte del material necesario para la construcción de un buque, y empezarlos trabajos, que lo han de terminar en un variable plazo de uno á cuatro años, según su porte; pero en España, según el sistema actual, se reduce todo á colocar cuatro ó seis trozos de plancha de hierro sobre los picaderos de una grada...podríamos preguntar á los ingenieros del arsenal de la Carraca, qué hierros son los que sirvieron para simular las quillas que se pusieron en aquellas gradas con motivo de la última visita que giró a aquellas dependencias el señor Pavía, produciendo esta especie de farsa un efecto deplorable en cuantos prefieren la completa disolución de nuestra marina, a continuar sosteniendo la que, pobre y mal administrada, consume un presupuesto de 60 millones de pesetas"*[1054].

La prensa hablaba de los arsenales como casas de la beneficencia a los que se entraba bajo recomendación y en los que se gastaba el presupuesto de la Marina militar sin que se produjera trabajo útil, por lo que se opinaba que había que dejarlos a particulares, única solución contra el cáncer que los consumía. Lo poco que se trabajaba en ellos salía muy caro al país y sólo aportaba prosperidad a las tres poblaciones donde se asentaban los arsenales[1055].

La prensa generalista avisó en 1882 de que en ese momento se estaba a la merced de cualquier otro país que quisiera los territorios de Ultramar y hasta las propias costas españolas. El presagio fue reiteradamente anunciado, lo que se estaba haciendo con la Marina sólo podía conducir a la ruina completa y absoluta de nuestro poder naval, a la pérdida, en un solo día de lucha, de nuestras posesiones ultramarinas[1056].

Aunque se ha argumentado que los periódicos fueron en parte responsables de lanzar a España a una guerra para la que no estaba preparada, se ha silenciado lo que se advirtió mucho antes desde la tribuna pública. Así lo predijo *La Patria* en su artículo "La Marina de Guerra y el gobierno" el 14 de abril de 1882:

> *"Triste es el cuadro, como se ve; pero aun sería más triste que por ocultarlo, hoy que nuestros marinos sólo tienen, que cumplir en el mundo una misión de paz, mañana no*

[1054] Orellana y Escamilla, F.J. (1882), p. 24.
[1055] *Ibíd*., p. 79
[1056] Orellana y Escamilla, F.J. (1882), p. 21.

pudieran dar al honor de su patria, si estuviese en peligro, otra satisfacción que la de sepultarse en el fondo de los mares con toda la Armada española"[1057].

Otras veces los reproches a la prensa fueron por omisión. El desconocimiento de la geografía traía errores en la legislación administrativa y económica. Los políticos legislaban desde el desconocimiento porque la prensa no recogía noticias de nuestras Antillas, Filipinas o Guinea. No había noticias de las alejadas posesiones en África u Oceanía tan provechosos mercantilmente y tan abandonados:

"A las equivocadas ideas que circulan sobre nuestro dominio colonial se debe este decaimiento comercial de nuestro pueblo, decaimiento que lleva en sí las naturales consecuencias para los intereses del país que se ve aislado por sus pocas relaciones exteriores, porque los pueblos son como los individuos, que necesitan de la ayuda mutua para su desarrollo y esa ayuda no pueden encontrarle más que fomentando sus relaciones con ese cambio de productos materiales e intelectuales que constituyen el comercio"[1058].

En 1887 a propósito del centenario de la muerte del histórico héroe Álvaro de Bazán, el capitán de fragata Auñón y Villalón escribió un artículo en el que se reconocía que el trabajo para despertar el sentimiento nacional hacia la Armada había dado sus frutos en forma de manifestaciones favorables de la opinión pública en Las Cortes, los ateneos y la prensa española. Se acababa de aprobar el presupuesto para reformar la Marina y el pueblo estaba impaciente por ver mejoras en la fuerza naval. La celebración del centenario de Bazán era una oportunidad de manifiesta celebración a la que se sumaba la Armada con satisfacción por ser un requerimiento de la opinión pública:

"La idea de conmemorar su centenario no ha nacido en la Armada; pero esta circunstancia, que acaso pueda parecer extraña, es un motivo más para que la Marina la acoja y coopere a ella con todo el entusiasmo que produce una idea que, sobre ser tan grata, se presenta ofrecida por extraños, exenta de la apariencia impura del exclusivismo y adornada con todas las galas, todos los atractivos, toda la grandeza que le presta la consideración de que siendo marino el ilustre Marqués de Santa Cruz, es la nación entera la que reclama el honor de festejarlo y de conmemorar los hechos como serie de páginas brillantes que adornan nuestra historia"[1059].

En 1894, ante las averías en las máquinas de los buques de guerra, la RGM publicó un artículo reproducido del periódico *Estudios de actualidad sobre la Marina militar y Mercante*, por encontrarse la dirección de la RGM en un todo conforme con la doctrina sustentada en el fondo de dicho artículo[1060]. Se refería a "*la prensa periódica de la Corte"* que hablaba con censuras de periodistas indoctos y que desacreditaba a la Marina de cara al extranjero:

[1057] *Ibíd*., p. 97.
[1058] Gutiérrez Sobral, J. (1885) "Importancia de la Ciencia geográfica" *RGM* (34) pp. 534-559.
[1059] Auñón y Villalón, R. (1887) "El centenario de don Álvaro de Bazán" *RGM* (21) pp. III-VII.
[1060] Poggio, S. (1894) "Las averías en las máquinas de nuestros buques de guerra" *RGM* (35) pp. 462-467.

"*Cuando a diario, y siempre con voces de censuras, leemos en la prensa periódica de la Corte que el crucero A de nuestra Marina militar ha hecho tal o cual avería, que el cañonero B ha tenido que entrar en dique para limpiar sus fondos, o que un buque cualquiera de los de guerra necesita cambiar tubos o reparar alguna pequeña pieza de su máquina, y escuchamos sabrosos comentarios de periodistas indoctos y de personas que, por su posición , vienen obligados a dar mayores pruebas de ilustración y de cordura, un sentimiento de dolor nos oprime el alma al considerar cómo la pasión política o algún escondido despecho desfigura lo que existe, atribuye a descuidos, ineptitud del personal o mala calidad del material lo que es efecto de causas naturales, y crea una atmósfera hostil hacia el Ministro y hacia la Marina militar, sin advertir que , por modo poderoso y manera constante, contribuyen a la debilidad de nuestra patria y a su descrédito en extraños países".*

El artículo recogía los reproches más frecuentes a la Marina española por parte de la prensa como era que pese a que se habían despilfarrado 225 millones de pesetas para buques, España no contaba con Marina. A duras penas reconoce ciertos fallos, pero no tantos como les señala la prensa:

"*No dudamos que tal vez en España pudieran encontrarse descuidos y complacencias en la administración de Marina; que pudieran llevarse economías a lo que existe; que tal vez, por ausencia de celo y falta de previsión, se hayan hechos gastos inútiles; pero rehusamos por modo serio asociarnos al coro que censura sin piedad y, lo que es más triste aún, sin conocimiento de lo que hace, cediendo tal vez a impulsos de bastardos despechos".*

La oficialidad de la Marina se sintió cuestionada muchas veces por la opinión pública, a la que veía como "colectividades profanas e incompetentes", representada por la prensa que opinaba sobre todo, desestimando que precisamente ése era uno de los cometidos que tenía la prensa:

"…cese también de una vez la inmixtión de eso que se llama opinión pública en la dirección de las operaciones militares, con manifiesta presión y coacción sobre el ánimo de los Almirante y Generales, en jefe, que harto sereno y libre lo han menester para discernir acertadamente sobre las múltiples y complicadísimas cuestiones de la guerra. Cese todo esto, y mientras dure la guerra al menos, practiquemos la virtud del silencio, la seriedad de la expectación y la modestia de no llamarnos valientes a nosotros mismos"[1061].

En el mismo número de la revista, el mismo autor volvía a cargar contra la opinión pública, tildándola de verdugo y también de tirana que, pese a la razón y la justicia, como toda tiranía dominaba y mandaba[1062].

[1061] Montero y Rapallo, M. (1896) "La batalla naval de Manila" *RGM* (39) pp. 77-94.
[1062] Montero y Rapallo, M. (1896) "Bloqueos" *RGM* (39) p. 236.

Pero no siempre la prensa informó deficientemente y cuando fue justo reconocerlo así se hizo, como tras el accidente con víctimas mortales de un torpedo el 3 de julio de 1901 en aguas de la bahía de Cádiz:

> *"Respecto a la relación de la catástrofe, se ha ocupado bastante de ello la Prensa y con buena y exacta información. Cuando no se hacen prejuicios, y aquí afortunadamente no se han hecho, la voz pública no desvaría; no hay razón alguna que justifique esas corrientes equívocas de opinión; porque si se forma con la impresión del momento, recogida en medio del arroyo, es rumor que carece de serio fundamento, y que tiene más propio nombre en el de delirio, exaltación o locura. En el caso presente, nuestra Prensa en general, ha bebido en buenas fuentes, ha juzgado los hechos y los ha relatado con la serenidad de espíritu tan necesaria para formar opinión, y que viene a ser un principio real y efectivo de ese cambio de conducta tan deseado que está puesto en boca de todos con el nombre de regeneración social y política: así debemos continuar"*[1063].

Normalmente la prensa recibía críticas demoledoras de la corporación. Si se ocupaba de la Armada, porque lo hacía desde el desconocimiento y si no le dedicaba atención, por ignorar su actividad. En el "Resumen Naval*"* de agosto de 1901 resumía las maniobras navales francesas en julio tomadas de la prensa y de las que decía que las primeras referencias y las noticias sueltas transmitidas por los corresponsales de los periódicos ajenos a la profesión, eran sólo material de confusión de ideas y falsos conceptos que enmarañaban el juicio del lector técnico[1064].

En 1902 también cargaba contra la prensa el capitán del Real Cuerpo de alabarderos y antiguo jefe de Artillería de la Armada Joaquín de Cifuentes, que tachaba de indiferencia y desconocimiento sobre las cuestiones de Marina y afirmaba que la desconfianza y la animadversión provenían de juicios incompletos de los fracasos:

> *"La causa de este silencio creemos atribuirlo a la indiferencia con que los profanos acogen todos los asuntos de Marina, sea por absoluto desconocimiento de los mismos, y, por lo tanto, no juzgando más que por el éxito, sin estudiar las causas que motivan los desastres, y consecuencias inmediata de estos juicios, la desconfianza que se apodera de la opinión pública, la animadversión consiguiente, y, como es natural, el desaliento que se crea en los individuos competentes en el estudio de estos problemas marítimos, y de ahí el silencio que deploramos"*[1065].

En general se acusaba a la prensa de ignorar los temas navales y de tener contentos sólo a los políticos. En un artículo dedicado a los cruceros y submarinos, el capitán de corbeta Génova repasaba la prensa extranjera por no tener nada en la prensa española, ya que no se hacía eco de ningún tema naval:

[1063] Cervera y Valderrama, J/Romero, A. (1901) "Ejercicios de torpedo en la bahía de Cádiz" *RGM* (49) pp. 165-177.
[1064] Rubio Muñoz, M. (1901) "Resumen naval agosto" *RGM* (49) p. 266.
[1065] Cifuentes, J. De (1901) "Apuntes sobre reorganización de la marina de guerra" *RGM* (50) p.178.

"Hoy no pasa el día sin que las revistas profesionales, y hasta en la Prensa diaria extranjera- porque la nuestra no presta atención a esas minucias, enfrascada como está en hacer la felicidad de los llamados partidos políticos-, no pasa día sin que podamos leer algún artículo propugnando la construcción de cruceros, herederos convencionales de las fragatas de antaño"[1066].

En 1923 el capitán de corbeta Rafael Estrada fue consciente de que la Marina necesitaba propaganda marítima en el sentido amplio de la palabra. Propaganda comercial por la que incentivar la industria naval y la propaganda de la Marina de guerra para divulgar en la propia nación la necesidad de poseer una Marina adecuada a la extensión de las costas y del comercio marítimo a defender, teniendo en cuenta además el papel que debía desempeñar en el concierto mundial. Se quejaba Rafael Estrada de lo poco que se había hecho en España relacionado con la propaganda marítima, sólo alguna conferencia, las escuelas de marinería y sus buques escuela:

"La oscuridad, modestia u ostracismo, que de todo hay entre nosotros, ha hecho que siempre seamos impopulares en nuestro propio solar; y como hoy en día no tiene aplicación alguna el ancestral y casero refrán " el buen paño en el arca se vende", se necesita algo de exhibición, de propaganda, para que la Marina sea conocida y juzgada con conocimiento de causa, para fomentar la afición a las cosas de mar y favorecer así el reclutamiento del personal en todos los órdenes y para conseguir, por último, el material indispensable al sostenimiento de una Marina que por la situación geográfica y extenso litoral de la nación debiera ocupar puesto principal…"[1067].

Proponía contar con la ayuda de la prensa, dar conferencias, actividades en los puertos de las dotaciones, asistencia de autoridades a las maniobras navales y recordaba con pesar como la *Numancia*, primer acorazado en dar la vuelta al mundo tenía que haberse convertido en un museo flotante. Para el autor era preciso propagar hasta el corazón de España el ambiente favorable a la causa, para lo cual proponía distanciarse de chabacanerías y estridencias. Se puede observar cierta auto crítica a la hora de analizar la escasa propaganda realizada por la propia Marina, por lo que hizo un llamamiento para que la nación conociera bien a su Marina y el estado real en el que se encontraba, en una clara remisión a lo acontecido en el 98:

"Ensayemos el principio de la propaganda, que empleado con constancia y lealtad ha de procurarnos situación ventajosa; por lo menos, nos permitirá vivir tranquilos al tener la certeza de que la nación sabe a qué atenerse respecto a los que de nosotros puede esperar en las graves circunstancias de una guerra"[1068].

En las "Notas profesionales*"* del mismo septiembre de 1928 se habló del creciente interés de la prensa española por la Armada en un breve titulado "La prensa de España y la Marina*"*:

[1066] Génova, A. (1934) "Cruceros convoyes y submarinos". *RGM* (114) p.609.
[1067] Estrada, R. (1923) "Propaganda marítima" *RGM* (93) p.193.
[1068] *Ibíd.,* p.194.

"Notamos reciente algún mayor interés por las actividades marítimas en España, que revela una sanísima intención patriótica de los autores de los artículos que en la Prensa diaria y en las Revistas tocan estos asuntos. No podemos decir que lo agradecemos porque sería una impertinencia molesta para ellos mismos por implicar ello mismo algo del monopolio del patriotismo, siquiera en un sector limitado de los intereses generales, por nuestra parte, y esto no es ni debe ser aspiración de nadie que realmente ame la patria; pero sí manifestamos nuestra complacencia al ver esos brotes de esa atención colectiva civil hacia un elemento que reputamos esencialmente vital para nuestra existencia"[1069].

Hablaba de los periódicos *España Marítima* y *El Debate* que dedicaron artículos laudatorios con motivo de unos cursillos de orientación marítima y divulgación para maestros. También lo hicieron el diario *La Nación y La Vanguardia* de Barcelona.

Asimismo, la Marina militar no era la única que se sentía menospreciada por la imagen que se daba en la prensa. También la Marina mercante sintió que se había proyectado una imagen negativa cuando salía en los medios, siendo invisible la mayoría de las veces porque solo salía en caso de tragedia. Ambas coincidieron en el mismo reproche al señalar que los periodistas pocas veces eran conocedores del sector y eso contribuía a que sus informaciones no fueran objetivas y resultaran perjudiciales.

La profesión de marino mercante también se ha sentido criminalizada por tener protagonismo sólo en caso de malas noticias o en el mejor de los casos, ser desconocida por parte del público en general. Bien porque sea cierto que España siempre ha vivido de espaldas al mar, sea porque nadie está satisfecho con la imagen que proyecta, lo cierto es que la realidad es la que es y produce unos hechos. Las empresas periodísticas deciden cuáles de estos hechos son los que interesan a su público y los periodistas los transforman en noticias[1070].

En el fondo lo que no se llega a entender por los ajenos a la comunicación es que los medios de comunicación no están interesados en reflejar la realidad del mundo, sino en competir entre ellos. Una cadena televisiva o un periódico, no pueden permitirse carecer de la noticia que posea un rival directo. Así, todos ellos acaban observando no la vida real, sino la competencia[1071]. Al mismo tiempo, cada corporación crea una visión del mundo ante la necesidad de encontrar respuestas por lo que las construcciones sociales dan continuidad cultural y crean la identidad histórica.

[1069] (1928) "Notas profesionales" *RGM* (103) p. 425-531.

[1070] Sánchez Beaskoetxea Gómez, F. J. (2013). *La imagen de los capitanes de la marina mercante en la prensa española. Un análisis de la información en los casos de naufragios de buques petroleros entre 1976 y 2007 en seis periódicos generalistas* (tesis doctoral). Universidad del País Vasco.

[1071] Kapuscinski, R. (2007) *Los cínicos no sirven para este oficio. Sobre el buen periodismo*, Barcelona, España, Anagrama, p.61.

5.4. El impacto del 98 y la temida opinión pública

La mentalidad de los militares, tanto de la Armada como de Tierra, que finalizan el siglo XIX se ve fuertemente influenciada por el revulsivo moral que significa la pérdida de las últimas colonias en Ultramar. El Ejército de Tierra que comenzaba el siglo XIX con talante liberal y que luchó durante casi todo el siglo contra la reacción, terminó mucho más conservador[1072].

Una de las razones por las que quizá los marinos se plantearon ser más transparentes fue por el reproche de la opinión pública de su aislamiento que se agudizó tras el desastre de 1898. El sentimiento victimista encerró aún más en sí mismos a los marinos[1073]:

> *" Nada más justo que quienes hayan de manejar los elementos de defensa que la patria adquiera, den de antemano su opinión sobre la elección de ellos y la manera mejor de entretenerlos para su completa eficiencia el día del combate, evitando de ese modo públicamente que al siguiente día de la gloriosa derrota conteste la opinión del país, nunca satisfecho en estos casos, a los clamores de las víctimas con la egoísta y clásica frasecilla de ¡por qué no ilustraron ustedes antes al pueblo sobre la deficiencia de sus medios! ¡Por qué se encerraron en un soberbio aislamiento que podrá ser bueno para la vida de algunas grandes naciones en sus relaciones internacionales, pero que dista mucho de serlo para la de la familia naval en sus relaciones dentro de la sociedad española!"*[1074].

Es cierto que con el Desastre del 98 el pueblo español tuvo la evidencia de que el material flotante del que disponía no constituía una fuerza naval, y entonces el clamor; ¿en qué se había gastado el dinero presupuestado para la Marina durante todos esos años? Hasta alguien bien informado como Joaquín Costa se desfiguró de furibundo impulsor de la Marina de guerra, a considerar, tras 1898, que ya no era necesaria.

La Armada se sentía divorciada de la opinión pública española. Los intereses emergentes como los submarinos, ya presentes en otras marinas del mundo, eran un ejemplo del poco interés que despertaban estos temas tanto en la ciudadanía como en la prensa:

> *"Sólo España, haciendo honor a sus tradiciones, con la opinión insensata divorciada de cuanto a Marina respecta, divorcio en que comulgan sus más preclaros hombres de Estado; España que, renunciando al poder naval que necesita, podría aminorar sus riesgos inminentes con una flotilla defensiva que auxiliara a las escasas fuerzas navales de que nos ocupa, induciéndonos a suponer la carencia de noticias y estudios en las revistas profesionales que no se ha intentado nada serio sobre submarinos"*[1075].

[1072] González-Pola de la Granja, P. (2002): pp. 502-503.
[1073] Cervera Fantoni, A.L. (2013) *El pensamiento militar del almirante Cervera en torno al desastre del 98* (tesis doctoral) Universidad CEU San Pablo, p. 24.
[1074] Carranza, F. de (1902) "De re marítima" *RGM* (50) pp. 553-576.
[1075] Tamayo, J.M. (1903) "Torpederos sumergibles y submarinos" *RGM* (53) p. 134.

En 1904 el teniente de navío de 1ª Moreno y Eliza siguió manifestando que los oficiales de la Marina estaban maltratados por la opinión pública al tiempo que él mismo, por las circunstancias que atravesaba España, decía que se habían convertido en parásitos en calles y casinos[1076]. Para subsanarlo, indicó lo necesario que era fomentar la instrucción de las dotaciones y en particular el abandono de la ociosidad en jefes y oficiales para evitar que se sintiera y se mostrara la indiferencia y la desilusión:

> *"…ese oficial del Cuerpo general de la Armada tan maltratado por la opinión pública, no muy bien dirigida y peor aconsejada, sabrá responder sobradamente a cuánto se le exija pues su ánimo, interés y deseo, no es otro que el de cumplir con su deber y dejar de ser un parásito en las calles y Casinos de los departamentos, olvidando, no por culpa suya, lo que a costa de tantos sacrificios aprendió, sino porque así lo exigen las tristes circunstancias por que atraviesa esta nuestra pobre y desdichada España"*[1077].

En cualquier caso, los marinos no fueron los únicos que se sintieron vapuleados por la opinión pública. En el estudio académico del grupo social del Ejército de Tierra del siglo XIX, se ha constatado como el militarse dolía de la incomprensión del civil en sus críticas. Según González-Pola de la Granja lo que subyace, en cuanto a las relaciones entre el Ejército y la sociedad civil, en el fondo, es un problema de comunicación. El Ejército había ido acumulando una serie de valores propios como libertad, honor, disciplina, orden, patria, que se habían incorporado a su acervo cultural. El problema de comunicación surgió cuando la sociedad no reconoció el lenguaje común, entonces se originaron "ruidos" en ese proceso comunicativo[1078].

A la vez que lamentaban los marinos el desconocimiento y la indiferencia del público respecto a las cuestiones navales, se negaba a esa misma opinión pública toda injerencia en ellos; lo cual no era, el mejor estímulo para que se ilustrase y tomase interés en tales cuestiones[1079].En 1912, el almirante Auñón y Villalón, marqués de Pilares, impartió una conferencia el 14 de marzo en el Ateneo de Madrid. Dicha ponencia, en la que se repasaba la Marina Española en el primer cuarto del siglo XIX, fue publicada al mes siguiente en la RGM. En ella encontramos la aceptación de que la Marina había dado la espalda a la opinión pública:

> *"No soy yo intransigente hasta el extremo de cargar toda la culpa a la nación en general, y ninguna a la misma Marina en particular. También ella puede ser acusada de vivir en completo retrotraimiento, casi incomunicada con la opinión pública, y de que sea por*

[1076] Años antes los casinos militares habían sido un complemento profesional a la enseñanza reglamentaria, un lugar de encuentro entre compañeros donde compartir consejos y lecciones de los experimentados en la práctica de la profesión. Pinto Cebrián, F. (2011**)** *Ejército e historia. El pensamiento profesional militar español a través de la literatura castrense decimonónica* (tesis doctoral) Universidad de Valladolid, España, p. 50.

[1077] Moreno y Eliza, S. (1904) "Marina de guerra. Proyecto de prácticas para las dotaciones de los buques". *RGM* (55) p. 101.

[1078] González-Pola de la Granja, P. (2002): p. 505.

[1079] Larrea y Liso, F. (1901) *El Desastre nacional y los vicios de nuestras instituciones militares*. Madrid. Imprenta del Cuerpo de Artillería, pp. 327-328.

modestia, o por pereza, o por cansancio o por desdén, haga poco por dar a conocer lo mucho bueno que atesora, lo mucho bueno que hace en el silencio y la soledad de los mares, lo mucho más que haría si se la dotase de los elementos necesarios para ello, y , sobre todo, lo necesaria que es para la salvaguardia de los intereses públicos en el orden internacional"[1080].

En líneas generales a los marinos les molestaba que los profanos opinaran sobre la Marina y sus barcos. En 1923 el capitán de corbeta Manuel de Mendivil mencionaba al "buen público", que de todo sabía menos de Marina, y a sus dichos populares:

"Tales personas, flor del cuerpo electoral en estos y aquellos países, ejercen profesiones varias, liberales o facultativas, conocen de maravilla su oficio, saben algo en líneas muy generales de los demás, se apasionan con las cuestiones militares, hasta discuten planes de campaña, pero lo ignoran todo de las cuestiones marítimas, y si no llegan- porque los tiempos son otros y de entonces para acá hemos visto – a repetir con el monarca de triste recordación: " Marina, poca y mal pagada", se acogen gustosos a otro comodín, que quiere ser gracioso y no es más que necio, y repiten sonrientes, guiñando un ojo picaresco, como si dijeran algo desopilante y trascendental: ¡No me toque usted la Marina!"[1081].

Pero no era la primera vez que la corporación era objeto de chanza popular. En el capítulo dedicado a la opinión pública respecto a la Marina militar[1082], se recogía que ya en 1880 se prefería hablar de zarzuela que de la institución. El ingenio decía que un general del Ejército y un diputado charlaban sobre política, administración y milicia y cuando parecía agotado el campo de la controversia, preguntó el diputado:

"— ¿Y qué opina usted de Marina?

Atusóse el General su espeso bigote, tosió una o dos veces, miró al cielo otras tantas, y con voz de trueno gordo repuso:

—Que es de lo mejor que tenemos en zarzuela"[1083].

Prensa y opinión pública iban de la mano, por la senda equivocada, en lo que respecta a la Marina. Los miembros de la Armada denunciaban que los periódicos en nuestro país batían el récord de los desatinos en todo en cuanto se relacionaba con la Marina, y que por esa razón andaban así de equivocados los españoles[1084].

[1080] Auñón y Villalón, R. (1912) "Estado de la Marina Española en el primer cuarto del siglo XIX" *RGM* (70) p. 525.

[1081] Mendivil, M. de (1923) "Los enemigos del buque de línea" *RGM* (93) p. 731.

[1082] Romero y Salas, J.M. (1880*) La Marina Militar en España (Lo que es y lo que debe ser)*. Madrid. Imprenta de Fortanet, p. 45.

[1083] *Marina* fue una obra lírica española que obtuvo gran éxito tras su 2º estreno en el Teatro Real de Madrid en 1871.

[1084] Mendívil, M. de (1923) "Los enemigos del buque de línea" *RGM* (93) p. 732.

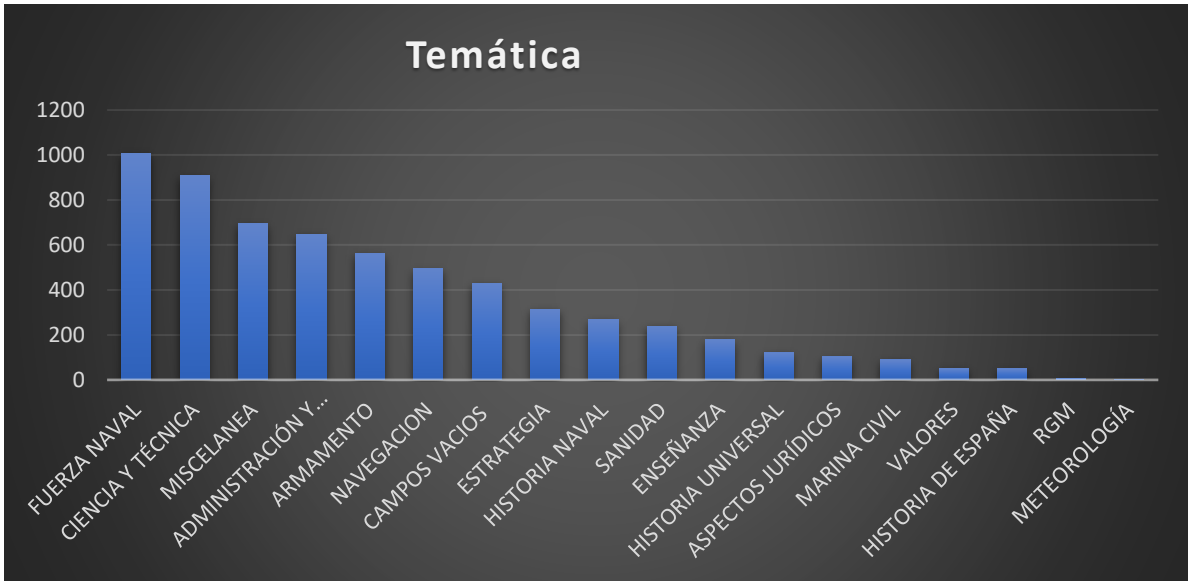
V. RESULTADOS

1. Resultados estadísticos.

El período de la RGM analizado abarcó desde su fundación en 1877 hasta su interrupción en 1936. Por tanto, se han examinado 59 años, distribuidos en 119 tomos, en el que cada uno de ellos comprendía un semestre de esta revista mensual, por lo que el total de ejemplares tratados fueron 714. El contenido de las 714 revistas se ha fraccionado por artículos o secciones, dependiendo del género periodístico y ha dado lugar a 6154 registros sobre los que se han realizado las estadísticas.

2. Temática.

Se ha establecido una clasificación temática con catorce categorías: Administración y Organización Militar, Armamento, Aspectos jurídicos, Ciencia y técnica, Enseñanza, Estrategia, Fuerza Naval, Historia, Marina civil, Miscelánea, Navegación, Sanidad, Valores y RGM.



Orden decreciente de la temática. Fuente: elaboración propia.

La categoría que más porcentaje de la RGM ocupó fue la de Miscelánea con un 18% debido a que estuvo presente en todos los números de la RGM, aunque que no siempre fueron regulares en su publicación. Formaron parte de esta amplia sección contenidos variados: las necrológicas, disposiciones relativas al personal de los distintos Cuerpos de la Armada, la bibliografía con las novedades publicadas del sector, sumarios de revistas nacionales y extranjeras, movimientos de barcos y de personal, noticias varias, también llamadas notas

profesionales, que fue donde se recogió lo escasamente publicado de actualidad naval española, así como contenidos definidos como miscelánea por la propia RGM.

Tras la Miscelánea se encuentran los artículos de la RGM propiamente dichos firmados por sus autores. La categoría más numerosa fue la dedicada a la Fuerza Naval con un 16, 36 %, después Ciencia y Técnica con un 14, 77 % y en tercer lugar la Administración y Organización militar con el 10,53%.

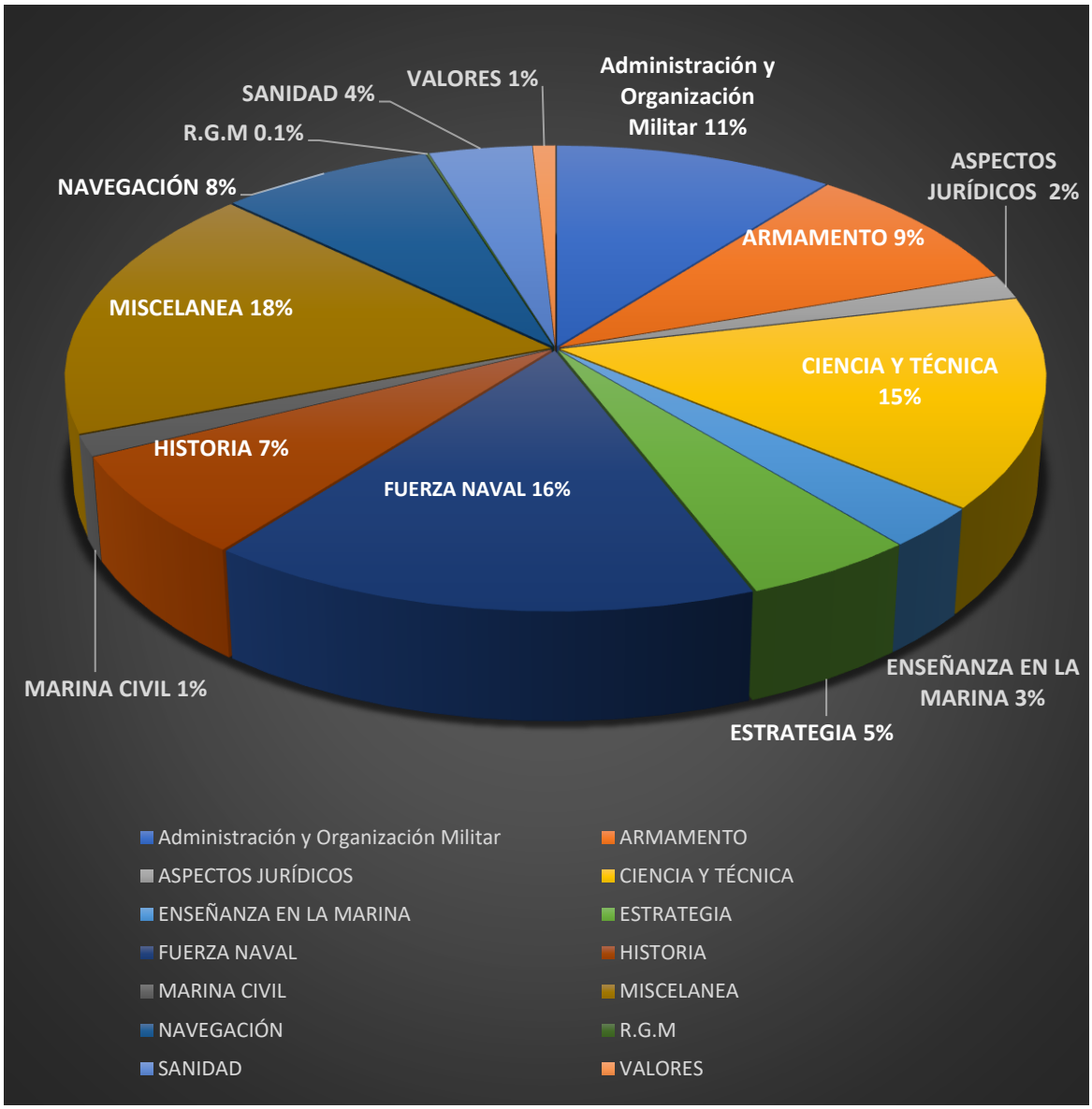
Estos resultados confirman el carácter profesional de la RGM que se complementaron con las categorías siguientes de Armamento (9,13%) y Navegación (8,03%). Así mismo, los contenidos de Historia fueron relativamente altos (7,18%) principalmente debido a dos motivos: el peso de la experiencia en las lecciones tácticas de la guerra y carecer de una publicación específica en la que publicarlos. Precisamente está fue la razón por lo que la *Revista de Historia Naval* editada trimestralmente por el Instituto de Historia y Cultura Naval, nació en 1983 para acoger los contenidos históricos y dejar a la RGM únicamente para la temática naval profesional.

La RGM apenas ha generado contenidos sobre ella misma. Sólo hay algún artículo a propósito de algún aniversario importante por lo que apenas se encuentran testimonios que ayuden a conocer su dinámica interna. Tampoco temas considerados importantes a priori como podría ser la estrategia naval han encontrado reflejo en la revista puesto que apenas ocupa el 5% de los contenidos publicados. Ni siquiera ha sido representativa la temática de los valores, con apenas un 0,84% de presencia en la RGM pese a que se ha considerado uno de los baluartes de la corporación.

A cada categoría se asociaron una serie de palabras-clave de las cuales las que han presentado mayor frecuencia de aparición han sido en orden decreciente: Marinas, Artillería, Construcción naval, Instrumentos náuticos, Torpedos, Aeronáutica naval, Arma submarina, Geografía, Acorazados, Electricidad, Táctica naval, Calderas, Explosivos, Derecho, Primera Guerra Mundial, Defensa de costas, Medicina y Maniobra.

El hecho de que la palabra clave que mostró mayor frecuencia fuera Marina, demuestra el cumplimiento de la función de vigilancia e información que se realizó a las otras Marinas del mundo. Por nacionalidades de la que más se escribió en la RGM fue de la inglesa, seguida de la alemana, francesa y japonesa.

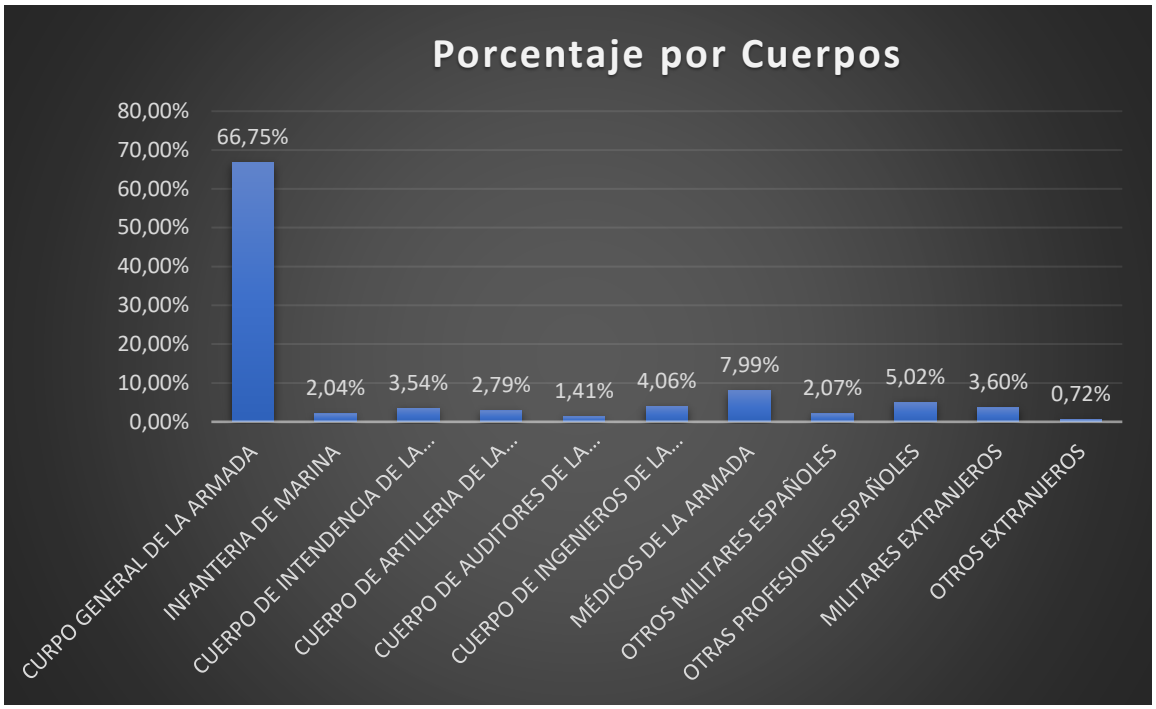
La segunda palabra clave fue Artillería, sin duda responde a ser uno de los campos técnicos que más cambios presentó en el período estudiado, seguido de Construcción naval, por la misma razón. Se puede determinar la importancia de los acorazados en el período estudiado por ser el tipo de buque más mencionado frente al submarino que apenas centró el protagonismo de seis artículos.



Porcentajes de la temática. Elaboración propia.

3. Cuerpos

Teniendo en cuenta los distintos Cuerpos de la Armada española que participaron en la publicación de la RGM, existió la prevalencia del Cuerpo general de la Armada, responsable del 66,75% de los contenidos. El segundo lugar lo ocupó el Cuerpo médico con el 7,99%, ya que no sólo escribieron sobre la temática sanitaria (3,88%) sino que se preocuparon de temas marítimos más generales. El tercer puesto lo componen un grupo diverso de otras profesiones no militares como periodistas, marinos civiles, abogados, astrónomos y catedráticos con un 5%.



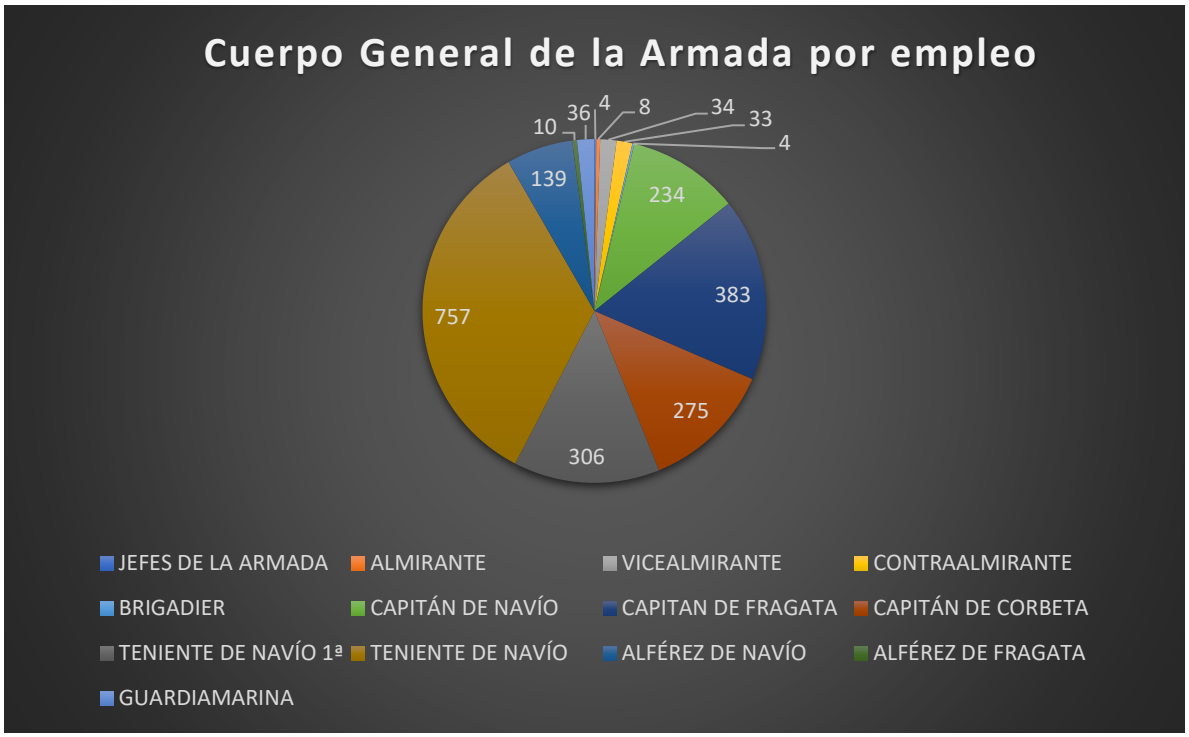
Presencia en la RGM según Cuerpos. Fuente: elaboración propia.

4. El Cuerpo General de la Armada por empleos

Con el reinado de Felipe V, en 1714, nació el Cuerpo general de la Armada como fusión de los Cuerpos de Navíos, Fragatas, Galeotas o Bombas y Fuerzas Sutiles, conviviendo con el Cuerpo de Artillería de la Armada y con el de Pilotos, cuyas misiones finalmente absorbería. En el amplio espacio de tiempo de más de tres siglos, la evolución de los empleos de los oficiales del Cuerpo general de la Armada ha permitido cambios en los empleos de oficiales, que de forma recurrente han vuelto a las fórmulas anteriores. Estas vicisitudes de los empleos también se reflejaron en la RGM de modo que el de alférez de fragata sólo representa el 0,45% de los autores de contenidos, pero hay que tener en cuenta que el empleo de alférez de fragata fue suprimido, junto al de teniente de fragata, en 1825 y que volvió de nuevo aparecer en el año 1900 como alférez de fragata-alumno[1085].

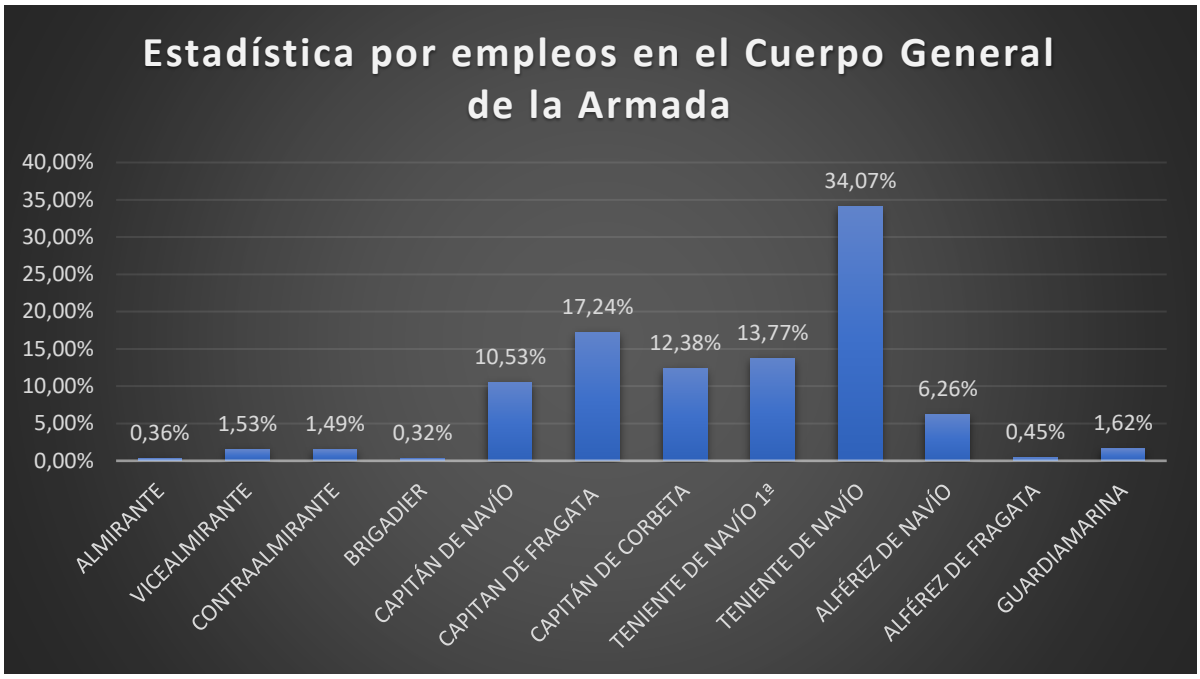
[1085] González de Canales, F., & de González de Canales, M. (2009). "Tres siglos de empleos y divisas en el Cuerpo General de la Armada española (1714-2000) (II): empleos de los oficiales particulares". *RGM* (*256)* (5), pp. 632.

Del total de artículos analizados, los tenientes de navío escribieron el 34% de los contenidos de la RGM en el período estudiado, después los capitanes de fragata con un 17, 24% y en tercer lugar los tenientes de navío de primera con un 13,77%. Así pues, el rango de teniente de navío en sus dos empleos sumaría el 48% de los escritores, un porcentaje muy alto si lo comparamos con el 0,36% que representa el contenido atribuido a los almirantes. Esto es atribuible sin duda a la posición límite del rango de oficiales en la que se hallaban situados. No todos los tenientes de navío eran promocionados a capitán de corbeta, aquí se producía una criba para elevarse al grado de comandante de la Armada española. Sin duda las inquietudes de los tenientes de navío con su escalafón consiguieron ser un revulsivo para escribir en la RGM y obtener cierta notoriedad dentro de la propia Armada, era el momento de la encrucijada profesional para pasar a ser comandantes, por tanto, el momento de dirigir estratégicamente la carrera que, si bien dependía de los méritos, hacerse visible en la RGM podría suponer un valor añadido.



Porcentajes de escritores según empleo. Fuente: elaboración propia.

También era más fácil colaborar en la RGM cuando se estaba en destinos con menor responsabilidad, como eran los de teniente de navío frente a empleos más altos. Seguramente la edad tuvo también su influjo porque el deseo de involucrarse para cambiar la corporación y el sentimiento de obligación fuese más destacado gracias el ímpetu de la juventud de los tenientes de navío frente al acusado inmovilismo de los sectores de más edad.



Publicaciones en la RGM según empleos del Cuerpo General. Fuente: elaboración propia.

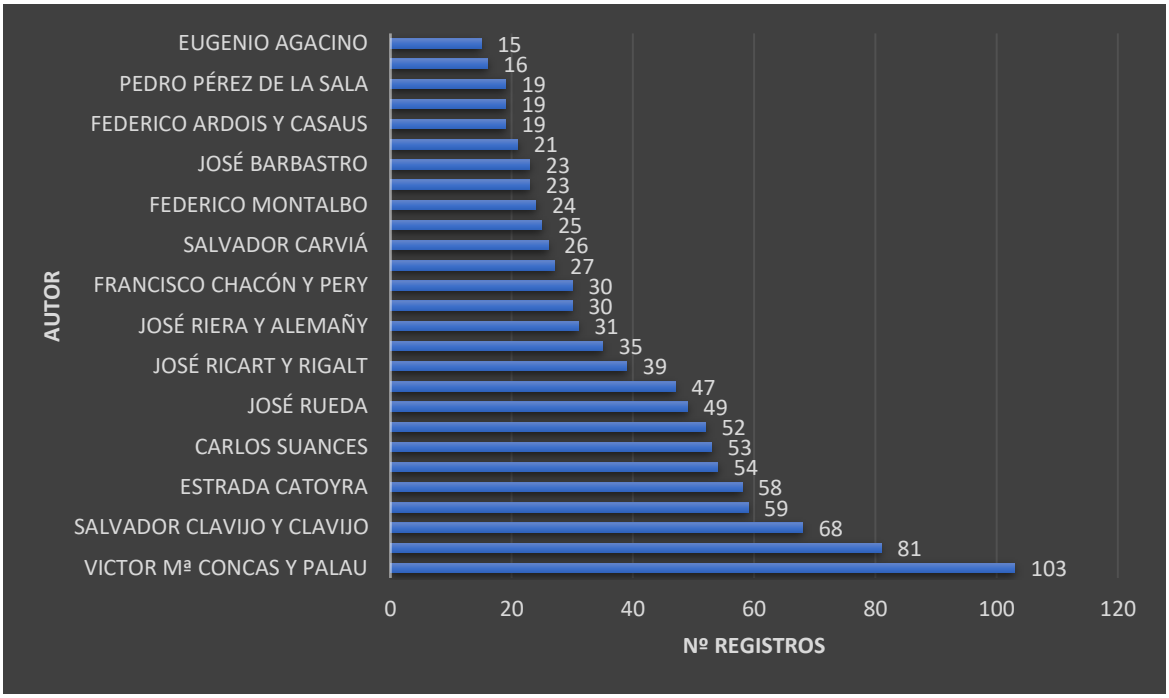
5. Resultados de los escritores más prolíficos

Del período motivo de este estudio, se debe resaltar como autor a Víctor Mª Concas y Palau, tanto por sus más de cien artículos como por la variedad de temas que abordó con regularidad desde 1882 hasta apenas seis meses antes de su muerte, en septiembre de 1916.VíctorMª Concas siempre defendió desde las páginas de la RGM la importancia de dar publicidad a todos los problemas y preocupaciones profesionales de la Armada española y animó a la participación en el debate. Dominaba el inglés, francés, italiano y portugués. Fue uno de los miembros de "El Pentágono"[1086], al servicio del ministro de Marina, Bautista Antequera y Bobadilla. De su destacada hoja de servicios a través de su larga trayectoria hay que señalar que llegó a vicealmirante y fue dos veces ministro de Marina[1087].

El segundo lugar lo ocupó el capitán de navío Pedro Cardona y Prieto, a quien se le consideró el padre de la Aeronáutica Naval y así quedó reflejado en la temática que abordó en los más de 80 artículos que escribió en la RGM desde 1907 y en la que fue responsable de la sección Aeronáutica que comenzó a publicarse por él en mayo de 1926. Hablaba con soltura inglés, francés e italiano. Su participación en el Certamen Naval de Almería celebrado en 1900 le

[1086] Antequera, para llevar a cabo su tarea y soslayar la burocratización a que había llegado la Junta de Reorganización de la Armada, se rodeó de un gabinete asesor de 5 miembros bien escogidos conocido como El pentágono.
[1087] Martínez Valverde, C. (1997) "Un preclaro oficial de Marina del 98: don Víctor María Concas y Palau". *Revista de Historia Naval*. (59) pp.7-24.

reportó el primer premio con la memoria *Paz y trabajo*, siendo alférez de navío a los veintisiete años. El rey Alfonso XIII le nombró su asesor personal, siendo tan solo teniente de navío y también fue presidente de la Liga Marítima.



Escritores con mayor número de publicaciones. Fuente: Elaboración propia.

El tercer puesto fue para el médico Salvador Clavijo y Clavijo que escribió 68 entregas de medicina naval y cuyas colaboraciones en la RGM fueron constantes y prolongadas en el tiempo además de los libros que publicó sobre la materia.

Siguieron el orden de contribuciones, Rafael Estrada y Arnaiz, que llegó a Jefe de Estado Mayor de la Armada y fue miembro de la Real academia de la Lengua. Su contribución a la RGM fue mayormente sobre temas de Astronomía y Navegación. Ramón Estrada Catoyra escribió sobre Ciencia y Técnica en particular, sobre telegrafía e instrumentos náuticos. El sexto lugar y gracias a la selección de artículos sobre el combate de Trafalgar, lo ocupó el historiador naval Pelayo Alcalá Galiano.

VI. CONCLUSIONES

Los 142 años que la RGM, como medio de expresión profesional de la Armada española, lleva publicándose, se encuentran justificados por todas las funciones que ha cumplido desde su creación hasta hoy y que se han materializado en la memoria escrita de la publicación oficial con la información reunida, en forma de repositorio compartido de experiencias y saberes colectivos, que -al hacerlo públicamente- ha contribuido a la visibilidad de la actividad científica y militar de la Armada y, por tanto, ha aumentado el prestigio de la corporación. Estamos ante el resultado de una comunicación estratégica que ha cumplido unas funciones que definen lo que la Armada española ha sido durante estos años.

La RGM reflejó todo el arco de actuaciones profesionales y el modo en que la oficialidad se expresó desde 1877 hasta 1936, año en que debido a la Guerra Civil española sufrió la única interrupción en su edición y que se ha tomado como fecha límite de esta tesis. La publicación profesional de la Armada fue un reflejo de su mentalidad en la medida en que aportó la visión del colectivo, desde su propio prisma, sobre su mundo de actividades y preocupaciones. En la RGM se plasmó el sentimiento colectivo de las necesidades y los anhelos navales de la corporación, por esta razón reflejó la identidad histórica que hemos analizado en el período mencionado.

Los medios de comunicación, y las revistas militares lo eran, contribuyeron, si no a crear, al menos a mantener un determinado estado de opinión dentro de la organización en la que se distribuyeron y de la que constituyeron un elemento más[1088]. Las publicaciones profesionales militares reflejaron las interacciones de los oficiales entre ellos y con su entorno con lo que querían y podían transmitir, por ello supone una fuente de estudio de primer orden. El primer logro de la RGM fue conseguir que la oficialidad se identificara con la publicación y viceversa, de manera que el espíritu fuera el mismo, con lo que la revista ha vivido y seguirá viviendo por y para ellos[1089].

La RGM nació con vocación enciclopedista, de ahí parte de su nombre "general", que abarcaba una temática amplia y también en el título "de la Marina", un concepto que incluía la Armada, pero también un campo mucho más amplio para llegar a todo lo relacionado con la mar. Su publicación comenzó en una época histórica de grandes adelantos técnicos con la consiguiente necesidad de modernizar los saberes del personal, lo que constituyó una de sus señas de identidad durante el período analizado. Se ha clasificado su temática diversa en 14 grandes áreas para la realización del análisis de contenido.

La RGM fue vehículo de novedades en múltiples campos y procuró siempre ofrecer la visión más completa posible. Para la oficialidad de la Armada fue la mejor manera de prolongar la

---

[1088] Molinero Navarro, J.L. (2002) Análisis sociológico de las tendencias del modelo español de organización militar a través de las publicaciones y revistas militares. *Dos décadas de posguerra fría: Actas de las I Jornadas de Estudios de Seguridad de la Comunidad de Estudios de Seguridad "General Gutiérrez Mellado*". Tomo III. Madrid, España: Instituto Universitario General Gutiérrez Mellado, p. 19.

[1089] (1977) "Nuestro centenario" *RGM* (192) p.3.

educación más allá de los años en la Escuela Naval Militar, con una publicación multidisciplinar y al mismo tiempo especializada, requerida por una formación en constante actualización, no siempre posible en las largas navegaciones. Sin embargo, el inmenso aporte de las innovaciones en la diversidad de ciencias y técnicas siempre tuvieron que cumplir un objetivo muy definido: ser de aplicación al servicio. Al mismo tiempo, no dejó de lado el propósito de cualquier publicación profesional militar, que era ofrecer una amplia visión, lo más completa posible, de los acontecimientos bélicos. Así mismo, el reflejo de esa mayor profesionalización de las Fuerzas Armadas se encuentra en la preocupación expresada por aspectos pecuniarios de la carrera militar, prueba irrefutable de la pérdida de la aristocratización de la Armada de los siglos XIX y XX.

La aparición de la RGM tuvo una relación directa con la necesidad de ajustar la Marina a las exigencias tecnológicas del momento. La revista presentó una cuota elevada de contenidos estrictamente militares, cuyo principal interés fue contribuir al aumento y actualización de los conocimientos técnicos de los cuadros de mando en el campo de lo marítimo. Contribuyó al perfeccionamiento de la enseñanza al auxiliar mensualmente al continuo proceso de aprendizaje requerido para la profesión. El legado de la RGM fue la búsqueda de la mejora continuada de la profesionalidad y en ella se materializaron los saberes y opiniones de la pluralidad de la oficialidad de la corporación.

Asimismo, fue una ventana al mundo para los marinos que, si bien ya gozaban de salidas privilegiadas al exterior, sumaban esta fuente de conocimiento a la avanzadilla técnica y científica de la Armada. En este sentido y a través de los debates seguidos en la publicación, hubo una instrumentalización como laboratorio colaborativo de la ciencia. Su carácter innovador aceleró y mejoró la adaptación a los cambios tecnológicos y científicos de la corporación en su conjunto.

La publicación de sus informes y memorias sirvió de altavoz de las vivencias de conocimiento de cada uno de los miembros que se transformaban así de tácito a explícito. Por ejemplo, al publicar las travesías seguidas por algunos marinos, se permitía conocer las vicisitudes de la derrota a los demás, concretando la inteligencia colectiva al trabajo diario. Estas memorias, elementos de comunicación interna elevados por los oficiales a la superioridad, nos ofreció la visión de los miembros de la corporación y su aplicación a su vida profesional con un producto final pleno de conocimiento.

También sirvió para mantener un estrecho canal de información de lo que acontecía en los territorios de Ultramar, como la instalación de la electricidad en el arsenal de La Habana, escenario ultramarino que era seguido con mucho interés por los marinos españoles por ser uno de los destinos de su carrera.

Las traducciones tuvieron un papel muy importante para la Armada española, ya que en numerosas ocasiones no existió documentación técnica en español y la RGM fue la única vía para disponer de información técnica especializada. La aplicación marítima de las lecciones aprendidas o experiencias de otras Marinas y Ejércitos del mundo gracias a las traducciones y a los informes de los marinos comisionados en estancias o en sus viajes supusieron la incorporación continuada de nuevas orientaciones paralelas a los desarrollos

científicos de cada época. La RGM realizó una labor de gestión documental al implementar la curación de contenidos para seleccionar las fuentes de información y los contenidos más necesarios para cumplir sus fines.

A mayor conocimiento, menor grado de incertidumbre y mayor aceptación de las novedades. Por lo tanto, la RGM ayudó en gran medida a superar las reticencias al progreso, tan resistentes en las corporaciones tradicionales.

Las connotaciones negativas del concepto de progreso vinieron dadas, sobre todo, por la carrera armamentística que suponía la destrucción total, lejos del honor militar, la progresión bélica era alienante para el hombre que ya no rendía al enemigo; lo aniquilaba. En el caso de la Marina, la propia pérdida de la habitabilidad de los barcos en aras de mayor poder armamentístico, trajo desconfianza hacia el término progreso y la propia RGM fue reflejo en sus artículos de una constante: los militares siempre han sido los que más han deseado mantener la paz por ser los que más cerca estuvieron de la guerra.

La RGM contribuyó a la formación de la representación pública de la Armada. Significó estar visiblemente expuestos como parte de una estrategia de comunicación de planteamientos institucionales. Cumplió con la función de controlar la manera en que la propia corporación se presentaba a los demás con objeto de influir en lo que la opinión pública pensaba sobre la corporación. Se proporcionó un cauce a las opiniones diversas de una manera controlada por la propia Armada, en aras de asegurar la mayor efectividad global de la Marina. En definitiva, sirvió de mecanismo de control interno con resultados públicos, una excelente estrategia para dirigir la comunicación.

Existió la intencionalidad de influir en la opinión pública, por eso se escogió un medio de comunicación de masas como tribuna de comunicación interna. La justificación que tiene que fuera una publicación pública es que se buscó, de una manera consciente y deliberada, influir en la imagen que, tanto a la sociedad española como a otras marinas del mundo, les llegaba de la Armada española. Se ha detectado que en ocasiones los oficiales escribieron para ser leídos por el público, en este sentido sus escritos fueron reflejo de unas inquietudes que quisieron compartir. Del mismo modo que la RGM se nutrió de las publicaciones de otras Marinas, ella misma supuso una fuente de información de la actividad profesional de la corporación. Fue un escaparate de las buenas prácticas y la extensión de los valores profesionales. Por esta razón se decidió que fuese un canal público, por la utilidad de mostrarse a los demás y obtener esta visibilidad exterior.

A pesar de que muchas veces la RGM recogió quejas sobre la falta de conocimiento y la ligereza de la prensa al tratar los temas de la Marina, los intentos de sustituir el relato periodístico por oficiales comisionados al efecto, como enviados especiales, no obtuvieron los resultados esperados por lo que no puede decirse que se pretendiera suplantar el mensaje de los medios de comunicación.

Es muy importante resaltar que estamos ante una corporación que tuvo que invertir gran parte de sus energías y orientar muchas de sus estrategias organizativas hacia la eficaz socialización del individuo, ya que la búsqueda de la máxima integración del individuo en

el grupo de pertenencia, es decir, de su institucionalización, era el resultado de una necesidad vital para cualquier institución militar: la cohesión interna y la total implicación de sus miembros en la cultura institucional[1090].

Las instituciones militares debían velar por mantener cierto aislamiento del exterior que contribuyera a conseguir sus objetivos de seguridad y cohesión interna y al mismo tiempo que no fuera excesivo. La RGM fue una herramienta que ayudó a controlar el retraimiento, en primer lugar, abriendo ventanas a las otras Marinas y sintiéndose identificados con sus problemáticas y preocupaciones.

También cumplió la necesidad institucional de reforzar al grupo frente al individuo, evitando la reclusión y la incomunicación en los destinos que se encontraban alejados físicamente de la institución y, en tercer lugar, también evitó el aislamiento psicológico al integrar en sus páginas el abanico más amplio posible de la dispersión de pareceres y opiniones. La RGM fue un instrumento que sirvió para gestionar la diversidad humana, una forma de participación que ayudó a integrar a sus miembros, animándolos a aportar soluciones a sus problemas cotidianos. Es más probable que un individuo se desvíe de programas prefijados por otros, aunque sean miembros más antiguos de la institución, que de los que uno mismo ha contribuido a establecer. Aun así, no existió una homogeneidad completa en los contenidos de la RGM y pese a que veces se estuvo de acuerdo en los problemas no hubo consenso en las soluciones.

La publicación también se convirtió en testimonio de ilusiones y logros. Contribuyó a realzar la importancia de las tareas de los individuos llevadas a cabo de cara a la institución de forma que incrementara la sensación de pertenencia a una entidad valiosa de acción. Desde la RGM se proyectó de la corporación una imagen de trabajo, tecnología, esfuerzo y dedicación.

Al mismo tiempo, el hecho de que el debate fuera público consolidaba los argumentos, de alguna forma filtraba el hablar sin fundamento para construir relatos sólidamente razonados, distanciados de las charlas distendidas de la cámara de oficiales, aunque la escritura fundamentada en una bibliografía final no estuvo instaurada en el período estudiado.

Pese a que se ha mencionado el deber de callar del ámbito militar, que tenía limitado su derecho a la libertad de expresión, sobre todo para justificar determinados silencios o ausencias de crítica o freno, la Armada tuvo este medio de comunicación público que muchos supieron aprovechar. El elevado sentido del deber militar también implicaba compartir y escribir sobre lo que se conocía. De esta manera, se consiguió vehicular la contribución de las experiencias de todos para mejorar las decisiones en cuanto al material y al personal de la Armada. En este sentido la RGM supuso un mecanismo para la incorporación de la identidad corporativa gracias al proceso de adquisición, creación y difusión del conocimiento.

En una sociedad como la militar, altamente jerarquizada, en la que no se podía saltar el conducto reglamentario y puentear al inmediato superior a la hora de poner en conocimiento

---

[1090] Doncell de la Colina, J.A. (2004): p.252.

de las más altas instancias cualquier tipo de propuesta o crítica, la RGM cumplió la función de escribir para la superioridad. Se buscó llamar la atención de los jefes sobre determinados asuntos de forma explícita y vocativa, de manera que las iniciativas en cuanto medios de organizar la flota, la elección del material o la política de personal fueran conocidas por los superiores sin verse silenciados por mandos intermedios. Al ser un medio público, las opiniones vertidas sobre política naval o personal buscaron ser oídas por quienes tomaban las decisiones políticas fuera de la corporación. Para ello la RGM expuso el pensamiento marítimo estratégico de otras potencias con el fin de conocer la política exterior y el estado de la fuerza naval de los aliados y los rivales, así como conocer las novedades de la profesión.

En cuanto política naval se tenía mayor acceso a la que se realizaba fuera de España gracias a las traducciones y a las facilidades que daban las compañías constructoras, actitud de apertura que no se daba en los astilleros españoles.

La publicación periódica supuso una vía de implicación de los miembros en la cultura institucional y le permitió a cada uno de ellos estar informados de los trabajos realizados por los demás. La RGM fue un relato sostenido en el tiempo que contribuyó a la construcción de la identidad y además nos la revela a través de la radiografía continuada que supone su regular periodicidad. La RGM, como fuente de conocimientos polivalente, ayuda a hacer más comprensible el funcionamiento de la corporación, su relato es capaz de dotar de sentido a la corporación a través de la comprensión vivencial de la historia.

Paralelamente, la RGM sirvió para canalizar las energías de los miembros de la corporación al servicio de sus fines de manera que se constituyó en un mecanismo de motivación para activar la necesaria adhesión de sus miembros. La identidad es el conjunto de los rasgos propios de un individuo o de una comunidad. Estos rasgos caracterizan al sujeto o a la colectividad frente a los demás. La RGM fue un instrumento didáctico que favoreció la cohesión, la participación y la interactividad, pero sólo entre los miembros de la oficialidad de la Armada. La identificación se refuerza ante el otro, al que sólo se le deja leer, pero no escribir. De esta manera se refuerza el proceso de la construcción de la identidad, con la afirmación de lo idéntico, de lo propio, familiar y próximo, frente a lo otro, lo diferente, extraño y, por tanto, ajeno[1091]. Ha quedado demostrado que la Armada española apenas presentó cambios, mantenida su identidad histórica gracias al aislamiento y a las medidas oficiales que la han conformado como una corporación resistente al cambio.

La RGM a lo largo del período estudiado, buscó la cohesión de sus miembros que, a veces enfrentando sus diferencias y preocupaciones, buscaban el acuerdo. El resultado final es una elaboración consensuada de la realidad para la totalidad de la corporación. En este sentido, supuso una interpretación matizada de la situación. Se elaboró un discurso de la realidad a su medida: la marítima. Las diferentes formas de elaborar la realidad constituyeron modos específicos y particulares de ver el mundo que además les permitían mantenerse alejados de los vaivenes políticos y sociales, así como de los cambios de régimen. Fue una representación de su cosmos, en tanto que, representar significaba decidir hacer presente

[1091] Molina García P. (1996). Identidad y diferencia. Reproducción social y negación del otro. *Gazeta de Antropología*, Nº 12, 1996, Artículo 5.

algo, mirar desde dentro hacia fuera, en lo que suponía específicamente una mirada cultural antropológica[1092], y en este caso la propuesta fue comunicada en mensajes vehiculados a través de la RGM, consiguiéndose, con esta tesis, conocer desde dentro esa visión marítima específica.

Uno de los problemas a los que tuvo que enfrentarse la Armada española fue el de las pulsiones no resueltas por los intereses enfrentados de los diferentes Cuerpos. La función de la gestión de conflictos potenciales era vigilar el entorno de la organización y solucionar los posibles problemas a la detección de los primeros indicios. Constatadas las diferencias entre el Cuerpo General y el resto como Sanidad, Ingenieros o Maquinistas, se puso de manifiesto que las tensiones internas entre los diferentes Cuerpos creaban descoordinación, duplicidades y malestar que llegaba a convertirse en público y notorio, traspasando las propias fronteras internas. Este escenario era observado críticamente por la sociedad española, que comprobaba como se constituía un Estado dentro del Estado por las decisiones que la propia Armada tomaba sobre su administración.

Una de las funciones que cumplió la RGM fue la de aportar respuestas como institución a los miembros sobre los temas del día a día, canalizando a los individuos hacia el cumplimiento del servicio y de los fines de la Armada española. Fomentó la estructura, dando sentido al quehacer de la oficialidad eliminando la incertidumbre que, como personas en permanente búsqueda del sentido, se hacía acopio de los hechos de cada día para construir una identidad propia. Mantener la unidad de doctrina era clave para la supervivencia de los miembros en particular y de la corporación en general.

Existió un continuo llamamiento a participar en la publicación, se propició el intercambio de ideas y de conocimientos. Como se ha demostrado en esta tesis, la RGM supuso un vehículo de encuentro de opiniones, un foro de discusión de ideas promovido por ellos mismos con la idea de crear ambiente. Todo barco de guerra era para la defensa ya que incluso cuando atacaba, defendía, pero aun así los debates de si la Marina necesaria era defensiva u ofensiva o si la política naval debía seguir a la *Jeune Ecole* o los grandes acorazados, alimentó numerosas colaboraciones de los marinos en la RGM. Se consideró a la revista como tribuna de expresión de las corrientes de opinión y se apostó por ella como un medio para consensuar soluciones a los problemas profesionales.

La RGM fue la manera que tuvo la Armada española de mirar sobre sí misma para conformar su propia identidad, de forma que incluso se la consideró el credo de la Armada en el que dar rienda suelta a la pregunta continuada sobre cuál era el perfil del oficial ideal de la Armada. En su palenque profesional se concretaba, qué necesitaba saber el oficial para saber qué enseñar al guardiamarina, y procurar que fuera la propia enseñanza la que ayudara a la necesaria selección de los cadetes en base a sus actitudes. Se puso el foco en temas importantes con una dimensión total debido al carácter público de la revista. Gracias a estas reflexiones documentadas ha sido posible conocer las inquietudes de los oficiales, reflejadas en los temas que se desarrollaron con preferencia en sus páginas.

[1092] *Ibíd.*

En cuanto a sus contenidos, la RGM procuró ofrecer la mayor variedad de ellos, incluso a veces independientemente de su interés informativo o didáctico como fueron algunas tediosas disquisiciones cartográficas, discusiones sobre material moderno o memorias de la vida abordo que jamás habrían tenido cabida en otra publicación[1093].

Tan interesante como lo publicado fue lo que no apareció en las páginas de la RGM, como la pérdida del acorazado *España* en 1923 aunque si se habló posteriormente de la recuperación de sus cañones o de cómo reflotar los barcos hundidos. Tampoco se escribió apenas sobre la redención en metálico que permitía exonerar al que pagara de tener que cumplir el servicio militar, sólo alguna línea en algún artículo. El repaso histórico ha servido para constatar que el apoyo que obtuvo Isaac Peral para su submarino fue escaso en las páginas de la RGM.

Se ha demostrado que pese a que siempre se ha expresado que la religiosidad formaba parte de la identidad de la Armada española quedaron descartados los contenidos religiosos en la época analizada, aunque sí estuvieron presentes cuando se reanudó su publicación con el régimen franquista, siendo una vía de investigación que queda abierta para futuros estudios.

Los temas de táctica y estrategia fueron tratados casi exclusivamente en forma de lecciones aprendidas de Historia Naval. Del total de los artículos analizados apenas un 5,10% se corresponde con esta temática. Hay una ausencia total de temas de inteligencia que aún en 1977 seguía extrañando en la propia RGM: *"…la inteligencia es una materia totalmente desconocida entre una gran mayoría de nuestros oficiales y, lo que es peor, casi parece algo que no nos concierne*"[1094].

En el período estudiado, no se escribió de las funciones del Cuerpo de oficiales como un órgano directivo. Las clases subalternas aún no suponían un desafío como ocurre actualmente y desde la llegada de la Monarquía democrática. No se escribieron artículos para convertirse en conductores de hombres o sobre la vocación de mando. Tampoco es destacable el seguimiento de temas como el bienestar de la clase subalterna, concretados en los artículos en que los médicos señalaron la alimentación que se les daba a la dotación, estancada en el siglo XV.

Tampoco las tradicionales virtudes militares han ocupado el espacio que hubiesen precisado de contenidos de formación humanística. Los valores apenas ocuparon el 0,84 % de los contenidos. La Armada prefirió las ceremonias rituales y los símbolos para representar los valores y dotarlos de cierta materialidad. Los valores quedaron condensados en el ritual tradicional, pero no con su pensamiento o cuestionamiento, ni idoneidad ni revisión, por eso

---

[1093] El capitán de corbeta Castiñeiras, a propósito de los contenidos de la RGM en su historia, agrupó toda una temática bajo el subtítulo "temas insólitos" en los que se asombra de que se hubieran permitido insertar extensos trabajos poco profesionales y que además eran traducciones que seguramente nadie leyó y que pone de ejemplo de lo que no hay que hacer en una revista profesional. Castiñeiras, P. (1977) "Quinto decenio de la Revista (1917-1926)" *RGM* (192) pp. 513-514.

[1094]Bravo Nuche, R. (1977) "La inteligencia esa desconocida". Temas profesionales. *RGM* (192) pp. 173-180.

como contenido profesional, escaparon del ámbito de la RGM y no se sometieron a su cuestionamiento ni tampoco a su afianzamiento.

Todas las Marinas del mundo eran, en cierta medida, clasistas pero la española no sólo lo demostró con hechos sino también con las expresiones que usó como "marinerotes" "oficiales lampazo", "caza y braza" todas ellas para designar, dentro de la misma oficialidad, a los marinos menos inclinados a la erudición. Sin embargo, cabe subrayar que el Cuerpo de Sanidad fue el que presentó mayor dimensión humana en lo escrito en la RGM. Su aporte no fue sólo en cuanto a las novedades y estado de la ciencia galena sino su conciencia de estar tratando con personas, no con meros subordinados.

La prensa profesional, como era la RGM, tenía como objetivo servir de nexo de unión entre los elementos de un colectivo y por finalidad proporcionar una información específica a grupos de lectores muy concretos, lo que cumplió sobradamente. En cuanto al posicionamiento político, no resultó frecuente que se definiera ideológicamente pero sí se posicionó en defensa de sus intereses profesionales[1095]. La RGM ha dejado demostrada su asepsia política siendo sus contenidos estrictamente profesionales. Se mantuvo apolítica a lo largo de los años y alejada de los vaivenes gubernamentales en el período estudiado, aunque en otros tiempos no fue tan aséptica, puesto que, en el número aniversario de 1977, ya en plena democracia, el almirante Barbudo denominó a la Guerra Civil Española con un concepto ideológico: "*En el año 1936, el último número publicado es el de julio pues la revista dejo de salir durante la Guerra de Liberación*"[1096].

[1095]Llorca Freire, G. (1997). Periodismo y publicaciones ferrolanas en la Armada: presencia militar en la historia de la prensa ferrolana. En *Cátedra Jorge Juan: ciclo de conferencias: Ferrol, curso 1995-1996* (pp. 31-86). Universidad de A Coruña.

[1096] Barbudo Duarte, E. (1977) "Sexto decenio de la Revista (1927-1936)" *RGM* (192) pp. 634.

VII. BIBLIOGRAFIA

1 de septiembre de 1903. La quinta de Sabater. *ABC (Madrid)* (47) pp.3-4.

12 de octubre de 1919 *Gaceta de Madrid* núm. 285, pp. 153 - 154.

14 de febrero de 1903. La versión del ministro. Los capitanes de puerto. *Diario Universal* (45).

15 de marzo de 1882. Males que tienen remedio. *El Globo*. pp. 1-2.

(1888) "La exposición universal de Barcelona" *RGM* (23) pp. 125-170.

(1888) "Noticias varias. El submarino Peral" *RGM* (23) pp. 516-518.

(1889) "Necrología. José González Hontoria". *RGM* (25) pp. 104-105.

(1889) "Nuestra Marina en Marruecos" *RGM* (25) pp. 668-669.

(1889) "Una real orden muy interesante". *RGM* (24) pp.274-285.

(1890) "Noticias varias. Submarino peral". *RGM* (26) pp. 160-163.

(1891) "Ministerio de Marina. Reglamento de recompensas y Reglamento de la Orden del Mérito Naval". *RGM* (28) pp. 732-763.

(1891) "Reglamento de la real y Militar Orden Naval de María Cristina" *RGM* (28) pp. 576-583.

(1893) "Ministerio de Marina. Reales decretos". *RGM* (32) pp. 339-359.

(1898) "Explosión del Maine. Dictamen de la comisión americana" *RGM* (42) pp. 782-799.

(1898) "La catástrofe del Maine" *RGM* (42) pp.450-455.

(1898) Necrologías. *RGM* (43) pp. 399.

(1900) "La defensa de las costas" *RGM* 46) pp.559-578.

(1900) "La Liga Marítima Española" *RGM* (46) pp. 369-370.

(1900) "Un concurso naval" *RGM* (46) pp. 241-243.

(1901) "Noticias Varias. Discurso de la Corona en la apertura de las Cortes 1901" *RGM* (49) p. 121.

(1908) "La Nautilus en La Habana" *RGM* (63) pp.242-247.

(1909) "Estado actual de los submarinos" *RGM* (64) pp. 69-104.

(1911) "Notas de actualidad" *RGM* (68) pp. 673-679.

(1923) "Notas profesionales" *RGM* (93) pp. 787.

(1923) "Notas profesionales". *RGM* (92) p. 144.

(1924) “El rayo de la muerte” *RGM*. (94) pp. 817-825.

(1925) “La Escuela de Guerra Naval” *RGM* (96) pp. 784-796.

(1925) “Notas profesionales. España. Inauguración de la Escuela de Guerra naval” *RGM* (97) pp. 525-536.

(1925) “Notas profesionales”. *RGM* (97) pp. 135-136.

(1928) “Notas profesionales”. *RGM* (103) pp. 425-531.

(1929) “La libertad en los mares” *RGM* (105) pp. 215-243.

(1929) “Las maniobras navales” Notas profesionales. *RGM* (105) pp. 564-570.

(1930) “Necrológicas” *RGM* (106) p. 744

(1932) “Notas profesionales” *RGM* (110) p. 548.

(1933) “Notas profesionales. Abril” *RGM* (112) p. 615.

(1936) “Tratado para la limitación de armamentos navales. Firmado en Londres el 25 de marzo de 1936” *RGM* (118) pp.679-702.

(1977) “Nuestro centenario” *RGM* (192) pp.3-4.

(1985) “Documento: Carta de D. Antonio Maura, de 17 de octubre de 1890, a D. Joaquín Bustamante y Quevedo, sobre la situación de la Marina”. *Revista de Historia Naval* (8) pp. 141-148.

(20 de septiembre de 1900) Los discursos en el acto del certamen. *El Mundo Naval Ilustrado*. p. 397.

(2001) Usos y costumbres de la Armada. *Cultura y arte militar.* Tomo III. Escuela Naval Militar.

(29 de marzo de 1882) “La Ley del embudo”. *El globo*, p.1

(9 de abril de 1882) El desconcierto marítimo. *El Globo*. p. 2

“Un certamen naval” *RGM* (47) pp. 362-369.

A.P. (1881) “Escuadra Holandesa. Descripción de buques y personal” *RGM* (9) pp. 77-83.

A.R.E. (1905) “La guerra ruso-japonesa y la defensa de las costas”. *RGM* (56) pp. 408-415.

Agacino, A. (1879) “¿Será el progreso naval de hoy retroceso del mañana?” *RGM* (5) pp. 170-180.

Agacino, E. (1879) “¿Será el progreso naval de hoy retroceso del mañana?” *RGM* (5) págs. 11-18.

Agacino, E. (1879) “Descripción del último huracán que visitó las costas de Cuba en el mes de octubre de 1878”. *RGM* (4) pp. 215-217

Agacino, E. (1884) “Consideraciones sobre las reformas en la Marina” *RGM*. (14) pp. 589-612.

Agacino, E. (1884) “Consideraciones sobre reformas en la marina” *RGM* (14) pp. 589-612.

Agacino, E. (1884) “Viajes de SSMM a bordo de la escuadra de Instrucción” *RGM* (15) p. 546.

Agacino, E. (1889) “La clase de tenientes de navío” *RGM* (24) pp. 469-486.

Agacino, E. (1899) “Diario de Cádiz” *RGM* (44) pp. 123-127.

Agacino, R. (1930) “Nudos, no millas; autonomía y no radio de acción” *RGM* (106) pp. 19-23.

Aguilar Olivencia, M. (1979) “El periodismo militar. Ese gran desconocido en España (I)”. *Diario 16*, p.3.

Aguirre de Tejada, P. (1891) “Las marinas modernas y las guerras futuras” *RGM* (28) pp. 32-43.

Albini (1888) “Buques de guerra del porvenir” *RGM* (23) pp. 628-636.

Alcalá Galiano, P. (1878) “Memoria sobre la situación de Santa Cruz de Mar Pequeña en la costa NO de África”. *RGM* (3) pp. 97-136.

Alcalá Galiano, P. (1879) “Memoria sobre la situación de Santa Cruz de Mar Pequeña en la Costa N.O de África”. *RGM* (5) pp. 149-169.

Alcalá Galiano, P. (1879) “Nuevas consideraciones sobre Santa Cruz de Mar Pequeña y las pesquerías en la costa Noroeste de África”. *RGM* (4) pp. 445-462.

Alcalá Galiano, P. (1879) “Nuevas consideraciones sobre Santa Cruz de Mar Pequeña y las pesquerías en la costa Noroeste de África”. *RGM* (4) pp. 573-594.

Aldereguía, C. (1913) “Refrigeración y aislamiento de los pañoles de pólvora”. *RGM*. (72) pp. 33-56.

Aldereguía, C. (1915) “Sumergibles” *RGM* (76) pp. 395-406.

Alemán, M. (1931) “Aeronáutica naval. Una justificación, un llamamiento y un ruego” *RGM (*108) pp. 63-35.

Alonso Baquer, M. (1980). “La selección de la élite militar española en el siglo XIX”. *Revista de Historia Militar, XXIV* (49), pp.105-138.

Alonso Baquer, M. (1987) *Los Hombres de la Defensa. Tipología*. Boletín de Información del CESEDEN (200) pp.1-14.

Alsina Netto, A. (1912) “Mis bodas de oro en la milicia” *RGM* (71) p. 714.

Álvarez Arenas, E. (1987) *Del mar en la historia de España*. Editorial Naval.

Álvarez de Ossorio y de Carranza, A. (1932) “Defensa nacional. Organización aérea” *RGM* (111) pp. 863-888.

Álvarez Laita, F.J. (2008) “Implicaciones industriales del plan de escuadra Maura-Ferrándiz”Plan Ferrándiz: Poder Naval y Poder Marítimo. *Cuaderno monográfico del Instituto de Historia y Cultura Naval (57)* pp. *65-86.*

Álvarez-Osorio y de Carranza, A. (1934) “Defensa nacional. Organización aérea”. *RGM* (114) pp. 44-81

Alvargonzález y Sánchez Barcáiztegui, C. (1931) “El desarme naval a través de la política de las cinco primeras potencias” *RGM* (109) pp. 386-406.

Alvargonzález, C. (1883) “Viaje del crucero Aragón al archipiélago filipino” *RGM* (12) pp. 475-481.

Andújar, M. (1898) “Arsenales” *RGM* (43) pp. 689-704.

Andújar, M. (1900) “Qué es estrategia” *RGM* (47) pp. 50-66.

Andújar, M. (1901) “Patria y Sea Power” *RGM* (48) pp. 33-52.

Andújar, M. (1910) “La enseñanza naval en Inglaterra y análisis de su adaptación a nosotros” *RGM* (67) pp. 537-583.

Anguera Argilaga, M. T. (1986). *La investigación cualitativa. Educar.* (10), pp. 23-50.

Annali di Medicina Navale e coloniale (1917) “Ventilación y renovación del aire respirable en el sumergible *Balilla*” *RGM* (80) pp.187-197.

Anónimo (1814) *Juicio crítico sobre la marina militar de España, dispuesto en forma de cartas de un amigo a otro.* Imprenta de Antonio de Burgos.

Ansola Fernández, A. (2007). “Una pesca feliz: Alfredo Saralegui y sus pósitos de pescadores (1915-1936)”. *Historia social*. pp. 3-26.

Antequera, J. (1884) “Proyecto de ley, estableciendo el programa de las fuerzas navales de la nación” *RGM* (15) pp. 337-349.

Aragón, R. De (1884) “Algo más sobre los ascensos por elección en la Marina” *RGM* (15) pp.1029-1038.

Aragón, R. de (1884) “Reflexiones sobre la conveniencia del ascenso por elección de la Marina”. *RGM* (15) pp. 271-279.

Aragón, R. De (1885) “Necesidad de la elección en los ascensos en la Marina” *RGM* (16) pp. 267-272.

Arana, C. (1881) “Explosión a bordo de la corbeta *Tornado*”. *RGM* (9) pp. 481-483.

Arana, C. (1882) “Contestación al artículo algunas consideraciones sobre la explosión ocurrida a bordo de la corbeta *Tornado*” *RGM* (10) pp. 63-70.

Aranda y Pery, J. (1884) “La contratación en Marina, estudio sobre la legislación vigente” *RGM* (14) pp. 553-568.

Aranda y Pery, J. “La Marina militar ante la ley de presupuestos y la de contratación” *RGM* (14) pp. 735-746.

Ardois y Casaus, F. (1880) “Estudio sobre el tiro convergente y su instalación en la fragata Sagunto” *RGM* (7) pp. 31-51.

Ardois y Casaus, F. (1880) “Fragata Sagunto. Ligeras consideraciones sobre la defensa de este buque contra los bote-torpedos y torpedos auto móviles” *RGM* (7) pp. 897-905.

Ardois, F. (1881) “La corbeta Aragón” *RGM* (9) pp.83-92.

Ardois, F. (1881) “La corbeta-crucero Aragón. Aclaraciones” *RGM* (9) pp. 495-506.

Ardois, F. (1881) “Organización interior de los buques. Plan de combate”. *RGM* (9) pp. 615-623

Ardois, F. (1882) “Las construcciones navales” *RGM* (10) pp. 193-206.

Ardois, F. (1883) “Los buques nuevos de nuestra Marina” *RGM* (13) pp. 671-684.

Aristizábal, D. de. *Primeros estudios militares*. Imprenta de Juan de Olivares. Barcelona, 1843, pp. 55-56.
Armada, A. (1907) “Enseñanzas”. *RGM* (60) pp. 31-48.

Army and Navy Gazette (1887) “Noticias varias. Buques sin arboladura” *RGM* (21) pp. 301-302.

Army and Navy Gazette (1889) “Nuevos buques ingleses de combate” *RGM* (24) pp. 712-715.

Army and Navy Gazette (1890) “Maniobras navales sobre las costas de Inglaterra” *RGM* (26) pp. 485-492.

Arnau y Andrés, P. (1906) “Memoria sanitaria” *RGM* (58) pp.582-604.

Arnau y Andrés, P. (1906) “Memoria Sanitaria”. *RGM* (58) pp. 582-604.

Aroaz, D. de (1929) “Cruceros y acorazados” *RGM* (105) pp. 679-682.

Arriaga, E. (1888) “Algo más sobre mejoras en el personal de la Marina” *RGM* (23) pp. 774-778.

Arriaga, E. (1888) “Algo más sobre mejoras en el personal de la Marina” *RGM* (23) pp. 637-641.

Aspizúa, J., Cachinero, J., y Jensen, G. (1993). La Historia militar: una carencia intelectual en España. *Ayer*, (10), pp. 63-76.

Aullón y Villalón, R. (1887) “Los nombres de los buques” *RGM* (20) pp. 487-493.

Aullón y Villalón, R. (1888) “El alimento de las dotaciones”. *RGM* (22) pp. 147-158.

Aullón y Villalón, R. (1902) “Reorganización”. *RGM* (50) pp. 1-8.

Auñón y Villalón, R. (1884) “La fusión” *RGM* (14) pp. 669-672.

Auñón y Villalón, R. (1887) “El centenario de don Álvaro de Bazán” *RGM* (21) pp. III-VII.

Auñón y Villalón, R. (1888) “El alimento de las dotaciones” *RGM* (22) pp. 147-158.

Auñón y Villalón, R. (1888) “Horóscopo” *RGM* (22) pp. 3-37.

Auñón y Villalón, R. (1912) “Estado de la Marina Española en el primer cuarto del siglo XIX”. *RGM* (70) pp. 497-529.

Avilés Arnau, J. (1906) *Historia de la guerra ruso-japonesa* (1904-1905) Pons y Cª Editores.

Azarola y Gresillon, A. (1929) “Nacionalización de las industrias de construcción eléctricas” *RGM* (105) pp.129-151.

Azarola, A. (1920) “Conversaciones marítimas” *RGM* (87) pp. 163-173.

B.S. (1885) *Un peligro nacional: breves consideraciones sobre el sistema más conveniente para proveernos de medios de defensa*. Imprenta de Fortanet.

Bandala Garza, S. H. (2002) *La Revista General de Marina como una fuente para el estudio de la historia de la Marina en México*. (Tesis doctoral) Instituto Politécnico Nacional, CIECAS, México.

Barado, F. (1889). *Literatura militar española en el siglo XIX.* Barcelona: Administración S. Perdiguero.

Barbudo Duarte, E. (1977) “Sexto decenio de la Revista (1927-1936)” *RGM* (192) pp. 631-644.

Bardin, L. (1986) *Análisis de contenido*. Madrid, España, Akal Universitaria.

Bastarreche, F. (1885) “Sobre el ascenso por elección” *RGM* (16) pp.71-74.

Bastarreche, F. (1898) “La escuadra del almirante Cervera” *RGM* (43) pp. 295-302.

Bautista Antequera, J. (1884, 24 de enero) Ministerio de Marina. Circular. (Nº24) Tomo I pp. 227.

Benavides, M. D. (1944). *La Escuadra la mandan los cabos (cubierta de Bardasano).*Colección Luz sobre España.

Beránger, J. M (1886) “Proyecto de Ley de Fuerzas Navales” *RGM* (19) pp. 261-279.

Beránger, J.M. (1891) “Ministerio de marina. Varios decretos” *RGM* (28) pp. 611-616.

Best, G. (1990) “*Prólogo* a su obra *Guerra y Sociedad en la Europa revolucionaria. 1770-1870”.* Ministerio de Defensa.

Blanco Vázquez, L. (2018) “El establecimiento hispano africano de Santa Cruz de Mar Pequeña y su aparición en la cartografía náutica portuguesa de finales del siglo XV”. *Anuario de Estudios Atlánticos,* (64).

Blanco-Traba y Traba, J. (1990) “La construcción naval”. La política marítima española y sus problemas actuales. *Cuaderno monográfico de Historia y Cultura Naval* (9) p. 63-74.

Blas y Domínguez, J. (1920) “Ideas sobre la Organización actual y futura del servicio de suministro de marinería en la Armada”. *RGM* (86) pp. 775-782.

Boned Colera, A. (1992) *Prensa y Ejército: la cuestión militar en El Resumen (1885-1888)* (Tesis doctoral) Universidad Complutense de Madrid.

Bordejé y Morencos, F. de (1995) *Crónica de la Marina Española en el siglo XIX, 1868-1898*. Tomo II. Madrid, Servicio de Publicaciones de la Armada.

Bordeje y Morencos, F.F. (1997) “Consolidación del pensamiento estratégico y naval en el siglo XIX”. *Revista de Historia Naval* (57) pp. 25-57.

Borja, J. De (1905) “Algunas reflexiones sobre el duelo en los Institutos Armados” *RGM* (56) pp. 191-202

Bouyón, A. (1899) “Cómo tendremos Marina” *RGM* (45) pp. 109-114.

Bradschaw, A (1923) “Instrucción de apuntadores en tiro contra aeronaves” *RGM* (92) pp. 145-157.

Bravo Nuche, R. (1977) “La inteligencia esa desconocida”. Temas profesionales. *RGM* (192) pp. 173-180.

Bravo, R. (1934) “Ascensos” *RGM* (115) pp. 364-367.

Bravo, R. (1934) “Especialidades” *RGM* (114) pp. 806-811.

Brine, L. (1883) “El mejor sistema para surtir a la marina de una fuerza eficiente de oficiales, marinería y otras clases incluyendo las reservas” *RGM* (12) pp. 333-342.

Buchrucker, C. (2007). Los conflictos del siglo XX y las corrientes ideológicas en la Revista Militar. *Ciclos en la historia, la economía y la sociedad*, 16 (31-32). pp. 25-54.

Bullón, R. (1907) “Patriotismo eficaz” *RGM* (60) pp. 575-579.

Cabeda, J. (1891) “¿Es indispensable para España la existencia de una Marina de Guerra?” *RGM* (48) pp. 765-771.

Calvar, T. (1904) “Detalles” *RGM* (54) pp. 661-665.

Calvo Calvo, M. Á. (2011). *El Universal Diario Político y el cantonalismo sanitario sevillano de 1885: un modelo de prensa al servicio de las élites locales en los inicios de la Restauración*. (Tesis doctoral) Universidad de Sevilla.

Calvo Rayo, G. (1887) "Apuntes geográfico-médicos". *RGM* (20) pp. 734-745.

Camargo, G. (1885) "Inconvenientes del ascenso por elección". *RGM* (17) pp. 97-105.

Cano Manuel, J. (1901) "Educación de las dotaciones de los buques" *RGM* (48) pp. 177-184.

Carballo y Gargollo, M. (1910) "Las Nuevas construcciones" *RGM* (66) pp. 917-932.

Carballo, M. (1893) "El servicio político" *RGM* (33) pp. 201-210.

Carballo, M. (1901) "Memoria sobre la manera de estar constituidas las tripulaciones de los buques de guerra" *RGM* (49) pp. 544-547.

Carballo, M. (1902) "El pleito de las calderas en el almirantazgo inglés" *RGM* (51) pp.233-257.

Carballo, M. (1903) "¿Conviene a una buena organización de la Marina de Guerra localizar los buques en los departamentos?" *RGM* (53) pp. 176-181.

Cardona Comellas, J. y Cardona Suanzes, P. (2016) "El fundador de la Aeronáutica Naval: capitán de navío don Pedro María Cardona y Prieto". El Arma Aérea: pasado, presente y futuro. Camino del centenario de su creación, 1917-2017 *RGM* (271 N.2) pp.205-216.

Cardona, P. (1920) "Organización de la defensa de costas en Francia" *RGM* (87) pp.435-439.

Cardona, P. (1926) "Sección de Aeronáutica. Crónica." *RGM* (98) pp. 775-820.

Carranza y Reguera, J. (1887) "Las escuelas de aprendices marineros". *RGM*(20) pp. 138-147).

Carranza y Reguera, J. De (1890) "El aparejo de los buques de guerra modernos" *RGM* (27) pp. 195-201.

Carranza y Reguera, J. De (1895) "Algunas enseñanzas deducidas del combate naval del Ya-Lu" *RGM* (36) pp. 320-341.

Carranza y Reguera, J. de (1896) "El capitán de navío A.T. Mahan U.S.N. Relaciones entre el bloqueo y la estrategia naval" *RGM* (38) pp. 735-762.

Carranza, F. de (1902) "De re marítima". *RGM* (50) pp. 553-576.

Carranza, J. (1882) "Modificaciones que convendría introducir para aminorar las colisiones en los buques en la navegación". *RGM* (11) pp. 425-440.

Carranza, J. (1882) "Proyecto para las pruebas a vapor de los buques de guerra". *RGM* (10) pp. 3-11.

Carranza, J. (1889) "Algunas consideraciones sobre los buques en situación de reserva y proyecto para transformar la fragata Numancia en crucero blindado" *RGM* (25) pp. 423-441.

Carranza, J. (1890) "Arsenales, escuadras permanentes, reserva de buques y divisiones volantes". *RGM* (27) pp. 565-614.

Carranza, J. (1890) "Mejoras que convendría hacer en el acorazado *Pelayo*" *RGM* (26) p.178.

Carranza, J. De (1889) “Algunas consideraciones sobre los buques en situación de reserva y el proyecto para transformar la fragata Numancia en crucero blindado” *RGM* (25) pp. 423-441.

Carranza, J. De (1889) “Importancia del factor velocidad en los buques modernos” *RGM* (24) pp. 3-10.

Carranza, J. de (1890) “Arsenales, escuadras permanentes, reserva de buques y divisiones volantes” *RGM* (27) pp. 565-614.

Carrasco, F. (1877) “La niebla en el Plata”. *RGM*. (1) pp.208-213.

Carrasco, F. (1878) “Consideraciones sobre los huracanes”. *RGM* (2) pp. 38-50.

Carvia, S. (1899) “La defensa de las costas” *RGM* (45) pp. 6-22

Carvia, S. (1899) “Submarinos” *RGM* (44) pp. 495-504.

Carvia, S. (1899) “Unas palabras más sobre submarinos” *RGM* (44) pp. 724-726.

Carvia, S. (1900) “La defensa de las costas” *RGM* (46) pp. 454-473.

Carvia, S. (1900) “La defensa de las costas” *RGM* (46) pp. 559-578.

Carvia, S. (1900) “La defensa de las costas” *RGM* (47) pp. 401-411.

Carvia, S. (1900) “La defensa de las costas” *RGM* (47) pp. 502-510.

Carvia, S. (1901) “La flota ofensiva” *RGM* (48) pp.150-163.

Carvia, S. (1902) “La flota indispensable” *RGM* (50) pp. 239-259.

Carvia, S. (1912) “La grada del Alfonso XIII” *RGM* (71) pp. 387-406.

Carvia, S. (1918) “Las denominaciones de los empleos de Almirante” *RGM* (83) pp. 425-428.

Carvia, S. (1920) “La disciplina militar y el porvenir de la civilización” *RGM* (86) pp.197-206.

Castellanos Escudier, A. (1998) “La Marina española en Filipinas vista por la prensa de Cádiz (1896-1898) “La crisis española del 98: aspectos navales y sociológicos. *Cuaderno monográfico del Instituto de Historia y Cultura Naval* (31) pp. 37-53.

Castiñeira, P. (1977) “Quinto decenio de la Revista (1917-1926)” *RGM* (192) pp.503-522.

Celis, S. (1888) “Importancia del factor velocidad en los buques modernos”. *RGM* (23) pp. 22-240.

Cepeda Gómez, J. (2008). “La historiografía sobre la Marina en los siglos XVIII y XIX. La historiografía de la Marina española”. *Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultural Naval* (*56)* pp.123-145.
Cerezo Martínez, R. (1977) “Tercer decenio de la Revista (1897-1906) Hacia el desastre”. *RGM* (192) pp. 259-278.

Cerezo Martínez, R. (1983). *Armada Española, siglo XX*, tomo I. Madrid, Poniente.

Cervera Fantoni, A. L. (2016) *El desastre del 98 y el fin del Imperio Español*. Editorial Biblioteca Nueva.

Cervera Fantoni, A.L. (2013) *El pensamiento militar del almirante Cervera en torno al desastre del 98* (Tesis doctoral) Universidad CEU San Pablo.

Cervera Pery, J. (1990) “Marina y Sociedad: El patrimonio cultural de la Armada”. *Militaria: revista de cultura militar*, (2), p. 39.

Cervera Pery, J. (1986). *La marina de la Ilustración:(resurgimiento y crisis del poder naval)*. Madrid, San Martín.

Cervera Pery, J. (1991) “El despertar de la Marina: El certamen Naval de Almería” Política española y política naval tras el desastre (1900-1914) *Cuaderno monográfico del Instituto de Historia y Cultura Naval* (15) pp. 39-48.

Cervera Pery, J. (1998) “El honor de la Armada en la crisis del 98” La crisis española del 98: aspectos navales y sociológicos. *Cuaderno monográfico del Instituto de Historia y Cultura Naval* (31) pp.197-207.

Cervera Pery, J. (2008) “Sánchez de Toca y el concepto de poder naval”. Plan Ferrándiz: Poder Naval y Poder Marítimo. *Cuaderno monográfico del Instituto de Historia y Cultura Naval* (57) pp.11-18.

Cervera Valderrama, J. (1900) “Los puntos de apoyo de la flota en su aspecto general” *RGM* (46) pp. 517-537.

Cervera Valderrama, J. (1902) “Carta abierta” *RGM* (50) pp. 3-12.

Cervera Valderrama, J. (1902) “La teoría y la práctica del oficial naval militar” *RGM* (51) pp. 156-167.

Cervera Valderrama, J. (1902) “La teoría y la práctica del oficial naval militar. Continuación” *RGM* (50) pp. 611-621.

Cervera Valderrama, J. (1906) “Más sobre la educación”. *RGM* (59) pp. 888-914.

Cervera Valderrama, J. (1909) “La escuadra de instrucción” *RGM* (65) pp. 47-62.

Cervera Valderrama, J. (1910) “Nomenclatura y algo más” *RGM* (66) pp. 583-594.

Cervera Valderrama, J. (1910) “Política, Historia y Marina” *RGM* (66) pp. 83-108.

Cervera Valderrama, J. (1925) “Estudio de organización a bordo con especialistas a base de la Marina inglesa”. *RGM* (97) pp. 143-158.

Cervera Valderrama, J. (1925) “Estudio de organización a bordo con especialistas a base de la Marina inglesa”. *RGM* (96) pp. 571-597.

Cervera Valderrama, J. (1935) “La defensa nacional” *RGM* (117) pp. 501-516.

Cervera Valderrama, J. 1919) “La educación nacional y la instrucción en la Escuela Naval Militar” *RGM* (85) pp. 741-758.

Cervera y Valderrama, J. (1901) “Baluarte naval” *RGM* (48) pp. 860-874.

Cervera y Valderrama, J. (1901) “Del centro estratégico” *RGM* (48) pp. 683-697.

Cervera y Valderrama, J. (1917) “Los cazatorpedos tipo Bustamante y su manejo marinero” *RGM* (80) pp. 435-448.

Cervera y Valderrama, J. (1926) “Apuntes estratégicos” *RGM* (99) pp. 555-571.

Cervera y Valderrama, J/Romero, A. (1901) “Ejercicios de torpedo en la bahía de Cádiz” *RGM* (49) pp. 165-177.

Cervera, A. (1910) “Cuatro palabras sobre proyectiles explosivos”. *RGM* (66) pp. 77-81.

Cervera, A. (1910) “El mecanismo natural de la aviación” *RGM* (67) pp. 375-380.

Cervera, L. (1920) “Mas sobre la enseñanza profesional del oficial de Marina”. *RGM* (86) pp. 723-725.

Chabaud-Arnault, C. (1891) “Las pólvoras sin humo en los combates navales” *RGM* (28) pp. 533-544.

Chacón y Pery, F. (1880) “Apuntes de electricidad” *RGM* (6) pp. 514-520.

Chacón y Pery, F. (1885) “Para el proceso de la elección” *RGM* (16) pp. 403-407.

Chacón y Pery, F. (1892) “El Temerario” *RGM* (30) pp.139-145.

Chacón y Pery, F. (1898) “Clasificación de los buques de guerra” *RGM* (43) pp. 633-643.

Chacón y Pery, F. (1899) “La defensa de las costas” *RGM* (45) pp. 99-108.

Chao, E. (1909) “Fundamentos de éxito” *RGM* (65) pp. 189-213.

Chao, E. (1909) “Fundamentos del éxito” *RGM* (64) pp. 992-1013.

Chiappino, L. (1878) “Memoria de la exposición de Filadelfia en 1876” *RGM* (2) pp. 426-438.

Chiappino, L. (1878) “Memoria de la exposición de Filadelfia en 1876” *RGM* (2) pp. 110-125.

Chocano Higueras, G. (2008) *Presencia española en el mundo, a través de la evolución naval.* (Tesis doctoral) Universidad de Granada.

Chocano Higueras, G. (2014) “Concepción marítima de Don Antonio Maura” *Cuaderno de Pensamiento Naval* (4) pp. 3-35.

Churruca, C. (1883) “Documentos inéditos. Introducción a un Consejo de generales” *RGM* (13) pp. 437-445.

Cifuentes, J. De (1901) “Apuntes sobre reorganización de la marina de guerra” *RGM* (50) pp. 177-187.

Cifuentes, J. De (1902) “Apuntes sobre la reorganización de la Marina de Guerra. Continuación” *RGM* (50) pp. 493-501.

Claudín, F. (1885) “El ascenso por elección de capitán de navío a oficial general” *RGM* (16) pp.759-766.

Clavijo y Clavijo, S. (1914) “Reorganización de la profilaxis venérea en nuestro ambiente naval” *RGM* (75) pp. 55-95.

Clavijo y Clavijo, S. (1921) “Desarrollo y enseñanza de la higiene en la Escuela Naval Militar”. *RGM* (89) pp. 171-180.

Clavijo, S. (1927) “Lecturas sanitarias para conocimiento del mando en los buques de guerra”. *RGM* (101) pp. 907-918.

Coello, Conde de (1883) “Cartas de Italia” *RGM* (13) pp. 51-61.

Colón de la Cerda, C. (1902) “Real Decreto creando una junta para la construcción de la escuadra” *RGM* (50) pp. 237-238.

Comb P.H., en Nautical Magazine (1899) “Las desventuras de Cervera” *RGM* (44) pp. 381-390.

Concas V. (1915) “De reclutamiento” *RGM* (76) pp. 131-142.

Concas y Palau, V. (1882) “Estudios referentes a servicios de Marina en Filipinas”. *RGM* (11) pp. 313-323.

Concas y Palau, V. (1883) “Nuestras construcciones navales” *RGM* (13) pp. 473-491.

Concas y Palau, V. (1884) “Consideraciones sobre un reglamento de artillería para el servicio de la Armada”. *RGM* (15) pp. 53-72.

Concas y Palau, V. (1884) “Más consideraciones sobre un reglamento de artillería”. *RGM* (15) pp. 849-875.

Concas y Palau, V. (1884) “Proyecto de fuerzas navales” *RGM* (14) pp. 61-85.

Concas y Palau, V. (1884) “Proyecto de fuerzas navales” *RGM* (14) pp. 197-215.

Concas y Palau, V. (1884) “Proyecto de Fuerzas Navales” *RGM* (15) pp. 3-23 y pp. 201-233.

Concas y Palau, V. (1884) “Situación de la Marina militar ante la ley de presupuestos y la contratación general de estado” *RGM* (14) pp. 969-993

Concas y Palau, V. (1884) “Situación de la Marina militar ante la ley de presupuestos y la de contratación general del Estado”. *RGM* (14) pp. 427-451.

Concas y Palau, V. (1886) “Discusión sobre asuntos del día” *RGM* (19) pp. 493-514.

Concas y Palau, V. (1886) “El proyecto de Fuerzas Navales de Marina” *RGM* (18) pp. 54-73.

Concas y Palau, V. (1887) “Torpederos de mar. Sus pruebas e ideas corrientes sobre ellos en Inglaterra” *RGM* (21) pp. 264-286.

Concas y Palau, V. (1889) “Reclutamiento” *RGM* (25) pp. 685-709.

Concas y Palau, V. (1890) “Reclutamiento”. *RGM* (26) pp. 3-33.

Concas y Palau, V. (1892) “El reglamento de guardiamarinas” *RGM* (31) pp. 231-253.

Concas y Palau, V. (1895) “Informe oficial de la sección de Marina en la exposición universal de Chicago”. *RGM* (34) pp.517-533.

Concas y Palau, V. (1896) “Botadura del acorazado <Cristóbal Colón>” *RGM* (39) pp. 413-431.

Concas y Palau, V. (1897) “Organización del personal de maquinistas en varias naciones” *RGM* (40) pp. 798-819.

Concas y Palau, V. (1897) “Organización del personal de maquinistas” *RGM* (41) pp. 718-730.

Concas y Palau, V. (1900) “Conclusiones. Capítulo del libro La escuadra de Cervera” *RGM*. (46) pp. 162-184.

Concas y Palau, V. (1904) “Centro del Ejército y de la Armada. Curso de estudios militares de Marina de 1903 a 1904. Concepto General de la Marina Moderna. *RGM* (54) pp. 714-738.

Concas y Palau, V. (1904) “Centro del Ejército y la Armada. Curso de Estudios Militares de Marina de 1903 a 1904. Concepto general de la Marina Moderna”. *RGM* (54) pp. 475-496.

Concas, J. (1915) “El combustible en la Marina” *RGM* (77) pp. 497-504.

Concas, V. (1898) “Cuestión artillera”. *RGM* (43) pp. 812

Concas, V. (1901) “Ayer y hoy” *RGM* (48) pp. 497-505.

Concas, V. (1901) “Ayer y hoy” *RGM* (48) pp. 698-718.

Concas, V. (1901) “Ordenanzas de arsenales” *RGM* (48) pp. 78-90.

Concas, V. (1903) “Las tres hélices” *RGM* (53) pp.337-340.

Concas, V. (1915) “Del presupuesto de Marina de Francia para 1914-15” *RGM* (76) pp. 5-11.

Concordia, La (1905) “La evolución del acorazado inglés” *RGM* (56) pp. 317-322.

Cornejo, H (1892) “Táctica de torpederos” *RGM* (1892) pp. 3-58.

Cornejo, H. (1890) “Ligeras ideas sobre táctica naval”. *RGM* (26) pp. 415-422.

Cornejo, H. (1911) “Memoria del estado de la inspección en 15 de julio de 1911 de las obras del primer grupo contratadas con la Sociedad Española de Construcción Naval en virtud de la ley de 7 de enero de 1908” *RGM* (869) pp.1167-1783.

Cornejo, H. (1911) “Memoria del estado de la inspección en 31 de diciembre de 1910, de las obras del primer grupo contratadas con la Sociedad Española de Construcción Naval, en virtud de la Ley de 7 de enero de 1908” *RGM* (868) pp.705-727.

Corrochano, M. (1888) “El reconocimiento de víveres”. *RGM* (22) pp. 305-318.

Corrochano, M. (1888) “Reconocimiento de víveres”. *RGM* (23) pp. 344-354.

Cosialls Ubach, A. M. (2016) *Ifni. Del Tratado Wad-Ras a su ocupación*. Madrid. Ministerio de Defensa.

Cousillas, J. (1907) “Los presupuestos de Marina desde 1850 a 1900” *RGM* (60) pp. 696-716.

Cousillas, J. (1908) “Apuntes sobre los servicios de contratación y económicos de Marina” *RGM* (63) pp. 427-436.

Crónica de Santander, La (1898) “Llegada a Santander y Madrid del personal de la escuadra de Cervera” *RGM* (43) pp. 533-548.

Cubeiro Cabello, E. (2018). “La diversidad generacional en la Armada”. *RGM*, *274*(4), pp. 681-695.

Cuesta Domingo, M. [et.al.] (1991) *Revista General* de *Marina* (*1877-1990*). *Índices cronológicos*, de *autores* y de *materias*, Madrid, España, Editorial Naval.

Cuevas Torres-Campo, A. (1984). *Historia de la Marina de guerra española*. Barcelona, España, Mitre.
De la Guardia, R. (1889) “Una súplica” *RGM* (24) pp. 52-56.

De la Lastra Díaz, J. (2008) *La formación en valores en la profesión militar.* (Tesis doctoral) Universidad de Zaragoza.

De la Vega Blasco, A. (1989) “Del vapor a la coraza” La España marítima del Siglo XIX (II) *Cuaderno monográfico del Instituto de Historia y Cultura Naval* (5) pp.41-62.

De la Vega Blasco, A. (1991) “El cuerpo de maquinistas de la Armada (1850-1915)”. Maquinistas de la Armada (1850-1990). *Cuaderno monográfico del Instituto de Historia y Cultura Naval*, (12), pp. 89-99.

De la Vega Blasco, A. (1991) *“La recuperación naval: Planes de Maura y Ferrándiz”*. Política española y política naval tras el desastre (1900-1914). *Cuaderno monográfico del Instituto de Historia y Cultura Naval* (15) pp. 85-98.

De la Vega Blasco, A. de la (1989) *“*Del vapor a la coraza*”.* La España marítima del siglo XIX (II). *Cuaderno monográfico del Instituto de Historia y Cultura Naval* (5) pp. 41-61.

De la Vega Viguera, E. (1994) “Escritores militares”. *Minervae Baeticae. (12)*. pp.7-31.

Derqui, M.M. (1881) Geografía física del mar. *RGM* (8) pp. 413-423.

Díaz Cañedo, A. (1895) “Maniobras de los torpederos españoles en 1894” *RGM* (36) pp. 57-71.

Diaz Cañedo, A. (1896) “La Marina de Guerra de los Estados Unidos” *RGM* (38) pp. 598-617.

Díaz Cañedo, Antonio (1894) “Boceto sobre el ariete”. *RGM* (35) pp. 26-45.

Díaz, M. (1880) “Torpedos en los buques”. *RGM* (6) pp. 767-783.

Díaz, M. F. (2008). “Historia militar y naval española medieval. Un acercamiento al estado de la cuestión”. *eHumanista*, 10.

Díaz-Criado, E. S. (2015). *El proceso de profesionalización del ejército en España: el Cuerpo de Estado Mayor, 1810–1932* (Tesis doctoral), Universidad Nacional de Educación a Distancia (UNED).

Díez de Pinedo, L. y Blas de Domínguez, J. (1919) “Los problemas del derecho internacional” *RGM* (85) pp. 479-487.

Doncell de la Colina, J.A. (2004). *Símbolos identitarios y cambio de valores en la Armada: el caso de la base naval de Ferrol*. (Tesis doctoral) Universidad de A Coruña.

E.R del A (1887) *El proyecto de Fuerzas navales*, Puerto Rico, Tipografía del Boletín Mercantil.

Eady, J. (1884) “La artillería de nuestros buques” *RGM* (14) pp. 995-1006.

Eady, J. (1884)” Sobre un reglamento de artillería para el servicio de la Armada”. *RGM* (15) pp. 659-683.

Editorial (1928) “El segundo centenario del Cuerpo de Sanidad de la Armada”. *RGM* (102) pp. 537-543.

Eguilaz, (1910) “La nueva ley sobre arsenales y las construcciones de Cartagena” *RGM* (67) pp. 233-253.

Eizaguirre, C. (1904) “La futura escuadra española”. *RGM*. (55) pp. 5-50.

Eliza Vergara, J. (1023) “Los buques del comercio, auxiliares de los de guerra” *RGM* (24) pp. 150-160.

Eliza Vergara, J. (1889) “Breves consideraciones sobre el personal de la Armada” RGM (24) pp. 11-22.

Eliza Vergara, J. (1899) “Los submarinos serán armas de guerra” *RGM* (24) pp. 150-160.

Elizalde Pérez-Grueso, M.D. (1992). *España en el Pacífico, la colonia de las Islas Carolinas (1885-1899): un modelo colonial en el contexto internacional del imperialismo* (Vol. 14). Editorial CSIC.

Elizalde, Pérez-Grueso, D. (2000) “Balance del 98. Un punto de inflexión en la modernización de España o la desdramatización de una derrota”. *Historia y política: Ideas, procesos y movimientos sociales* (3) pp. 175-206.

Engineering (1912) “Minas submarinas automáticas Elia. Sistema Vickers-Breguet” *RGM* (71) pp. 701-711.

Engineering and Building Times (1878) “Instituto de inventores. Exposición de adelantos náuticos” *RGM* (3) pp. 619-624.

Escoriaza, J. (1903) “Consideraciones sobre el tiro de cañón a bordo de los buques y medios que se proponen para adiestrar a los artilleros de mar sin grandes sacrificios para el tesoro”. *RGM* (53) pp. 532-549.

Espejo-Cala, C. y Baena Sánchez, F. (2015). “Los orígenes del periodismo en España: una revisión metodológica”. *Las relaciones de sucesos en los cambios políticos y sociales de la Europa moderna*, pp. 29-40.

Espinosa, J. (1899) “La caldera Niclausse a bordo del “Pelayo”. *RGM* (44) pp. 486-491.

Espinosa, J. (1899) “La caldera Niclausse en los torpederos” *RGM* (44) pp. 651-656.

Espinosa, J. (1900) “Estudios sobre la caldera Niclausse” *RGM* (47) pp.77-83.

Estrada y Madan, M. (1898) “Ligeras consideraciones sobre los buques modernos” *RGM* (43) pp. 219-236.

Estrada, R. (1890) “Reformas en el personal” *RGM* (27) pp. 758-769.

Estrada, R. (1905) “El Cardenal Cisneros” *RGM* (57) pp.601-606.

Estrada, R. (1906) “Algo de crónica” *RGM* (58) pp. 289-300.

Estrada, R. (1906) “Algo de crónica” *RGM* (59) pp. 570-601.

Estrada, R. (1923) “Propaganda marítima” *RGM* (93) pp. 183-195.

Estrada, R. (1923) “Recuerdos de tiempo viejo”. *RGM* (93) pp. 447-467.

Eulate y Fery, A. 1930) “La actualidad de siempre” *RGM* (106) pp. 5-6.

F.M. (1899) “Creación de Ligas Navales en Francia y en Italia” *RGM* (45) pp. 267-270.

Farret, E. (1897) “Cuestiones de estrategia naval” *RGM* (40) pp. 157-174.

Fea, L. (1930) “De otras revistas. Sobre la medida del valor bélico de los buques” *RGM* (106) pp. 231-241.

Fernández Caro, Á. (1898) “Higiene del navegante” *RGM* (6) pp. 7-24.

Fernández Cuesta, N. (1894) “Recuerdo” *RGM* (36) pp. 890-892.

Fernández Cuesta, N. (1896) “El poder naval en 1896” *RGM* (38) pp. 202-207.

Fernández Cuesta, N. (1896) “Manifestación de simpatía” *RGM* (39) pp. 499-502.

Fernández de Bobadilla, R. (1927) “Submarinos minadores” *RGM* (101) pp. 571-578.

Fernández de Córdova, L. (1908) *Campaña ruso-japonesa 1904: Apuntes diarios.* Imprenta de Fortanet

Fernández de Parga, L. (1900) “Obreros. Torpedistas. Electricistas”. *RGM* (47) pp. 194-197.

Fernández Duro, C. (1899) “Memoria honrosa de D. Francisco Javier de Salas” *RGM* (44) pp. 611-623.

Fernández Florez, I. (1894) “La educación naval”. *RGM*. (35) pp. 445-461.

Fernández Fuentes, B. (1988) *“*La prensa naval del 98: aspectos de una influencia*”.* La crisis española del 98: aspectos navales y sociológicos. *Cuaderno monográfico del Instituto de Historia y Cultura Naval* (31) pp. 55-67.

Fernández Fuentes, B. (1997) “El periodismo naval de fin de siglo. Realismo y decepción”. *Revista de Historia Naval*. (59) pp. 41-52.

Fernández y Rodríguez, G. (1905) “Alrededor del buque de combate” *RGM* (58) pp. 169-183.

Fernández-Sirvent, R. (2010). De" Rey soldado" a" pacificador": representaciones simbólicas de Alfonso XII de Borbón. *Historia constitucional: Revista Electrónica de Historia Constitucional*, (11), 47-75.

Fernández, G. (1915) “A propósito de la guerra actual” *RGM* (76) págs.13-25.

Ferragut, G. (1928) “Disertación” *RGM* (103) pp. 535-541.

Ferragut, G. (1928) “Doctrina” RGM (103) pp. 891-894.

Ferreiro, M. (1880) “Memoria sobre la conveniencia de establecer una sociedad española de salvamento de náufragos”. *RGM* (6) pp. 601-661.

Ferrer, M. (1923) “La revolución en la Marina rusa” *RGM* (92) pp. 27-47.

Figueras Ballester, L. (1926) “Protección sanitaria de los emigrantes en los países de su destino”. *RGM (98)* pp. 23-52.

Fiske, B. A. (1912) “El poder naval”. *RGM* (71) pp.179.

Florez, I.F. “Algo sobre las pasadas maniobras” *RGM* (34) pp. 416-427.

Font Betanzos, F. (2016) “El Infanta Cristina, buque insignia de las maniobras navales de 1929” *RGM* (271) pp. 387-398.

Font de Mora y Llorens, P. (1919) “Notas de ingeniería artillera. La nacionalización de las industrias de la guerra bajo el punto de vista artillero”. *RGM* (84) pp. 5-35.

Franco Castañón, H. (1985): "Trafalgar, génesis de una selección", *Revista de Historia Naval,* (8), pp. 55-79.

Franco Castañón, H. (2008) *“*La Sociedad Española de Construcción Naval*”.* Plan Ferrándiz: poder naval, poder marítimo*. Cuaderno monográfico del Instituto de Historia y Cultura Naval* (57) pp. 39-51.

Franco Castañón, H. (2012) “La organización de la Marina en Filipinas. Caecimientos y evolución. (1800-1899)” España en Filipinas Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval (66) pp. 45-101
.
Frieyro de Lara, B. (2004). La cuestión militar en la revista “España”. *Historia Actual Online, (*5), pp. 39-52.

Frieyro de Lara, B. (2015). *“*Pensando en la Historia militar de España”. En *la historia militar hoy: investigaciones y tendencias.* Instituto Universitario General Gutiérrez Mellado-UNED pp. 55-74.

Fuentes, V. (1927) “La Marina de Alhucemas”. *RGM* (101) págs. 217-232.

Garcés de los Fayos, M. (1900) “Las baterías del Corregidor en abril y mayo de 1898” *RGM* (46) pp. 244-262.

Garcés de los Fayos, M. (1900) “Las baterías del Corregidor en abril y mayo de 1898” *RGM* (46) pp. 129-150.

García Colomo, J. (1933) “Enlace entre la Marina y el Ejército”. *RGM* (112) pp. 5-8.

García de Angulo, E. (1884) “Comunicado del Sr. García Angulo” *RGM* (15) pp. 778.

García de los Reyes, M. (1915) “Submarinos propulsión única” *RGM* (77) pp. 739-757.

García de los Reyes, M. (1916) “Teoría del giroscopio” *RGM* (78) pp. 23-54.

García de los Reyes, M. (1921) “El nuevo buque de salvamento de submarinos”. *RGM* (88) pp. 435-446.

García de los Reyes, M. (1921) “Experiencias con submarinos” *RGM* (88) pp. 291-213.

García de Paredes Barreda, I. (1992) *“*Su legado profesional*”.* El brigadier González Hontoria. *Cuaderno monográfico del Instituto de Historia y Cultura Naval* (16) pp. 41-73.

García Díaz, F. (1888) “Los médicos analistas”. *RGM* (22) pp. 38-44.

García Díaz, F. (1890) “La natación militar” *RGM* (26) pp. 109-113.

García Díaz, F. (1891) “Estudios de antropología militar, del socialismo antiguo en las milicias modernas”. *RGM* (29) pp. 151-157.

Garcia Díaz, M. (2015) “La exposición marítima nacional de Cádiz de 1887”. *Revista Hispanoamericana. Publicación digital de la Real Academia Hispano Americana de Ciencias, Artes y Letras*. (5)

García Domingo, E. (2008) “Historiografía sobre la Marina en el siglo XX”. La historiografía de la Marina española*. Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultural Naval*, (56), pp.147-200.

García Martínez, J. R. (2014) “La Revista General de Marina de 1866” *RGM* (267) pp. 453-456.

García Velázquez, M. (1918) “Defensa de los archipiélagos balear y canario” *RGM* (83) pp. 285-295.

García Verdugo, B. (1882) “Marinas militar y mercante” *RGM* (10) pp. 701-710.

Gastón, M. (1898) “La enseñanza en la Marina”. *RGM* (42) pp. 226-230.

Gayoso, J. (1860). *Estudios sobre la marina militar de España*. Imprenta Taxonera.

Génova, A. (1931) “Ascensor submarino” *RGM* (108) pp. 241-248.

Génova, A. (1933) “Eutrapelia sobre el ascenso por antigüedad” *RGM* (113) pp. 517-524.

Génova, A. (1933) “Sobre el modo de ascender (Un poco más de eutrapelia)” *RGM* (113) pp. 579-584.

Génova, A. (1934) “Cruceros convoyes y submarinos”. *RGM* (114) pp. 609-634.

Génova, Arturo (1929) “¿A qué profundidad se ve un submarino desde el aire?” *RGM* (105) pp. 342.

Giles, P. de (1882) “La Consuelo en el dique de Maua de Montevideo” *RGM* (10) pp. 719-727.

Giner Lara, P. (1997) "Sobre la estrategia naval en la guerra hispanoamericana de 1898*"* Aspectos navales en relación con la crisis de Cuba (1895-1898). *Cuaderno monográfico del Instituto de Historia y Cultura Naval* (30) pp. 47-62.

Giner, S. y Pérez Yruela, M. (1979). *La sociedad corporativa*. Centro de Investigaciones Sociológicas.

González de Canales, F. y González de Canales, M. (2009). "Tres siglos de empleos y divisas en el cuerpo general de la armada española (1714-2000). (II): Empleos de los oficiales particulares". *RGM* (*256)* (5), pp. 627-634.

González de Guzmán, A. (1933) "Organización del servicio de intendencia" *RGM* (113) pp. 227-233.

González de Reuda y Gil, M. (1894) "La moda de las grandes velocidades iniciales" *RGM* (35) pp. 330-337.

González Echegaray, R. (1960) "Diez transportes españoles en 1896". Notas profesionales. *RGM* (159) pp. 147-158.

González Fernández, M. (2015) *"*Isaac Peral y su submarino*"*. Historia del Arma Submarina Española. *Cuaderno monográfico del Instituto de Historia y Cultura Naval* (71) pp. 29-52.

González Hontoria, D. (1902) "Poder naval" *RGM* (51) pp. 118-123.

González Leandri, R. (1999). *Las profesiones: entre la vocación y el interés corporativo. Fundamentos para su estudio histórico*. Madrid, España, Catriel.

González Santiago, L. (2001) Eduardo Gautier y Arriaza, periodista. (Cádiz 1829 - 1905) pp. 93-99 en Romero Ferrer, A. (coord.) *Veinticinco escritores gaditanos raros y olvidados*. Cádiz, España: Diputación Provincial de Cádiz, Servicio de Publicaciones.

González-Pola de la Granja, P. (2002). *La configuración de la mentalidad militar contemporánea y el movimiento intelectual castrense: el siglo crítico, 1800-1900* (Tesis doctoral) Universidad Complutense de Madrid.

González-Pola de la Granja, P. (2003) *La configuración de la mentalidad militar contemporánea (1868-1909)*. Ministerio de Defensa.

Gran revue (1908) "La disciplina moderna y la educación de las tropas". *RGM* (63) pp. 833-847.

Guallar, J., y Leiva-Aguilera, J. (2013). *El content curator*. Editorial UOC.

Guardia y Pascual de Pobil, R. (1933) "Juego de la Guerra Naval" *RGM* (112) pp. 533-545.

Guardia, de la R. (1898) "Los nombres de los buques" *RGM* (42) pp. 22-32.

Guerrero Martin, A. (2015). *Análisis y trascendencia de la Colección Bibliográfica Militar (1928-1936)* (tesis doctoral). Universidad Nacional de Educación a Distancia. España.

Guillén Tato, J. (1922) "Antecedentes y nociones sobre la fabricación de hidrógeno y descripciones de los servicios de este gas a bordo del vapor *Dédalo*". *RGM* (91) pp.649-666.

Guillén Tato, J. (1923) "Apunte sobre paracaídas. Descripción de algunos tipos de ellos". *RGM* (93) pp. 55-71. Gurrea, A. (1935) "La obra de España en Filipinas" *RGM* (117) pp. 3-10.

Gutiérrez de la Cámara Señán, J.M. (2000) *Historia Marítima Española.* Centro de Ayudas a la Enseñanza de la Armada.

Gutiérrez Sobral, J. (1885) “Importancia de la Ciencia geográfica” *RGM* (34) pp. 534-559.

Gutiérrez Sobral, J. (1894) “1893, año marítimo”. *RGM* (34) pp. 211-220.

Gutiérrez Sobral, J. (1894) “Arsenales y astilleros” *RGM* (35) pp.292-311.

Gutiérrez Sobral, J. (1895) “Importancia de la Ciencia Geográfica” *RGM* (34) pp.534-559.

Gutiérrez Sobral, J. (1898) “Arsenales y astilleros” *RGM* (43) pp. 467-480.

Gutiérrez Sobral, J. (1898) “Extremo Oriente” *RGM* (42) pp. 212-220.

Gutiérrez Sobral, J. (1899) “La cuestión de la Marina” *RGM* (44) pp. 554-562.

Gutiérrez Sobral, J. (1905) “Defensa de las costas” *RGM* (56) pp. 53-62.

Gutiérrez Vela, R. (1879) “La Marina en la exposición de París” *RGM* (4) pp. 317-342.

Gutiérrez Vela, R. (1879) “La Marina en la exposición de París”. *RGM* (4) pp. 198-214.

Gutiérrez Vela, R. (1894) “Descripción de las islas Faere, sus puertos y rías e instrucciones para la navegación entre ellas”. *RGM* (35) pp. 75-142.

Gutierrez y Pallardo, E. (1903) “Memoria. Contribución al estudio de la higiene en Fernando Poo”. *RGM* (53) pp. 405-455.

Hacar, L. (1890) “Acorazados monstruos” *RGM* (27) pp. 69-75.

Hacar, L. (1890) “Escala de reserva” *RGM* (27) pp. 349-352.

Hacar, L. (1892) “La paralización de las escalas” *RGM* (30) pp. 521-524.

Hacar, L. (1902) “Ideas de actualidad sobre movilización de las escalas” *RGM* (51) pp. 701-706.

Hall, H. (2003) ¿Quién necesita "identidad"? pp. 13-39. En Stuart, H. (Coord.) *Cuestiones de identidad cultural*. España, Amorrortu Ediciones.

Hediger, E. (1887) “Cómo se crea una Marina” *RGM* (21) pp. 316-327.

Hediger, E. (1888) “Las escuadras extranjeras en el puerto de Barcelona, mayo de 1888” RGM (23) pp. 321-338.

Hediger, E. (1890) “La Infantería de Marina” *RGM* (26) pp. 298-302.

Hermida, G. (1882) “Cuatro palabras más sobre cañones del sistema de que verificó su explosión en la corbeta Tornado” *RGM* (10) pp. 313-321.

Hermida, Germán (1881) “Algunas consideraciones sobre la explosión ocurrida a bordo de la corbeta Tornado”. *RGM* (9) pp. 747-753.

Hermida, Germán (1882) “Contestación a las últimas consideraciones sobre el cañón de la corbeta Tornado” *RGM* (10) pp. 611-615.

Hernández Pasquín, J.L. (2010) “Lo cortés y lo valiente: la abnegada y dramática cuenta atrás del desastre colonial de 1898”. *RGM* (258) pp. 609-614.

Hernández Ramos, P. (2017). "Consideración teórica sobre la prensa como fuente historiográfica". *Historia y comunicación social* 22.2, pp. 465-477.

Huerta de los Ríos, L. (1936) "Eutrapelias" *RGM* (118) pp. 487-495.

Ibáñez, I., y Fernández-Martínez, L. M. (2018). "La España Marítima (1838-1841). Noticia sobre la primera revista española de marina". *Revista General de Información y Documentación*, 28(2), pp. 555-579.

Iglesias, J. (1928) "Enseñanza profesional. Una idea al palenque". *RGM* (102) pp. 221-232.

Imízcoz Beunza, J.M. (2009). Las redes sociales de las élites: conceptos, fuentes y aplicaciones. Las élites en la época moderna: la monarquía española. *Nuevas perspectivas*Vol.1, pp. 77-112.

Inouye, J. (1895) "El combate naval de Haiyang del 17 de septiembre de 1894 redactado por Mr. JukichiInouye" *RGM* (36) pp. 461-498.

J.C.M. (1902) "Carta sobre un proyecto de escuadra" *RGM* (50) pp. 580-584.

Janer Robinson, J. (1908) "Cuarteles-Depósitos de marinería" *RGM* (62) pp. 56-65

Janer, J. (1910) "Dirigibles para la Marina de Guerra" *RGM* (67) pp. 45-53.

Janer, J. (1913) "Unas cuantas reflexiones". *RGM* (75) pp. 735-747.

Janer, J. (1915) "Escuelas de tiro naval". *RGM* (76) pp. 541-556.

Janer, J. (1916) "Maniobras de junio de 1916" *RGM* (79) pp.39-53.

Janer, J. (1919) "Estudios sobre organización" *RGM* (85) pp.151-177.

Janer, J. (1923) "Modo de formular órdenes". *RGM* (92) pp. 277-295.

Journal de la Jeune Marine (1893) "Notas sobre la longitud de las piezas de artillería". *RGM* (33) pp. 432-445.

Journal de la Marine (1887) "Las marinas de guerra en 1886" *RGM* (20) pp. 397-420.

Journal of the Franklin Institute (1917) "Los submarinos en las publicaciones periódicas de 1911 a 1917" *RGM* (81) pp. 721-750.

Journal universel d´electricité (1889) "Algo acerca del buque eléctrico submarino <Legymnote> y otros" *RGM* (24) pp. 72-79.

Juanes, J. (1881) "Corbeta-crucero Aragón" *RGM* (9) pp.359-373.

Juanes, J. (1881) "Más aclaraciones acerca de la corbeta-crucero Aragón" *RGM* (9) pp. 637-646.

JULIÁ, S. (1998) "El León no quería pelea. Aquella guerra nuestra con los Estados Unidos… Prensa y opinión en 1898". *Fundación Carlos de Amberes*, pp. 17-33.

Kapuscinski, R. (2007) *Los cínicos no sirven para este oficio. Sobre el buen periodismo*, Barcelona, España, Anagrama.

Lago de Lanzos, C. (1922) "Sobre educación y delincuencia militar. La prisión naval de Yokosuka (Japón)". *RGM* (90) pp. 329-356.

Lago de Lanzos, C. (1926) “Alrededor del sistema de ascensos (Algunas notas en relación con el Japón)” *RGM* (98) pp. 484-490.

Lago de Lanzos, C. (1926) “Deuda pendiente” *RGM* (98) pp. 663-666.

Lago de Lanzos, C. (1927) “Escarceo profesional”. *RGM* (100) pp. 723-729.

Lago de Lanzos, C. (1928) “Escarceo profesional. Espíritu militar. Espíritu de cuerpo”. *RGM* (108) pp. 182-194.

Lago de Lanzos, C. “Factores de la eficiencia (Miscelánea y esbozos)” *RGM* (101) pp. 47-62.

Lahera y Arana, J. (1886) “Memoria sobre la aguja Thomson de la fragata Blanca” *RGM* (19) pp. 815-827.

Landrove, G. (1899) “Maquinistas de la Armada” *RGM*. (45) pp. 558-567.

Larrea y Liso, F. (1901) *El Desastre nacional y los vicios de nuestras instituciones militares*. Madrid. Imprenta del Cuerpo de Artillería.

Llabres, J. (1935) “De cómo ingresó en la real armada el General Barceló” *RGM* (117) pp. 181-199.

Llano, F. De (1906) “Consideraciones sobre la Ley de ascensos de la Armada” *RGM* (58) pp. 77-83.

Llorca Freire, G. (1997). *Periodismo y publicaciones ferrolanas en la Armada: presencia militar en la historia de la prensa ferrolana.* En Cátedra Jorge Juan: ciclo de conferencias: Ferrol, curso 1995-1996 (pp. 31-86). Universidad de A Coruña.

Lloveres y Gramola, Á. (1897) “Reorganización del cuerpo de Maquinistas de la Armada”. *RGM* (41) pp. 520-531.

López Morillo, J (1880) “Nuevas reflexiones sobre la decadencia de nuestra Marina militar”. *RGM* (6) pp. 288-293.

López Morillo, J (1880) “Reflexiones sobre la decadencia de nuestra Marina Militar” *RGM* (6) pp. 3-6.

López Morillo, J. (1879) “Breves consideraciones sobre nuestra Marina Militar” *RGM* (5) pp. 3-10.

López Morillo, J. (1879) “Inmunidad completa para el buque mercante” *RGM* (5) pp. 269-276.

López Perea, E. (1892) “Nuestra Marina de Guerra en el Archipiélago Filipino” *RGM* (31) pp. 701-710.

López Pérez, J. (1900) “Necesidad de tener una Marina” *RGM* (47) pp. 421-424.

López Rapallo, J. (1977) “Cuarto decenio de la Revista (1907-1916)” *RGM* (192) pp. 397-411.

López Serrano, A. (2001). *El cambio del siglo XIX al siglo XX. El conflicto secreto de Gibraltar de 1898. La crisis de la mentalidad tradicional tras el desastre*. Curso de Humanidades: Los cambios de siglo en la Historia de España (siglo XV - siglo XXI) Universidad Carlos III, Madrid.

López, L. (1916) “El torpedo Bliss. Varias patentes de la casa Bliss para torpedos automóviles” *RGM* (79) pp. 697-716.

Lord Armstrong (1895) “Buques de guerra de portes mayor y menor” *RGM* (34) pp. 565-569.

Lozano Courtier, A. (1994) “La organización de la fuerza de trabajo en los arsenales españoles, 1870-1910”. *Programa de Historia Económica*. Fundación Empresa Pública.

Luque, C. (1913) “Sobre organización del personal de las máquinas en el buque de combate”. *RGM* (72) pp. 885-896.

Mac-Mahon y Sachi, J. (1901) “Memoria del viaje hecho por el crucero de S.M. Río de la Plata”. *RGM* (48) pp. 266-282.

Mac-Naught, W. (1877) “Nota sobre los balances, balances en los buques”. (*RGM*. (1) pp. 52-61.

Madueño Galán, J.M. (2008) “Apertura”. La historiografía de la Marina española. *Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultural Naval*, (56), pp. 9-11.

Magaz, C. de (1907) “Una opinión sobre el acorazado que debemos construir”. *RGM* (60) pp. 735-753.

Magaz, J. (1936) “La evolución del acorazado. Los precursores” *RGM* (119) pp.5-48.

Mahan, A. (2007) *Influencia del poder naval en la historia*. Servicio de publicaciones del Ministerio de Defensa.

Manzanos, S. de (1879) “Consideraciones sobre la formación de la Marina Nacional” *RGM* (4) pp. 595-614.

Manzanos, S. de (1884) “Compartimentos estancos”. *RGM* (15) págs. 511-518.

Manzanos, S. de (1886) “Una cuestión palpitante” *RGM* (18) pp. 3-16.

Marcos Arévalo, J. (2004). “La tradición, el patrimonio y la identidad”. *Revista de estudios extremeños*, 60 (3), pp. 925-956.

Marina y Bringas, P. (1888) “Un buque de instrucción”. *RGM* (22) pp. 617-667.

Marine Engineering. (1906) “Puertas estancas manejadas a distancia”. *RGM* (59) pp. 333-343.

Márquez, P. (1894) “Extractor Márquez destinado al servicio de la artillería de los buques de la Armada”. *RGM*. (35) pp. 3-11.

Martínez Aparicio, J. (1990) “El cambio de modelo de organización en la profesión militar hacia el corporativismo”. *Cuadernos de estrategia*, (19) pp. 21-33.

Martínez Illescas, J. (1887) “Arsenales y su producción” *RGM* (21) pp. 139-145.

Martínez Illescas, J. (1887) “Continuación sobre proyecto de escuadra”. *RGM* (20) pp. 630-640.

Martínez Illescas, J. (1888) “Observaciones sobre las Ordenanzas de arsenales” *RGM* (22) pp. 377-382.

Martínez Martínez, J. (1991) “La evolución de la enseñanza de los maquinistas. Maquinistas de la Armada (1850-1990)”. *Cuaderno monográfico del Instituto de Historia y Cultura Naval* (12), pp.41-64.

Martínez Ruiz, E. (2015). *“*Nuevas fuentes y nuevos caminos por recorrer en la Historia Militar”. En *La historia militar hoy: investigaciones y tendencias.* Instituto Universitario General Gutiérrez Mellado-UNED. pp. 13-32.

Martínez Valverde, C. (1934) “Antigüedad y selección” *RGM* (114) pp. 228-230.

Martínez Valverde, C. (1934) “Educación física” *RGM* (115) pp.201-210.

Martínez Valverde, C. (1997) “Un preclaro oficial de Marina del 98: Don Víctor María Concas y Palau”. *Revista de Historia Naval*. (59) pp. 7-24.

May, H.Y. (1898) “La táctica de combate más adaptada a los buques y armas del día” *RGM* (42) pp.747-774.

Medina, M. (1919) “El almirante von Tirpitz y la guerra submarina”. *RGM* (85) pp.0773-0792.

Méndez, J. (1920) “La instrucción y especialización del personal de máquinas” *RGM* (86) pp.321-323.

Méndez, J. (1923) “Reorganización evolutiva del personal de máquinas de la Armada”. *RGM* (93) pp. 35-38.

Mendivil, M. de (1923) “Los enemigos del buque de línea” *RGM* (93) pp. 729-753.

Mendívil, M. de (1924) “Los enemigos del buque de línea” *RGM* (94) pp. 5-25.

Mille y García de los Reyes, M. (1930) “La política de guerra” *RGM* (107) pp. 47-56.

Mille y García de los Reyes, M. (1931) “Cruceros” *RGM* (108) pp. 53-62.

Ministerio de Marina (1887) “Ley de Fuerzas Navales” *RGM* (20) Anexo enero.

Ministerio de Marina (1891) “Reglamento del Cuerpo de Maquinistas de la Armada”. *RGM* (28) pp. 104-131.

Ministerio de Marina (1896) “Real orden”. *RGM* (39) pp. 380-382.

Miranda, A. (1911) “Estudio sobre educación naval”. *RGM* (69) pp. 1865-1921.

Miranda, A. (1911) “Organización de las escuelas navales de Alemania, Austria e Italia”. *RGM* (69) pp. 1685-1749.

Miranda, A. (1911) “Proyecto de bases para la educación y enseñanza de los oficiales del Cuerpo General de la Armada”. *RGM* (69) pp. 1348-1384.

Miranda, L. (1878) “Sobre los huracanes”. *RGM* (3) pp. 156-164.

Molina García P. (1996). “Identidad y diferencia. Reproducción social y negación del otro”. *Gaceta de Antropología*, (12).

Molinero Navarro, J.L. (2002) Análisis sociológico de las tendencias del modelo español de organización militar a través de las publicaciones y revistas militares. *Dos décadas de posguerra fría: Actas de las I Jornadas de Estudios de Seguridad de la Comunidad de Estudios de Seguridad “General Gutiérrez Mellado*”. Tomo III. Madrid, España: Instituto Universitario General Gutiérrez Mellado.

Molli, G. (1908) “Aeronáutica aplicada a la Marina”. *RGM* (62) pp. 46-55.

Molli, G. (1908) “Los progresos de la Marina Mercante mundial en el decenio 1897/1907”. *RGM* (62) pp. 596-609.

Mónaco, A. (1919) “Las minas errantes en el Atlántico Norte” *RGM* (85) pp. 489-491.

Mónaco, A. (1919) “Marcha de las minas flotantes en el océano atlántico Norte y en el Ártico”. *RGM* (84) pp. 145-152.

Moniteur de la Flotte. (1878) “Navegación. Recalada a New York”. *RGM* (3) pp. 291-293.

Moniteur de la Flotte. (1880) “Viaje de la fragata de guerra Magicienne” *RGM* (6) pp.75-84.

Montagut, J. (1919) “La sublevación de la flota alemana” *RGM* (84) pp. 585-599.

Montagut, J. (1921) “Nuestra política naval” *RGM* (88) pp. 587-616.

Montaldo, F. (1886) “Cirugía naval”. *RGM* (18) pp. 184-192.

Montaldo, F. (1915) “Nuevos medios ofensivos en la guerra actual, Entelequia médico-social” *RGM* (77) pp. 339-351.

Montero Lozano, J.L. (1922) “Operaciones combinadas de mar y tierra” *RGM* (90) pp. 177-183.

Montero y Rapallo, M. (1881) “La Marina de guerra española, su composición racional con arreglo a nuestros recursos y a las exigencias del actual momento histórico” *RGM* (9) pp. 599-614.

Montero y Rapallo, M. (1883) “Organización interior de los buques” *RGM* (12) pp. 291-301.

Montero y Rapallo, M. (1895) “Los grandes estados mayores” *RGM* (37) pp. 413-458.

Montero y Rapallo, M. (1896) “Bloqueos” *RGM* (39) pp. 236-239.

Montero y Rapallo, M. (1896) “La batalla naval de Manila” *RGM* (39) pp. 77-94.

Montero y Rapallo, M. (1896) “La Escuela Superior de Guerra” *RGM* (38) pp. 487-498.

Montero y Rapallo, M. (1897) “La Escuela Superior de Guerra” *RGM* (40) pp. 429-441.

Montero y Rapallo, S. (1882) “Organización naval. Generalidades” *RGM* (10) pp. 323-336.

Montojo Salcedo, J. (1877) “Exposición de Filadelfia”. *RGM* (1) pp. 177-201.

Montojo Salcedo, J. (1877) “Memoria sobre la exposición de Filadelfia en el año 1876 del Teniente de navío de 1ª clase Don Juan Montojo Salcedo”. *RGM* (1) pp. 3-51.

Montojo y Montojo, S. (1900) “Arte y educación naval” *RGM* (47) pp.145-169.

Montojo y Montojo, S. (1901) “Estudio sobre el origen racional y evolución histórica de la jurisdicción administrativa y judicial de Marina” *RGM* (48) pp. 393-407.

Montojo y Montojo, S. (1907) “Estudio comparado de leyes navales orgánicas” RGM (61) pp. 77-97.

Montojo y Montojo, S. (1911) “Orgánica naval. Especialidades”. *RGM* (68) pp. 237-242.

Montojo y Montojo, S. (1911) “Orgánica naval. Rango y antigüedad” *RGM* (68) pp. 5-11.

Montojo y Montojo, S. “Orgánica naval” *RGM* (68) pp. 5-11.

Montojo y Salcedo, J. (1877) “Carta al Director de la Revista General de Marina”. *RGM* (1) pp. 364.

Montojo, F. (1788) “Memoria sobre las mareas de la costa Sur de la Isla de Mindanao en las Filipinas”. *RGM* (2) pp. 312-328.

Montojo, J. (1885) “Estudio sobre la reorganización de los servicios de la Marina”. *RGM* (17) pp. 113-150.

Montojo, P. (1894) “Los buques de combate” *RGM* (35) pp.321-329.

Moral Roncal, A. M. (2014) *El general Manuel Gutiérrez de la Concha. Una espada liberal en las guerras carlistas*. Madrid, España, Ministerio de Defensa.

Morales Trueba, Adolfo (2018). *La Marina de Guerra de la Segunda República*. Madrid, Ed. Actas.

Moreno Fernández, S. (1923) "Un acto y una idea" *RGM* (92) pp. 187-188.

Moreno Fernández, S. (1933) "Divulgación del tiro naval". *RGM* (112) pp. 27-45.

Moreno Fernández-Caparrós, L. y Pérez García, J.M. (2001). Revista de veterinaria militar: primera publicación profesional de la veterinaria militar española (1915-1920) *VI Jornadas Nacionales de Historia de la Veterinaria. Asociación Valenciana de Historia de la. Veterinaria (AVHV),* Valencia.

Moreno Rico, J. (2006). José Ricart y Giralt (1847-1930): una vida dedicada a la cultura marítima. *Drassana: revista del Museu Marítim*, (14), pp. 67-83.

Moreno y Eliza, S. (1904) "Marina de guerra. Proyecto de prácticas para las dotaciones de los buques". *RGM* (55) pp. 101-123.

Moreo Moreno, F. (2017). *Extranjeros en las academias de la real armada: entre la formación y el prestigio internacional, 1717-1824* (Tesis doctoral) Universidad de Murcia.

Morgado, J. (1911) "Líneas generales para la apertura de la escuela naval" *RGM* (69) pp. 1183-1191.
Moya, L. (1896) "Viaje del cañonero Quirós". *RGM*. (38) pp. 66-85.

Nauticus (1911) "El aumento de eficiencia de la artillería naval en las principales potencias marítimas". *RGM* (68) pp. 39-63.

Navarrete, A. (1894) Los estudios zoológicos de los oficiales de Marina. *RGM* (35) pp. 359-363.

Navarrete, A. (1898) "España Marítima" *RGM* (43) pp. 498-504.

Navarrete, A. (1899) "Ligas marítimas". *RGM* (44) pp. 492-494.

Navarrete, A. (1900) "Estrategia Naval" RGM (47) pp.182-184.

Navarro Dagnino, E. (1931) "Erudición" RGM (109) pp. 587-590.

Navarro Dagnino, J. (1930) "En defensa del voluntariado" RGM (107) pp. 443-446.

Navarro y Margati, E. (1929) "Meditaciones" *RGM* (104) pp. 421-438.

Navarro y Margati, E. (1930) "Meditaciones" *RGM* (106) pp. 389-410.

Navarro, B. (1906) "Abanderamientos". *RGM* (59) pp. 833-844.

Navarro, F. (1930) "Sobre enseñanzas y política naval". *RGM* (106) pp. 373-384.

Navarro, J. (1922) "Las memorias de Sir Percy Scott" *RGM* (90) pp. 65-73.

Nemesio, V. y Sánchez de Toca, P. (1887) "El canal de Panamá de 1886". *RGM* (21) pp. 355-379.

Normand, J.A. (1896) "Calderas acuatubulares". *RGM* (38) pp. 145-168.

Núñez Florencio, R. (1990). *Militarismo y antimilitarismo en España (1888-1906) (Vol. 3).* Editorial CSIC-CSIC.

Núñez Florencio, R. (1992) “Ejército y política bajo la Restauración. Militares y política militar en la España de la Restauración”. *Bulletind'HistoireContemporaine de l'Espagne* (16) pp. 29-73.

Núñez, I. (1948) “Ley de Escuadra”. *RGM* (134) pp. 771-785.

Nystrom. (1879) “Electricidad”. *RGM* (4) pp. 823-839.

O´Felan, M. (1916) “Estado actual de la industria de máquinas marinas de combustión interna en los Estados Unidos de América del Norte” *RGM* (78) pp. 339-352.

O´Scanlan, T. (1831) *Diccionario Marítimo Español*. Imprenta Real. Edición facsímil del Servicio de Publicaciones de la Armada (2003).

O'Donnell, H. (2007). “Luis María de Salazar, capitán de navío, ministro de Marina”. *Cuadernos monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, (54) pp. 115-128.

Ocampo Aneiros, J. A. (1991) “El maquinista de la Armada”. Maquinistas de la Armada *(1850-1990)*. *Cuaderno monográfico del Instituto de Historia y Cultura Naval*, (12), pp. 9-22.

Ocampo Aneiros, J.A. (1999) “El boletín del Circulo de Maquinistas de la Armada”*Revista de Historia Naval. 17* (67), pp. 103-110.

Ocampo Aneiros, J.A. (2015) “La historia marítima en el mundo. La Sociedad Española de Construcción Naval”. *Revista de Historia Naval.* (129) pp. 101-106.

Ochoa, N. (1910) “La eficiencia y la organización interior del buque de combate” *RGM* (66) pp. 389-410.

O'Donell, H. (1997) *“*El cuerpo de Infantería de Marina cuestionado y reorganizado a finales de siglo*”*. Aspectos navales en relación con la crisis de Cuba (1895-1898). *Cuaderno monográfico del Instituto de Historia y Cultura Naval* (30) pp. 155-172.

Olleros y Mansilla, T (1888) “Educación marino-militar” *RGM* (22) pp. 260-285.

Olleros y Mansilla, T. (1882) “Memoria sobre la campaña de la corbeta Doña Maria de Molina en las costas de China y del Japón desde abril de 1880 a enero de 1881”. *RGM* 10 y 11.

Orellana y Escamilla, F.J. (1882) *Opinión de la prensa respecto de la Marina Militar de España*. Imprenta de la Revista Marítima. Madrid.

Ortega del Cerro, P. (2016), “Transformaciones y pervivencias sociales en la Armada: los requisitos de acceso de los guardiamarinas (1717-1869)”, *Cuadernos de Historia Moderna*41 (1), pp.147-168.

Ortega del Cerro, P. (2017) *Siluetas de cambio: experiencias de transformación social de la élite naval (siglos XVIII-XIX)*. (Tesis doctoral) Universidad de Murcia, España.

Ortega Noriega, S. (1985). Introducción a la historia de las mentalidades. Aspectos metodológicos. *Estudios de historia novohispana*, *8*(008).

P.A. (1907) “Algo sobre reorganización, El cuerpo de maquinistas” *RGM* (60) págs. 568-574.

Padriñán, J. (1894) “Viaje efectuado por el crucero Don Juan de Austria” *RGM* (35) pp. 433-4
44.

Palacios, J. (1935) “Quien civilizó Filipinas fue España”. *RGM* (117) pp. 167-177.

Pardo de Figueroa, R. (1885) “Contra los ascensos por elección”. *RGM* (16) pp. 25-32.

Pardo de Figueroa, R. (1895) “Un artículo sobre el huracán del 24 de septiembre de 1894 en Las Antillas” *RGM* (36) pp. 3-11.
Parte oficial (1897) “Escuadra de operaciones de Cuba” *RGM* (40) pp. 231-259.

Pasquín, M. (1902) **“?”***RGM* (50) pp. 9-11.

Pastor y Fernández de Checa, M. (1921) “La Marina que debe tener España”. *RGM* (89) pp.181-186.

Pastorín, J. (1902) “Las casamatas de los cañones de 14 centímetros Canet que montan los cruceros tipo Cardenal Cisneros”. *RGM* (50) pp. 167-176.

Peral, I. (1877) “Sobre los parra-rayos” *RGM* (1) pp.201.

Perea, A. (1884) “Digoniometro marino”. *RGM* (15) pp. 400.

Perea, A. (1892) “Fondos no económicos”. *RGM* (31) pp. 123-125.

Perea, A. (1892) “La Marina japonesa” *RGM* (30) págs. 387-399.

Pérez Cayetano, F. (1934) “Defensa de bases navales y arsenales” *RGM* (114) pp.189-210.

Pérez Chao, E. (1907) “España y los nuevos cruceros acorazados ingleses” *RGM* (61) pp. 1121-1152.

Pérez de Vargas, L. (1895) “Recuerdos de antaño. El submarino” *RGM* (37) pp. 3-20.

Pérez y Díaz de la Bárcena, M. (1883) “Viaje del crucero Aragón al archipiélago Filipino” *RGM* (12) pp. 589-600.

Pérez y Fernández Chao, E. (1912) “La educación de la marinería” *RGM* (70) pp. 27-43.

Pery, R.M. (1919) “Pensiones de viudedad y orfandad de los cuerpos de la Armada”. *RGM* (85) pp. 581-595.
Pinto Cebrián, F. (2011) *“Ejército e historia. El pensamiento profesional militar español a través de la literatura castrense decimonónica”* (Tesis doctoral) Universidad de Valladolid, España.

Pinto Cebrián, F. (2013). “La historia militar en España. Evolución de su finalidad y método”. En *I Congreso Internacional de la Cátedra Complutense de Historia Militar*, Madrid.

Pintó, F. (1881) “Parlador Pintó”. *RGM*. (8) pp. 431-435.

Pintó, F. (1934) “Una lanza más en pro de otro sistema de ascensos” *RGM* (114) pp. 327-333.

Plou Anadón, C. (2014) “Guerras (no tan) exóticas desde el salón de su casa. Las vistas estereoscópicas sobre la guerra ruso-japonesa (1904-1905) de la colección fotográfica del museo universidad de navarra”. *Revista Universitaria de Historia Militar*, Vol. 3(6) pp. 159-173.

Ponce Alberca, J. y Lagares García, D. “Honor de oficiales. Los Tribunales de Honor en el Ejército de la España contemporánea “(SS. XIX-XX). Ediciones Carena. Barcelona, 2000, «Prólogo». En Pinto Cebrián, F. (2011) *Ejército e historia. El pensamiento profesional militar español a través de la literatura castrense decimonónica* (tesis doctoral) Universidad de Valladolid, España.

Poggio S. (1894) “Las averías en las máquinas de nuestros buques de guerra” *RGM* (35) pp. 462-467.

Polanco Martínez, E. /Rivera Chacón, L. (1934) “¿Especialidades? Sí, pero...” *RGM* (115) pp. 38-57.

Posadillo, J.A. (1902) “Las maniobras rusas”. *RGM* (50) pp. 56-61.

Preysler, C. (1919) “Cálculo gráfico de las estructuras mecánicas”. *RGM* (84) pp. 153-158.

Puell de la Villa, F. (2004). “La historiografía militar en el tiempo presente”. *Hacer la historia del siglo XX.* pp. 147-170.

Puell de la Villa, F. (2005). *Historia del Ejército en España*. Madrid, España, Alianza Editorial.

Quintana Monge, L. (2016). Enfoques y críticas del concepto de identidad. *Podium*, 29, pp. 45–60.

R. D. de 10 de enero de 1912. Cambia las denominaciones en los empleos del generalato y el de teniente de navío de 1ª clase en la Armada. *Diario Oficial del Ministerio de Marina* Nº 11. Madrid. España 15 de enero de 1912. pp. 69-70.

Ramón y Cajal, Santiago. (1961) *Obras Completas*. Madrid, España, Aguilar.

Ramos Fernández, F. (2002). “Razones históricas de la imagen del ejército ante la sociedad española (desde la guerra de Cuba a nuestros días)”. *Ámbitos: Revista Internacional de Comunicación* (7 y 8) pp. 197-214.

Redondo J. (1907) “Participación de los médicos en el descubrimiento de América”. *RGM* (60) pp. 55-102.

Redondo, J. (1904) “Combate naval de Cavite”. *RGM* (54) pp. 417-442.

Redondo, J. (1906) “Enseñanzas médicas de la última guerra”. *RGM* (58) pp. 858-874.

Redondo, J. (1915) “Estadísticas sanitarias de la Armada” *RGM* (76) pp. 473-480.

Revista de Administración de Marina (1884) “Consideraciones generales sobre los gastos de la Marina Militar” *RGM* (24) pp. 826-853.

Revista Maritima Brazileira (1906) “Influencia de la edad en la capacidad del personal superior de una Marina Militar” *RGM* (58) pp.253-266.

Revue du Cercle Militaire (1891) “Los últimos progresos de las Marinas Europeas” *RGM* (28) pp.16-31.

Revue Maritime (1897) “La próxima guerra naval” *RGM* (40) pp. 3-28.

Revue Maritime (1912) “Los oficiales maquinistas en la Marina Inglesa. Una campaña en la prensa”. *RGM* (70) pp. 65-80.

Revue Maritime et Coloniale (1878) “Pruebas al vapor de los buques de guerra” *RGM* (3) pp. 345-373.

Revue Maritime et Coloniale (1888) “Las colisiones en el mar”. *RGM* (23) pp. 302-320.

Revue Maritime et Coloniale (1896) “Graves defectos de los cruceros rápidos” *RGM* (38) pp. 28-35.

Revue Maritime et Coloniale (1897) “Consideraciones sobre táctica naval” *RGM* (40) pp. 585-597.

Revue Maritime et Coloniale (1878) “Progresos de la moderna artillería” *RGM* (3) pp. 293-299.

Ribera, L. (1927) “Sobre la navegación moderna”. *RGM* (100) pp. 531-540.

Ribera, Luis de (1894) “Descripción de las torres del acorazado Pelayo”. *RGM*. (34) pp. 3-26.

Ricart Giralt, J. (1884) “El aparato de sonda *Thibaudier* y el termómetro sonda de Negretti y Zambra, modificado por Managhi y Milne Edwards”. *RGM* (15) pp. 503-509.

Ricart y Girald, J. (1898) “El programa de estudios en las escuelas de náutica”. *RGM* (42) pp. 67-92.

Ricart y Girald, J. (1912) “Un proyecto marítimo muy bueno o muy malo” *RGM* (73) pp. 327-338.

Ricart y Giralt, J. (1912) “Un proyecto marítimo muy bueno o muy malo”. *RGM* (71) pp. 511-533.

Riera Alemany, J. (1897) “Instalaciones eléctricas del acorazado Carlos V” *RGM* (41) pp. 361-383.

Riera Alemany, J. (trad.) (1898) “Telémetro marino de Barr y Stroud”. *RGM* (43) pp. 45-58.

Ripoll, L. (1879) “Informe sobre la fabricación de la Ebonita”. *RGM* (4) pp. 43-61.

Ritchie Leask, A (1898) “Averías de las máquinas en la mar y modo de remediarlas”. *RGM* (42) pp. 291-304.

Rivista Marittima, (1887) “Ventajas del alumbrado interior de los buques por medio de la electricidad”. *RGM* (20) pp. 205-211.

Robert, J. (1932) “Una política naval” *RGM* (110) pp. 455-461.

Robert, J. (1984) “La evolución del buque en el siglo XIX y su repercusión en la Marina Militar Española”. *Revista de Historia Naval* (5) pp. 5-32.

Rodríguez Elías, A. (1926) “Reivindicación patriótica. Los contratorpederos son destructores y no destroyers” *RGM* (98) pp. 653-662.

Rodríguez Elías, A. (1927) “Los precursores del Destructor”. *RGM* (100) pp. 27-31.

Rodríguez González, A. (1988*) Política naval de la Restauración (1875-1898)* Madrid, Editorial San Martín.

Rodríguez González, A. (1993). *Isaac Peral: historia de una frustración*. Murcia, España, Editum.

Rodríguez González, A. (1998). *Operaciones de la Guerra de 1898: una revisión crítica*. Madrid, Actas.

Rodríguez González, A. (2008*) “*Vida y obra de un marino regeneracionista: el almirante Ferrándiz*”* Plan Ferrándiz: Poder Naval y Poder Marítimo. *Cuaderno monográfico del Instituto de Historia y Cultura Naval* (57) pp. 51-64.

Rodríguez López-Brea, C. (2006). *La España de la Restauración*. Universidad Carlos III de Madrid, Área de Historia Contemporánea.

Rodríguez Palomar, P. R. (2002) “Estrategas militares españoles de los siglos XIX y XX”. *Boletín de Información* (275) pp. 9-24.

Rodríguez Pascual, L. (1922) “¿Escuadra?”. *RGM* (90) pp. 617-625.

Rodríguez Santamaría, B. (1916). *Los pescadores del Norte y Noroeste de España. Su vida social y particular por provincias*. Madrid, España, Editorial Alemana.

Rodríguez, J. (1884) “Nuevo cañón González Hontoria de 16 cm” *RGM* (14) pp. 1007-1017.

Rojí, Antonio (1902) “Defensa Marítima Nacional” *RGM* (50) pp. 407-418.

Rojí, Antonio (1912) “Del nuevo personal para dotar la escuadra” *RGM* (70) pp. 333-354.

Rojí, Antonio (1913) “Ideas sobre una nueva organización del personal subalterno de la Armada” *RGM* (73) pp. 541-583.

Rojí, Antonio (1916) “Disquisiciones sobre organización” *RGM* (78) pp. 593-611.

Rojí, Antonio (1917) “De los ramos facultativos en las ordenanzas de arsenales” *RGM* (80) pp. 291-307.

Rojí, Arsenio (1925) “¿Proteccionismo o exotismo?” *RGM* (96) pp.599-605.

Romero y Salas, J.M. (1880) *La Marina Militar en España (Lo que es y lo que debe ser)*. Madrid. Imprenta de Fortanet.

Rubalcava y del Villar, J. (1902) “Una opinión más” *RGM* (51) pp. 13-20.

Rubio Márquez, D. (2014) *Regeneracionismo en la Armada: la política naval española y los proyectos de creación de una nueva escuadra (1899-1909)* (Tesis doctoral) Universidad Autónoma de Madrid.

Rubio Márquez, D. (2015) “La oposición al plan naval de Maura. La ley de 7 de enero de 1908”.*Revista de Historia Naval*. (129) pp. 55-67.

Rubio Márquez, D. (2016) “Sánchez de Toca, el fracaso de un ministro de Marina”.*Revista Historia Autónoma* (9) pp. 87-104.

Rubio Muñoz, M. (1894) “El conflicto chino-japonés en Corea” *RGM* (35) pp. 172-177.

Rubio Muñoz, M. (1894) “La guerra del Brasil y sus enseñanzas navales” *RGM* (35) pp. 160-164.

Rubio Muñoz, M. (1894) “Las maniobras navales inglesas en 1894” *RGM* (35) pp. 338-356.

Rubio Muñoz, M. (1894) “Los arsenales del imperio chino” *RGM* (35) pp. 54-59.

Rubio Muñoz, M. (1895) “Tres ligeras ideas reformistas para las construcciones navales futuras”. *RGM*. (36). pp. 228-234.

Rubio Muñoz, M. (1901) “Resumen naval de agosto”. *RGM* (49) pp.127-151.

Salas Larrazabal, R. (1988). “Las fuentes para el estudio de la historia militar”. *StudiaHistorica. Historia Contemporánea*, (*6)* pp. 79-81.

Salas, D.M. (1885) “Otras dos palabras sobre los ascensos por elección” *RGM* (16) pp. 347-353.
Salas, J. de (1902) “Frases hechas” *RGM* (51) pp. 697-300.

Salas, M. (1884) “Cuatro palabras sobre los ascensos por elección” *RGM* (15) pp. 519-530.

Salas, M. (1884) “Dos palabras más sobre los ascensos por elección”. *RGM* (15) pp.1029-1038.

Salva, J. (1932) “Ante la conferencia de desarme” *RGM* (110) pp. 289-295.

Salvati, F. (1897) “Conclusión del vocabulario de pólvoras y explosivos”. *RGM*. (41) pp. 465-491.

Sánchez Beaskoetxea Gómez, F. J. (2013). *La imagen de los capitanes de la marina mercante en la prensa española. Un análisis de la información en los casos de naufragios de buques petroleros entre 1976 y 2007 en seis periódicos generalistas* (Tesis doctoral). Universidad del País Vasco.

Sánchez de León, B. (1889) “Pilas hidroeléctricas”. *RGM* (24) pp. 494-506.

Sánchez de León, B. (1904) "Servicios burocráticos" *RGM* (55) pp. 531-546.

Sánchez de León, B. (1904) "Uniformes" *RGM* (55) pp. 407-420.

Sánchez de León, B. (1905) "El duelo y la guerra" *RGM* (57) pp. 75-81.

Sánchez de León, B. (1905) "Porvenir naval de España" *RGM* (56) pp. 281-303.

Saralegui, A. (1926) "Actividades de la caja Central de Crédito Marítimo, de los pósitos y sus finalidades preferentes" *RGM* (98) pp. 333-341.

Saralegui, A. (1926) "Actividades de la caja Central de Crédito Marítimo, de los pósitos y sus finalidades preferentes" *RGM* (98) pp. 491-506.

Saralegui, L. de (1925) "Tratamiento en el ejército y Armada" *RGM*. (97) pp. 203-207.

Schulze Schneider, I. (2003*). La prensa político-militar en el reinado de Alfonso XIII*. Centro de Estudios Políticos y Constitucionales. Madrid.

Scientific American (1901) "Progresos navales de los diferentes países en el año 1900" *RGM* (48) pp. 452-456.
Serrano Monteavaro, M.A. (1988) *Fernando Villaamil una vida entre la mar y el dolor: la guerra de Cuba.* Madrid, Asamblea Amistosa Literaria.

Serrano Monteavaro, M.A. (1990) *"*El poder naval en la España de entre siglos 1890-1907*". Militaria* (2) pp.117-133.

Serrano Monteavaro, M.A. (1991) *"*Los planes navales de principios de siglo". Aspectos políticos. *Cuaderno monográfico de Historia y Cultura Naval* (15) pp. 65-84.

Serrano Villafañe, E. (1975). "La Función Política del Ejército en España de 1700 a 1931". *Revista de Estudios Políticos*, (200-201), pp.267-281.

Sleeman C.W. S. (1879) "Los torpedos en la última guerra". *RGM*. (4) pp. 500-515.

Sobral, G. (1897) "Destroyers" *RGM* (41) pp. 442-444.

Sobrini, G. (1893) "Arsenales y flota del Japón" *RGM* (32) pp. 686-693.

Sobrini, G. (1901) "El concepto de la defensiva en las guerras marítimas" *RGM* (48) pp. 440-448.

Sobrini, G. (1901) "La rapidez de fuego en la artillería" *RGM*. (48) pp. 249-265.

Sobrini, G. (1901). "La distribución de la artillería en los buques" *RGM* (48) pp. 68-77.

Sociats, R. (1897) "La enseñanza en la Marina". *RGM* (41) pp. 788-804.

Sociats, R. (1898) "La enseñanza en la Marina". *RGM* (42) pp. 107-115.

Sphere, The (1925) "La restauración del Victory" *RGM* (96) pp.143-154.

Suanzes, A. (1922) "La Marina y la defensa de costas" *RGM* (1922) pp. 167-175.

Suanzes, C. (1909) "Construcción, manejo y organización de los buques de guerra modernos" *RGM* (65) pp. 675-692.

Tamayo, J.M. (1903) "Torpederos sumergibles y submarinos" *RGM* (53) pp. 133-163.

Tato, J.L. (1990) *"*La Revista General de Marina y sus directores*"*. La Revista General de Marina y su proyección histórica. *Cuaderno monográfico de Historia y Cultura Naval* (10)

Tejera, C. (1888) "Mejoras en el personal de Marina" *RGM* (23) pp. 355-361.

Téllez Molina, A. (1990) "La Marina de guerra española frente al desastre del 98: una aproximación al testimonio de sus combatientes". *Revista de Historia Naval* (30) pp. 39-50.

Times (1888) "Buques de guerra sin aparejo. Alegato a favor de aplazar el dictamen sobre dicho asunto" *RGM* (22) pp. 219-224.

Tirana, M. (1899) "Maquinistas de la armada". *RGM*. (45) pp. 75-80.

Topete, R. (1887) "La escuadra en proyecto" *RGM* (20) pp. 273-303.

Torón, J (1897) "Cementos de fraguado lento". *RGM* (40) pp. 191-206.

Torón, J. (1897) "Cañón de 10 centímetros y carga simultánea sistema García de Lomas". *RGM*. (40) pp. 634-652.

Torón, J. (1897) "Destructores de torpederos Furor y Terror" *RGM* (40) pp. 207-213.

Torres Coll, R. (1888) "Ascensos en la Armada" *RGM* (22) pp. 564-570.

Triana, M. (1899) "Maquinistas de la Armada". *RGM*. (45) pp. 75-80.

Tudela, I. (1889) "Informe sobre las minas de Aller (Asturias) propiedad del Excmo. Sr. D. Claudio López Gru, Marqués de Comillas". *RGM* (25) pp. 3-29.

Unamuno, M. (2005*). En torno al casticismo*, ed. Jean-Claude Rabaté. Madrid: Cátedra.

U.S. Naval Institute Proceedings (1915) "Propulsión eléctrica en los buques americanos" *RGM* (77) pp. 497-504.

V.L.D. (1890) "Alumbrado eléctrico en el arsenal de La Habana". *RGM* (27) pp. 248-250.

Vázquez Lijó, J.M. (2007) *La matrícula de mar en la España del siglo XVIII. Registro, inspección y evolución de las clases de marinería y maestranza*. Ministerio de Defensa.

Vázquez, F. de A. (1885) "Algunas consideraciones sobre los ascensos por elección" *RGM* (16) pp. 975-978.

Vázquez, J.M. (1920) "El armamento de nuestros buques en construcción". *RGM* (86) pp. 295-312.

Vega Blasco, A. de la (1993) "Un plan naval fallido: Ferrándiz, 1904". *Revista de Historia Naval* (43) pp. 85-104.

Vega Blasco, A. y Ruiz Fernández de Cañete, P. (1994) *El resurgir de la Armada: el Certamen Naval de Almería (25 de agosto de 1900)* Madrid, Servicio de Publicaciones de la Armada.

Vega de Seoane, B. (1889) "Maniobras de la escuadra inglesa" *RGM* (25) pp. 358-388.

Vega de Seoane, B. (1890) "Conferencia Internacional de Washington" *RGM* (27) pp. 76-137.

Velarde Fuertes, J. (1997) *"*La economía española en 1898. ¿Desastre o cambio*?".* Aspectos navales en relación con la crisis de Cuba (1895-1898). *Cuaderno monográfico del Instituto de Historia y Cultura Naval* (30) pp. 7-22.

Verdía, R. (1934) "Sistemas de ascenso" *RGM* (115) pp. 32-37.

Vierna, M. de (1930) "Comentarios" *RGM* (106) pp. 7-18.

Vierna, M. de (1931) "La organización de la Marina Alemana" *RGM* (108) pp. 17-47.

Vilares San José, A. (2014). *La prensa española ante la guerra del 98: La construcción del mensaje periodístico (1 de abril-15 de julio).* TFG. Universidad de Valladolid. Facultad de Filosofía y Letras.

Villaamil, F. (1887) "El Destructor. Datos referentes a la construcción y pruebas de este caza-torpederos" *RGM* (20) pp. 397-420.

Villaamil, F. (1895) "Memoria escrita por el comandante de la corbeta "Nautilus" respecto al viaje que verificó este buque en los años del 92 al 94". *RGM* (36) pp. 143-165.

Villavicencio y Olaguer, M (1880) "Examen y corrección del sextante" *RGM* (7) pp. 75-102.

Weyl, E. (1890) "Marinas de guerra en 1899" *RGM* (26) pp. 3-33.

WEYL, E. (1891) "Las marinas de guerra en 1890" *RGM* (28) pp. 390-398.

White C.A (1895) "La manera de obrar del aceite para suavizar las olas en la mar". *RGM* (36) pp. 174-177.

Yacht (1888) "Torpedos y los torpederos". *RGM*. (23) pp. 339-343.

Yacht (1896) "El combate del YA-LU y sus consecuencias en la construcción de los buques de guerra" *RGM* (38) pp. 585-591.

Yacht (1896) "La táctica naval" *RGM* (39) pp. 619-624.

Yacht (1897) "Las marinas de guerra en 1896" *RGM* (40) pp. 213-219 y 322-355.

Yacht (1898) "Las marinas de guerra en 1897" *RGM* (42) pp. 802-812.

Yacht, Le (1895) "La táctica naval moderna" RGM (37) pp.766-773.

Yacht, Le (1896) "La Escuela Superior de Guerra" *RGM* (38) pp. 352-360.

Yacht, Le (1897) "Después de la revista naval de Spithead" *RGM* (41) pp. 293-299.

Universidad de Alcalá

Comisión Académica
Programa de Doctorado
Historia, Cultura y Pensamiento
Universidad de Alcalá

Alcalá de Henares, 20 de junio de 2019

UNIVERSIDAD DE ALCALÁ. PATRIMONIO DE LA HUMANIDAD

El abajo firmante, Dr. D. Antonio Manuel Moral Roncal, profesor titular de Historia Contemporánea de la Universidad de Alcalá, como director de la tesis de CARMEN GARCÍA PÉREZ, titulada "Identidad histórica de la Armada española: un análisis crítico entorno a la *Revista General de Marina* (1877-1936)", emito INFORME FAVORABLE Y POSITIVO a la misma, para que sea depositada en la Escuela de Doctorado de la Universidad de Alcalá y pueda procederse a la defensa de la misma.

Y así lo comunicamos a la Comisión Académica del Programa de Doctorado donde se adscribe la citada tesis.

Dr. D. Antonio Manuel Moral Roncal

Universidad de Alcalá

Departamento de Historia II

Dr. Alfredo Floristán Imízcoz, Catedrático de Historia Moderna en el Departamento de Historia y Filosofía de la Universidad de Alcalá, como Coordinador del Programa de Doctorado de "Historia, Cultura y Pensamiento"

INFORMA:

Que he sometido a la Comisión Académica del Departamento la revisión de la Tesis Doctoral de Doña Carmen GARCÍA PÉREZ , titulada **"Identidad histórica de la Armada española: un análisis crítico en torno a la Revista General de Marina"** realizada dentro del citado Programa de doctorado del Departamento, bajo la dirección del Profesor Dr. Antonmio Manuel Moral Roncal. Y que hemos considerado que reúne los requisitos científicos propios de una investigación académica como Tesis para la obtención del grado de doctor.

La mencionada Tesis doctoral viene acompañada del preceptivo informe de su director y codirector, avalando su defensa pública, lo que ratificamos como Comisión académica para proseguir los trámites administrativos.

Alcalá de Henares, 27 de junio de 2019.

Alfredo Floristán Imízcoz
Catedrático de Historia Moderna
Coordinador del Programa de Doctorado

UNIVERSIDAD DE ALCALÁ, PATRIMONIO DE LA HUMANIDAD