

1

2121









LA MARINA MILITAR EN ESPAÑA

(LO QUE ES Y LO QUE DEBE SER)

LA  
MARINA MILITAR

EN ESPAÑA

DE LOS QUE ES Y LO QUE DEBE SER

DE LA MARINA MILITAR EN ESPAÑA

JOSE MARIA ROMERO Y SALAS

Comandante en Jefe de la Armada Española



MADRID

IMPRESA DE FORASTET

Calle de la Universidad, 10

1882

LA  
MARINA MILITAR  
EN ESPAÑA

(LO QUE ES Y LO QUE DEBE SER)

POR

JOSÉ MARÍA ROMERO Y SALAS

Oficial auxiliar del Archivo central de Marina.



MADRID  
IMPRENTA DE FORTANET

CALLE DE LA LIBERTAD, NÚM. 29

—  
1880

# MARINA MILITAR

## EN ESPAÑA

Es propiedad. Queda  
hecho el depósito que  
marca la Ley.



Salva, libro mio, la distancia que media de la luz á las tinieblas.

Reflejé en tí mi pensamiento: bien puedes decir que eres la encarnacion de mi idea, ruda, descarnada; errónea tal vez, pero limpia de mancha y sin esa levadura de intereses personales que todo lo debilita y desvirtúa.

Si hice mal, no me arrepiento. Sé que la Marina te hallará deficiente; y sé que la opinion pública, única que pudiera indemnizarte de esta censura, no te leerá, porque la opinion pública y la Marina andan de espaldas con perjuicio de los intereses de la patria.

Pero ¿qué he de hacerle? ¿Habia de aprobar faltas en la una, y no corregir vicios en la otra, segun mi humilde entender, por miramientos interesados ó afan de aplauso?

No. Ante todo y sobre todo está mi conciencia.

Y porque no busco pasajero galardón, que no me-

rezco, ni lucro interesado, que no necesito, sólo he hallado en las numerosas filas de los ilustres, un hombre á quien dedicarte. Ese hombre no ha nacido aún, ni es fácil que me encuentre en su camino. Estoy, pues, en paz con la verdad, con la justicia y con la conciencia.

VI

PRIMER MINISTERIO DE MAJESTAD

SECRETARIA DE ESTADO

El Jefe

---

AL

PRIMER MINISTRO DE MARINA,

REFORMISTA,

EL AUTOR.

PRELIMINAR

PRIMERAS ANÁLISIS DE MATERIA

Las espaldas que se ven en el...

El material de que se trata...

El objeto de este estudio...

El primer punto que se debe...

El segundo punto que se debe...

El tercer punto que se debe...

El cuarto punto que se debe...

El quinto punto que se debe...

El sexto punto que se debe...

El séptimo punto que se debe...

El octavo punto que se debe...

El noveno punto que se debe...

El décimo punto que se debe...

## PRELIMINAR.

---

¿Es España una nacion marítima?

¿Hay necesidad de una Armada potente en España?

Hé aquí dos preguntas que se completan, que, por decirlo así, forman una sola. Asintiendo á la una hay necesariamente que asentir á la otra; y, sin embargo, en esta península en que vivimos no hay habitante que niegue la primera, quizás porque no le es dado enmendar la plana á la Naturaleza que nos rodeó de agua; pero tampoco le hay que asienta á la segunda, porque en esto de barcos y de escuadras, de arsenales y de comandancias, se pierde la cabeza y se tira el dinero por la ventana, sin que aproveche á otros que á un ciento de

*afortunados* españoles, que visten el boton de ancla y cobran sueldos crecidísimos, por sólo pasear con buen tiempo y mejores buques nuestras costas.

¡Ah! ¡Qué caro cuesta á las naciones un error que se entroniza! ¡Qué paroxismo mata sus fuerzas y desgasta todos los resortes de su actividad! Se revuelve, lucha, plantea imposibles, idea absurdos, derrocha en costosísimos ensayos una fortuna digna de mejor empleo; vé lo remoto, y no toca lo próximo; cree hallar la fuerza allí donde está el gérmen de su postracion; sueña, en suma, con ser grande por cuantos medios traen su estacionamiento ó su ruina, y rozándole de continuo, no vé el que más puede contribuir á su grandeza.

Pero el error, si en menor grado, rayano al fin de la falsedad y de la calumnia, como éstas se abre paso rápidamente, y apénas propalado, se hace señor y dueño: para derrocarlo de su trono se requiere un gran impulso; para enajenarle simpatías, mucha constancia y gran trabajo; para extirparlo por completo, muchos años.

Y si todo lo erróneo, áun en condiciones desfavorables, halla fácil propaganda, ¿cuánta hallará el

error sustentado en materias de Marina en un país donde todo conspira en su daño; donde la asedia el olvido en los gobernantes y el indiferentismo en los gobernados?

El más petrificado tímpano de hielo, un rayo de sol lo deshace; socava el más duro mármol una sola gota de agua, cayendo de continuo; ejemplos que la sábia Naturaleza muestra al hombre para que nunca desmaye ni se deje llevar del abandono; que contra el frío del indiferentismo está el calor de la idea, y contra la impaciencia del éxito, la constancia en el propósito.

Reflexionemos, pues. ¿Es España una nación marítima? No debemos entrar en redundancias ni amplificaciones. En este punto, el análisis está hecho; la opinion está formada. Hagamos, sin embargo, constar, que para venir á esta concesion, hoy por dicha generalizada, han sido precisos laboriosos esfuerzos.

Con el eco del último estampido de cañon disparado en Trafalgar apagóse súbita y repentinamente en el pueblo español todo aliento, toda aspiracion de engrandecimiento naval. Fué aquella

una gran desgracia que lloramos más de lo que llorarla debimos. ¡Débiles! Nuestros mal fundados brios, nuestra peor fundada arrogancia, trocáronse en desaliento y marasmo aún más infundados. La nación española pudo entónces representarse gráficamente en el mapa por una inmensa esquela mortuoria orlada de luto: batian las olas nuestras abandonadas costas, sin muros que las contuviesen y sobradas de brechas que invadir; alardeaba de libre el pez por falta de redes que lo aprisionaran; susurraban las aguas en vaivén pausado, como si no hubiese quilla que cortase su tersa superficie; apagáronse las luces de los faros, inútiles ya en puertos despoblados; caímos, en fin, de un extremo en otro extremo, ámbos en alto grado reprehensibles, ámbos funestos.

No; no se hunde con los frágiles restos de un barco toda una nacionalidad, ni un desastre, por grande y completo que sea, ahuyenta una aspiración ni tuerce el rumbo de una idea que, en el mero hecho de basarse en la razón, debe ser como ella indestructible y eterna. Si una actividad perece, cien actividades deben llenar el puesto vacío; si

una empresa se malogra, procúrese el logro de la siguiente; que, despues de todo, en este ordenado concierto de la vida, hasta el infortunio y la adversidad tienen su mision; aleccionar para lo próspero.

Triste consuelo ofrece achacar á torpeza extranjera la responsabilidad de aquel descalabro; justo es reconocer la ineptitud de un Villeneuve, que no supo aprovechar los ventajosos elementos con que contaba: ocioso repetir una vez más que fuimos víctimas propiciatorias del desacierto más palpable; pero fuerza es reconocer tambien que si aquella derrota hubiera sido victoria, otro Trafalgar hubiera habido no mucho despues para la Armada española, sin que bastasen á evitarlo los Gravinás, los Alcedos, los Alavas, los Churrucas, los Galianos, toda aquella pléyade, en fin, que honra los fastos de nuestra historia naval.

Era aquella una cabeza monstruosa para sostenida por hombros tan estrechos y cuerpo tan raquíptico; y lo monstruoso es aberracion, y la aberracion no prospera, por grandes que sean los sacrificios impuestos para ello, por valiosos que sean sus mantenedores.

No estaba España, al morir el siglo XVIII, en estado de soportar tan inmensa mole; aquel poder naval era superior á sus fuerzas, no estaba en relacion con su trabajado y decadente estado, era como un árbol corpulento y sin raíces: permaneció en pié todo el tiempo que al viento le plugo estar en calma; cuando azotó sus ramas, dió con él en tierra.

La leccion era para aprovechada. Nosotros, sin embargo, no sacamos de ella el menor provecho; nos entregamos á todas las manifestaciones del dolor, desechamos todo aliento generoso para lo porvenir, inculcamos en la juventud las ideas de inaccion y de molicie, alimentándola únicamente con el recuerdo de hiperbólica grandeza; y como complemento de aquel plan fatalista, los pocos restos salvados del naufragio nacional fueron encadenados en las dárseñas de los arsenales para que en ellos murieran roidos, no de carcoma, sino de vergüenza.

Tales son los frutos de una doctrina vertida sin detenimiento ni reflexion. Nos enseñan que la feracidad de la tierra de promision tiene envidia de

la feracidad de nuestro suelo; que no hay sol de más brillo, ni más poética luna, ni rios más caudalosos y auríferos, ni minas más abundantes, ni costas más mansas, ni industrias más florecientes que las que el español admira en su madre patria; acariciamos esta halagadora idea, y cuando tras pasamos la linde de lo teórico para entrar en la realidad de la vida, y vemos que no brota la semilla si el surco en que cae no está regado con el sudor de la frente; que los rayos del sol son intensos para enervar nuestras fuerzas, y no lo son para derretir la nieve de las cumbres; que la luna sólo dá argumento á desocupados y trovadores; que los rios se desbordan, dejando por todo beneficio inmundo légamo; que las minas no están al alcance de nuestras manos; que las costas se embravecen, y no hallamos rastro de industria ni cosa que á industria se parezca, nos cruzamos de brazos y por todo remedio exclamamos: ¡Creimos tenerlo todo, y no tenemos nada!

¡TODO Ó NADA! Hé aquí el vicio ingénito en nosotros, el cáncer que nos corroe, y que es preciso extirpar á todo trance. ¡O todo, ó nada! ¿No

podemos tener todo? Pues quedémonos sin nada. ¿Carecemos de medios para ser los primeros en el mar? Pues seamos los últimos. Cómodo razonamiento que estimula al reposo absoluto en que yacemos.

En reposo estamos desde entónces; ¿cuándo nos moveremos? Hasta aquella fecha fué axiomática la necesidad de una Marina potentísima, arrogante, trasunto de aquella otra *invencible* que vencieron los elementos; de Trafalgar á acá se ha hecho axiomática la necesidad de carecer de Marina, con lo cual, es creencia general, se ahorra dinero y se evitan golpes de mano de los Nelson.

Esta opinion no hubiera tomado cuerpo, si en altas esferas no la hubiesen prestado complaciente apoyo: puede un pueblo agobiado por el dolor abatirse y postrarse; pero el que lo dirige y gobierna es razon que lo anime y fortifique, mostrándole nuevos senderos á su actividad. Tan merecedor de censura es el Gobierno que, poseido de su grandeza, desprecia los peligros y se aventura al azar en todos sus actos, como el que tímido en ejecutar é irresoluto en los consejos, se cruza de

brazos por no turbar la quieta posesion en que se halla. Si las naciones, como los individuos, no tienen edad firme de coexistencia, no hay que extrañar sus caidas. Lo extraño y lo censurable es que se explote su postracion y se convierta lo transitorio en permanente.

Pues qué, ¿se mantiene únicamente la grandeza de las naciones con nuevas conquistas? Tiránica ley la del pueblo que de ellas se alimenta. ¿Dónde hallar presa que la satisfaga? ¿Dónde límites á su ambicion? Y de que una nacion sufra un descalabro más ó ménos grande, ¿ha de seguirse necesariamente su total ruina? ¿Y los estímulos, qué se hicieron? ¿Qué fué de las nobles cuanto levantadas aspiraciones? ¿Qué de los sacrificios impuestos en aras del patrio ideal?

Grave responsabilidad alcanza á los poderes de entónces de esta vergonzosa abdicacion. Si apénas disipado el humo de los disparos se hubiese levantado el espíritu nacional, y emprendido lentamente la obra de reconstruccion sobre más amplios y firmes cimientos, sin exageraciones ni temeridades, descartándola de todo antiguo resabio

y enriqueciéndola con todo moderno mejoramiento, otro sería hoy el estado de nuestra Marina, y muy diferente por tanto el de la nación. Pero las consecuencias de aquel combate desastroso habian de tocarse de modo que no conmovieran la metrópoli; sus puertos continuaron seguros, seguras sus costas, seguras sus ciudades. La inseguridad, el peligro habian de tocarse en sus vastas y remotas colonias; ¿mas qué importaba? ¡Ilusos! La patria es una: una sola es su bandera. Ensánchase el agravio con la distancia, y no por recibir la ofensa en apartado dominio deben atenuarse sus efectos; ántes bien arranca mayor lamento, porque fué y será siempre amasada con el dolo, la intriga y la sorpresa.

. . . . .

Agonizaba el reinado que pudiéramos decir del Príncipe de la Paz, llamado así por antonomasia, naturaleza en que se reflejaron todos los defectos y vicios de su época: cayó el telon dejando en suspenso el ánimo ante aquel choque de pasiones, y dió comienzo nueva serie de sucesos que habian de hacer resaltar el contraste.

¿Se quiere más patente? Pues recorramos la Historia. La de España está sembrada de heroicidades y de postraciones; en ella está impreso nuestro distintivo especial, nuestro sello, nuestro carácter.

La decoracion cambia por completo: ya no son las afligidas nuestras colonias, hay tregua para ellas, su constante enemiga se torna, por propio interés, en aliada. El águila imperial que, posada en el más alto pico del Pirineo, acecha la ocasion de hacer su presa, invade de un solo vuelo todo el ámbito de la Península; el batir de sus negras alas trueca las brisas de paz en huracan de guerra; disípase el humo en el abandonado hogar, y crece la humareda de la pólvora; recibe la tierra en vez de semilla productora, restos humanos; el astuto leopardo se asocia al noble y extenuado leon... ¡Extenuado dije! miento. Para él no existen contrariedades ni fatigas. ¿Hay un revés? ¡Qué importa, si hay cien Bailenes y pueblos que llevan por nombre Gerona y Zaragoza!

En el vértigo de la defensa, arrolla cuanto se opone á su patriótico designio: miserables impo-

siciones; leyes afrentosas; abyectos Gobiernos; todo aquello, en fin, que es rémora á su ideal. Se hizo grande; la gloria adjudicóle su mejor lauro, y de una sensible postracion levantó su orlada frente para ser iluminada por los benéficos rayos de un sol espléndido.

Jamás pueblo alguno quedó más ventajosamente dispuesto para ensancharse. Adquirió prestigio, fuerza, patriotismo, campo extenso en que ejercer su actividad. Dentro de él quedó encendido como nunca el fuego que arrastra á los grandes actos y á las nobles empresas. Ahora como ántes, no supo aprovecharlo.

Cuando la herida fué causada en apartados miembros, nadie se cuidó de sanarla, ni se le dió importancia, ni se previeron sus consecuencias; cuando el corazon fué herido, todos los esfuerzos fueron pocos, y exiguos todos los sacrificios. Bien está este proceder, y para encomiarlo faltan frases apropiadas; pero adviértase que la en un principio simple molestia, conviértese, si se abandona, en mortal enfermedad de difícil cura, porque presenta sus caractéres graves cuando ya ha mi-

nado la naturaleza y son estériles los remedios.

Ya lo hemos dicho: la historia de España está tejida por mitad con heroicidades y postraciones; no hay regularidad en las funciones, ni orden en el movimiento, ni nada que á vida normal se asemeje. O congestión, ó anémia. ¡O TODO Ó NADA! Nuestro sello especial; nuestra funesta divisa.

«Reconcentrémonos en nosotros mismos; repongamos nuestras abatidas fuerzas, que han menester de reposo.» Tal fué el programa, el clamor cundido y elevado á las gradas del trono del sétimo Fernando, y en verdad, que ninguno más hermoso ni más conveniente. Pero ¡ay! que reconcentrar las fuerzas en este país que nos dió cuna, equivale á encender pasiones, crear miserias, suscitar rivalidades que, apénas manifiestas, se hostilizan hasta provocar la peor de las guerras.

Para el réprobo monarca que las presencié impasible y las avivó con sus artes, la Historia guarda merecida censura; para el rencoroso que su rencor no depuso; para el egoísta que se encastilló en los muros de su bienestar sin cuidarse del malestar ajeno; para el soberbio que lanzó su arrogan-

cia por cima de todo obstáculo; para el venal que vendió la pública fortuna por comprarse la propia; para toda esa muchedumbre, la Historia reserva su mayor condena, el olvido; y la generación siguiente su mayor afrenta al lanzarle á la frente los pedazos de su envenenada obra y decirle: ¡rechazo tu herencia!

¿Lo hizo así?

Despojóse de cuanto le convino, pero no de cuanto pudo. De poco servia que echara al fuego su exterior ropaje, si no depuraba su interior con poderoso reactivo. En rigor, la misma sangre viciada corria por sus venas, produciendo los mismos desarreglos y fiebre idéntica. Inquietudes, vacilaciones, impaciencias, ensayos repetidos y costosos, cambios de postura, vanos alardes, aspiraciones insensatas; todo con recta intencion, pero con accion torcida. Y en estos inútiles escarceos gastábase la actividad y se embotaban nuevamente los impulsos.

Con razon puede decirse que no hubo rama ni tronco del Estado que escapara á aquella minuciosa requisa: ejército, clero, administracion, el

trono mismo fué sometido á prueba ; pero la regla más general tiene su excepcion , y la excepcion , ahora como ántes , tratándose de reformas impulsoras , más ó ménos beneficiosas , habia de referirse precisamente al ramo que más las necesitaba.

La Marina.

¿Qué era entónces de ella?

Apena el ánimo y lo contrista , concéntrase todo el dolor en el aposento del alma al llevarla á la contemplacion de aquel espectáculo . Ni ideado por su mayor enemigo hubiera resultado más funesto .

Imaginad un padre que arroja de su lado al hijo ingrato que no correspondió á su amor ni recompensó sus sacrificios .

Imaginad un pueblo que repudia de su seno el elemento que le cubrió de oprobio y manchó su estandarte con las tintas de la vergüenza .

Habrá arrebato en el exterior de este proceder ; pero en su fondo hay grandeza , porque en la frente del padre que así obra y del pueblo que así se conduce brilla y centellea una virtud sublime : la justicia .

Imaginad , en cambio , al inocente , grande por

su abnegacion, por su sacrificio y por su victoria, que luchó inspirado siempre en el amor á la patria, á la que dedicó todos sus suspiros y todos sus recuerdos, sufriendo los rigores del desvío y las afrentas del olvido, indefenso y abandonado en su propio y destructor elemento; y decid si hay virtud mayor, ni sacrificio más grande, ni victoria más completa que la del que en estas condiciones, sobre un mar cuyas soledades inmensas ahonda el pensamiento, y bajo un cielo cuyos astros hablan de otras perfecciones y de otros estímulos, lucha, se sacrifica y vence. Si fuera lícito á las instituciones reprochar los agravios, la Marina de entónces pudo lanzar á la faz del país amargos reproches.

¿Era aquello Marina? Ni asomo de ella. Caducos restos de una antigua monstruosidad, dispersos, agujereados, inservibles, atendiendo á mil partes y á ninguna atendiendo, sin tripulaciones, sin artillería, sin organismo ni concierto. La que fué en un tiempo desproporcionada hechura, era ahora por igual contrahecha. Ya no era cabeza monstruosa, sino raquítica, como el cuerpo que á

ámbas sustentara, ó por mejor decir, ya no habia cabeza; todo era informe, caduco, despojos de pasada vanidad y patente de incorregible torpeza.

¡Qué mucho que su fin fuera irremediable y rápido! Aun así llevó á cabo proezas y realizó prodigios. Insignificantes cascos con sus cuadernas mal unidas, aventurábanse en largas navegaciones de uno á otro confín, doquiera que arreciaba el peligro; á veces el genio de la proteccion dábales alas para llegar á tiempo; á veces los implacables elementos deteníanlos largo espacio en el camino; á veces un poderoso enemigo encargábase de cerrarles el paso de la única manera que son detenidas las naves españolas, echándolas á pique.

En este punto, no es español ó no merece serlo quien desde el fondo de su alma no bendice aquel esfuerzo superior y sobrehumano, quien no dedica un recuerdo, quien no teje una corona á aquella generacion de marinos tan heróica como la de Trafalgar, pero más infortunada, porque para ella no ha repartido aún laureles la Historia.

Realizó, sí, grandes empresas. Sólo el nombre de Laborde llena un libro: si á consignarse fue-

ran los de sus émulos, ¡cuantos serían necesarios! Sobre ellos pesa la losa del olvido. Cuando amanezca en este pueblo, no siempre justo, el día de las reparaciones, no lo deje morir sin proveer esta justicia.

. . . . .

La historia de la Marina española está ligada íntimamente á la de sus colonias: con ellas vive, se desenvuelve con ellas, al par de ellas perece. Pero el pueblo español no ve lo que salta á la vista; piérdense juntamente colonias y buques; cada uno de éstos al hundirse, hunde tras sí un pedazo de nuestro territorio allende los mares: de día en día se desmonta un diamante de la corona real; el mapa de América cambia sus tintas y reforma sus trazados; una á una desfilan á la faz de la metrópoli sus más florecientes posesiones ultramarinas; el comercio que con ellas mantuvimos es arrebatado hábilmente de nuestras manos por manos extranjeras; todo se pierde, todo lo llevan los aquilones de la desgracia.

Y la nacion que así caminó de desacierto en desacierto es nuestra patria. Se necesita amarla con

amor intenso para no maldecirla : bendita sea con todos sus errores, y ambicionemos para ella horizontes más claros y días más serenos.

¿Pudo el mal conjurarse? ¿Aceptaremos como ley necesaria la ley de la fatalidad que disculpa las faltas de una colectividad y las achaca á desigñios de la Providencia? No, las naciones, como los individuos, tienen facultades para discernir y libre albedrío para elegir la tierra en que sentar su planta. El mal pudo conjurarse por modos varios y complejos; de ellos no es el ménos importante el fomento de la Marina.

Ocioso parece añadir que ninguno de esos medios fué empleado y ménos el que anda reñido con nuestras aficiones. Y no sólo no fué empleado sino que fué destruido; y no sólo destruido sino vilipendiado, porque... (dolor causa decirlo) ya no aportaba á la metrópoli tantos caudales de las Indias de Occidente; único objetivo por que era, en cierto modo, consentido.

¡Vilipendiada la Marina que miéntras se mantuvo á flote no consintió se segregara un solo punto del territorio que protegía!

El último baluarte de la Venezuela española fué Puerto-Cabello; las aguas de Valparaiso el postrer testigo de Chile por España: nuestra sávia en el Perú afluyó al Callao de Lima; en Veracruz se concentró toda la de Nueva España; resistieron con desesperado esfuerzo en tanto que vieron ondeante en el tope de los buques la enseña de la madre patria; y cuando éstos, rendidos por la edad más que por el hierro enemigo, buscaron descanso en el fondo de los mares, con sus trabajados restos hundiéronse en amoroso abrazo los de la América española.

No es cuerdo pensar que fuera eterna la dependencia, ni perenne la union de la metrópoli y sus colonias, pues no hay torre elevadísima que se mantenga firme sobre estrecha y movediza base; pero convengamos en que pudo sostenerse más tiempo ó evitarse al ménos, si mejores artes hubieran sido empleadas, el estrépito que produjo su caída.

La red tendida por la envidia y la codicia extranjeras á nuestro continente americano envolvió completamente nuestro poderío, debilitando todas

las fuerzas de la metrópoli hasta dejarla extenuada y destruyendo los elementos de prosperidad y grandeza; lo que no domeñaba la superioridad de las armas, vencíalo la calumnia; ya deslizándose artera en las colonias para que sacudieran el yugo de una madre que nunca fué opresora y que toda su culpa consistió en abrir á la luz ojos que debieron permanecer ciegos, y romper cadenas con que el sórdido interés extranjero y sólo él, esclavizaba; ya robusteciendo disidencias que habian de ser factores de la ruina; ya, en fin, aparentando protección en los mares y ayuda en los servicios marítimos, lazo tendido á la buena fe de un pueblo, que tuvo siempre horror á este elemento, para que adormecido por el halago, se entregara indefenso un dia á su voluntad.

Maravilla por igual la sutileza del engañador y la ceguedad del engañado. Admira tanto la constancia con que se prosigue un plan y la unidad de accion con que se ejecuta, como la sensibilidad y abandono en dejar obrar y no descubrir la perfidia. ¡Y qué insensibilidad y qué abandono tan imperdonables á vista de casos análogos en que

se observaba conducta diversa! ¿Pues no era patente entónces como ahora y como siempre que sin Marina no hay colonias, ni sin colonias Marina? ¿No se alcanzaba la utilidad de la posesion de aquéllas bajo el aspecto del comercio y la navegacion, ni se sentia su influencia en el fomento y prosperidad de la Marina de guerra? ¿El mismo falso celo y estudiado interés en pró de ella mostrados por mal cubiertos enemigos, no bastaban á abrir los ojos del más ciego y llamar la atencion del más distraido? ¿No era vasto, y susceptible de mayor incremento aún, el cambio de productos entre la metròpoli y sus colonias, para pasar desapercibidas las pérdidas que su paralizacion ocasionaria? ¿De qué otro vehículo que de la Marina, se disponia para efectuar el comercio? ¿Mermaba el sostén de las colonias el caudal de la metròpoli al punto de hacerse imposible su sostén? ¿Daba ocasion á titubeos la conveniencia de sostenerlas una nacion casi despoblada, sin comercio ni comunicaciones internas, sin industrias ni agricultura, cuando todo su poder estribaba justamente en la posesion de aquéllas? ¿No se sostienen fuerzas en el mar si

no llevan miras belicosas y planes de conquista? ¿No basta á conservarlas y sostenerlas á flote la consideracion de dignidad nacional, la más respetable y respetada de todas las consideraciones?

¿A qué cansarnos? Ni colonias ni Marina; sin unas y sin otra podia pasar muy bien un pueblo á quien nada dicen sus extensísimas costas y sus hermosos puertos cegados los más por la incuria de sus hijos.

No fueron, no, las colonias, protestemos de este aserto tercamente mantenido hasta nuestros días, promovedoras de la pobreza y despoblacion de España; la despoblacion y la pobreza provinieron de los errores y desaciertos del Gobierno que no supo ó no quiso recoger y utilizar los beneficios de aquella posesion. Ni caiga la más leve mancha en la historia de la Marina militar española, ni alcance á ella la menor responsabilidad por los amargos días de duelo que proporcionó á la patria, porque aquéllas no fueron faltas tuyas, sino imputables al poder que no acertó á darle organizacion adecuada.

¡Triste período el de que nos ocupamos: lo

abre una guerra desastrosa; lo invade todo la degradacion y la intriga; dá pasto abundante con que alimentar las sutilezas diplomáticas de los Sommerset, Castlereagh, A'ccout y Canning, y presencia impasible una invasion hipócrita, acaudillada por el sobrino de un rey funesto, con que trata de apoyar la malicia de otro rey más funesto todavía!....

Inútil tarea la de rebuscar en la Historia un cuadro más luctuoso. En vano hallar en medio de aquel estrago un vivo matiz que colore tintas tan sombrías. En este inmenso erial no huella la planta una sola yerbecilla, ni brota el más exiguo manantial con que calmar la sed de la amargura.

¡Y llamamos á esto reconstruccion, reposicion de fuerzas, organismo!

¿No fué siempre nuestro lema TODO Ó NADA?

Pues nuestro ideal estaba cumplido; victoriosa nuestra divisa.

¡Nos quedamos sin NADA!

. . . . .

Volvamos otra hoja.

Continuamos reconstruyéndonos, completando nuestro organismo.

Si el desacierto nos aligeró de carga, y no había pretexto para hacer dispendios en empresas aventuradas, aprestos de defensa ó estériles expediciones, lógica es la pretension y fundada la esperanza de que todos los esfuerzos se aplicarian á reponer á la nacion de sus pérdidas.

Lánguida y triste, arrastraba á la sazón una situacion anémica, precursora de la muerte. La agricultura y la industria que en buena paz son fecundo matrimonio que procrea el comercio, entablaron su divorcio. Y este fruto de union, veneno de bienes y riquezas, falto del materno abrigo, sin auxiliar, sin guía, sin su mejor compañera y apoyo, la Marina militar, huyó de nuestro suelo, y buscó pabellon más protector y poderoso.

Era la consecuencia natural de nuestra pasada conducta, y no debe extrañarnos. En un principio quisimos más de lo que podíamos, creamos artificiosas fuerzas que no tenian consistencia en su base ni obedecian á otro sistema que al de la vanidad, y así dispuestas, intentamos ahogar al

leopardo en las aguas del Océano. Cuando el proyecto se vió frustrado, ya era tarde para reparar el daño, porque todo lo mejor se habia comprometido en la prueba. Lo peor, ya lo hemos visto, resistió hasta lo imposible y superó en sus servicios á lo más bueno; pero si no habia repuesto ni se cubrian las bajas, claro está que el fin habia de verse pronto. Sólo la Marina española pudo hacer el prodigio de retardarlo, conquistándose con ello el más preclaro timbre y la gloria más envidiable.

Cesaron, pues, los cuidados en el mar; limitáronse á lo sumo á conservar una tardía é imperfecta comunicacion entre la metrópoli y los pocos dominios á ella afectos, y comenzaron otro órden de solicitudes y otro género de atenciones.

Hastiado de no obrar bien y cárdenas las sienes, más que del peso de la corona, de los vaivenes y falta de fijeza con que la sustentara, fuese de este mundo el sétimo Fernando, dejando en pos de sí, como carga pesada para ganar el cielo, los gérmenes de la más violenta discordia.

Es tierra esta apropiada para sembrarlos, y así,

apénas en ella depositados, brotaron de uno á otro extremo de la Península.

Empezó la reconstrucción á nuestra usanza. Media España por Doña Isabel, y la otra media por D. Carlos, fuéronse con furia digna de mejor empleo á las manos: era lucha de parientes sostenida por hermanos.

En este período de *reposicion de fuerzas*, claro es que no se pensaba en las de mar, reconcentrado como estaba todo el interés en las de tierra. Ni es para extrañada esta omision en circunstancias que en cierto modo la disculpaban, tratándose de un país por demás olvidadizo.

Ardia la hoguera y precisaba apagarla. ¿Con qué? ¿Con sangre!

Cuando el suelo se empapó de ella floreció una planta de verdor incomparable y de incomparables frutos, que requiere, si no ha de verse marchita, los halagos de la naturaleza y los guardianes más solícitos. El sol le envió sus más templados reflejos, humedecieron sus raices las aguas de los rios, las brisas se impregnaron de su aroma, y sólo el pueblo que habia de tocar sus ventajas

descuidó su conservacion y la dejó expuesta á todas las vacilaciones y á todos los peligros.

Triunfa al fin la libertad amada, y aunque enferma despues de la victoria, como su esencia es inmortal, no habrá embate que la doblegue ni huracan que la rinda.

Llegaba oportunamente para levantar de su postracion á la Marina, tan maltrecha por el despotismo de cien años, con que sólo son compatibles grandes legiones de soldados y poderosos medios de subyugar y oprimir. La libertad es el viento bonancible que impulsa adelante á la Marina, institucion que á un tiempo defiende, honra y enriquece, ora cruce el litoral, ora despliegue su bandera en extranjero puerto, ó ya acuda á la proteccion de los intereses comerciales.

A la sombra de la libertad florecieron siempre las Armadas: ella levantó las escuadras holandesas y venecianas, y meció las cunas de Blak y de Ruyter; á su abrigo creáronse y tomaron cuerpo las naves aragonesas y castellanas que, andando el tiempo, hubieron de dar en Lepanto un indecible dia de gloria para España

En ensayos y en vanas representaciones gastáronse no pocos bríos aquí donde no hay muchos de que echar mano; y unas veces de arriba, y de abajo otras, no faltaron agravios á la libertad. Sucediáanse con frecuencia sus eclipses, y apénas si en la enmienda se veía otra cosa que propósitos: nació el liberalismo, del liberalismo provino la licencia, de la licencia el desórden; hízose pedazos la bandera, y de cada uno de ellos se creó un banderín con hueste separada é iglesia aparte. Abírmase la mente en el sin número de ediciones de la Constitución tiradas desde el año 12 hasta... el presente, sobradas para gobernar todos los pueblos de la tierra, pero insuficientes para el gobierno de este en que hemos nacido, donde suspiramos por una Constitución toda miel y dulzura, hecha por ángeles para ser observada por luzbeles.

Grave cosa es pedir al inquieto que dé en la quietud; grave, gravísima pretender convencer al terco, pero á veces consigue el ejemplo lo que la reflexión no logra. ¡Volvamos atrás la vista y aprendamos cuánto vale la union y cuánto destruyen las discordias!

A pesar de ellas, con ellas latentes, desenvolvieron grandes reformas, hijas de la libertad: costaba trabajo, pero se desenvolvian; y ya la Hacienda, ya el Ejército, el Clero un día, la Administracion otro, quién más, quién menos, fueron pasando por el crisol de la reforma, y sufriendo cuantas alteraciones exigian el nuevo espíritu y el organismo moderno.

Y, aunque tarde, tocó su turno á la Marina, y fué llamada á concurso. Cuando, sonada la hora, se presentó á la vista del país aquel espectro envuelto en su sudario, cubrióse de luto el alma, siempre grande, del pueblo castellano, que tocaba en un punto todo el mal que hizo y todo el olvido en que tuvo á su mejor amiga y aliada. Reconocido el daño, obligaba desagraviar á la víctima; habia que levantar el edificio desde el cimiento al capitel; era necesario aportar para la obra todos los materiales, y en tal estado se apeló á un arquitecto más bien intencionado que instruido para que realizara su construccion.

Cómo y en qué forma se intentara, reciente está en la memoria de todos. Proporcionáronse

los moldes más espaciosos, los planos más exagerados, y por huir de un extremo, que ya ántes condenamos, dióse en otro no ménos censurable. Antes fué desproporcionada y desproporcionada fué ahora: no habia ántes base capaz de sostener un material flotante tan poderoso, y ahora el material fué exíguo para base tan amplia: ántes se comprometió toda la fortuna á la inconstancia de las olas sin cuidarse para nada de dar fuerza al organismo marítimo, que es el plantel con que en momento dado se forman las escuadras; y ahora, por funesto contraste, se gastó el caudal entero en los cimientos, quedando, como era de esperar, paralizada la obra.

¿Y qué habia de suceder de aquella imprevision? Que hubo un personal nutridísimo, un organismo bastante perfecto á que no se dió empleo, fuerzas valiosas que, utilizadas en sazón, hubieran quintuplicado en beneficios el dispendio de su coste.

Es preciso aprender que de nada sirven oficiales llenos de saber, marineros sufridos, soldados valerosos, si no tienen buques en que acreditar tales virtudes; así como en paz con los elementos

no hay barco que naufrague si lo conduce buen piloto, ni enemigo que lo venza si lo defiende el valor del soldado.

Pero esto no se aprende, y unas veces por un camino, y otras por otro, apénas andamos la mitad de él, nos volvemos renegando de que esté tan lejano el término, cuando en rigor son los culpables nuestra inconstancia y apatía. Persistimos en el error y guiados por él ó por la malicia, salvamos nuestra responsabilidad y la descargamos sobre la misma institucion de que somos responsables.

La responsabilidad no es de la Marina, es nuestra; y en tanto que persistamos en el error, se repetirán en la Historia sus consecuencias. Ya se tocan hoy, por desgracia para la patria: el imperfecto material marítimo creado en este último período, que podemos llamar de reorganizacion, como estrella que se apaga dió su última llamarada en el Callao, iluminando la más honrosa victoria, y dando testimonio de que en todo tiempo hay Barcelós y Churrucas, de que en esta raza española no se extingue nunca la raza de los héroes.

¿Qué aplicacion hicimos de estas raras aptitudes y qué estímulo ofrecimos á su acrecentamiento?

Dé fe de ello el dia presente; la pluma se resiste á consignarlo. . . . .

Hoy España cuenta con tantos buques como colonias. ¿Con cuántas colonias y con cuántos buques contará mañana? Si dirigimos la mirada al pasado, á poco que la fijemos, sentimos en la pupila el ardor de una lágrima: en vano hallar consuelo á este dolor en nuestro presente, de que es dueño el error que lo promueve: miremos á lo porvenir, que es la esperanza de más prósperos dias, y contribuyamos todos á que se realice.



PARTE PRIMERA.

## PARTE PRIMERA

LA MARITIMA Y LA OPINION

### I

Esperamos como los futuros ministros, no hacer mucho tiempo, un General de nuestro Ejército y un Titulado de nuestras Cortes sobre el estado actual de España. Hablamos largamente de política en administración y de militar se exponen algunos errores, y cuando parezca agotado el campo de la controversia, preguntóle el segundo al primero:—Y qué opinas usted de Manzanar. Responde el General su excelso digno, como una ó dos veces, miró el cielo azul claro, y con voz de trueno exclamó: repaño; —Que es de lo mejor que tenemos en España. Esta opinión tan honrosa para D. Emilio Arce, vino deprecia para la institución que

## PARTE PRIMERA.

### LA MARINA Y LA OPINION.

---

#### I.

##### LA OPINION PÚBLICA CON RESPECTO Á LA MARINA MILITAR.

Departian como dos futuros ministros, no hace mucho tiempo, un General de nuestro Ejército y un Diputado de nuestras Córtes sobre el estado actual de España. Hablaron largamente de política, de administracion y de milicia; se expusieron distintos criterios, y cuando parecia agotado el campo de la controversia, preguntóle el segundo al primero:—¿Y qué opina usted de Marina?

Atusóse el General su espeso bigote, tosió una ó dos veces, miró al cielo otras tantas, y con voz de trueno gordo repuso:

—Que es de lo mejor que tenemos en zarzuela.

Esta opinion tan honrosa para D. Emilio Arrieta, como depresiva para la institucion que

debiera ser objeto del mayor interés y de la solicitud más grande, es, por desgracia, la opinion de todos los generales, de todos los diputados, y de todos los españoles que no han sido aún lo uno ni lo otro.

Yo la veo cundir por todas partes, la escucho de todos los labios, la leo en todos los papeles: y en oposicion á ella, no oigo una voz, ni llega á mis manos un solo escrito que la atenúe.

Es un proceso injusto, formado de una manera irregular, y sostenido con una tenacidad que pasma. Se acusa sin conocimiento claro del asunto; se acumulan cargos que no existen; se condena sin apelacion. Descubro la huella de cien fiscales, y no hallo rastro de abogado.

Y tiendo la vista hácia lo que nos rodea, contemplo nuestro incompleto organismo, siento los males que nos afligen, preveo los mayores que pueden sobrevenir, é involuntariamente exclamo:

—¡Oh fuerzas que se consumen en estéril lucha, cuánto aprovecharíais concurriendo al bien comun!

La opinion en las sociedades modernas es la palanca que impulsa al movimiento, el poder que inicia la reforma, la fuerza que crea, el crisol, en fin, en que se funden los ideales.

Avasalla porque es grande; yerra porque es humana, y cuanto más errónea, más avasalladora se muestra porque la animan la pasion ó el encono.

Con todo su peso abrumador abate hoy á la Marina. ¿Qué prodigios se han acumulado para obrar esta unanimidad? ¿Qué grano de arena ha podido formar esta montaña?

Yo nací en un punto que, si bien no bañan las olas, visitan las brisas en las hermosas tardes de verano; he contemplado al mar furioso y al mar en calma; he visto asomar al horizonte la blanca vela ó el negro humo que impulsa á la nave: he permanecido absorto viéndola agrandarse por momentos, romper la quietud de las ondas; y cuando en el más alto palo de ella he descubierto el trapo rojo y amarillo flamear airoso como recibiendo besos del sol y caricias de los vientos, he sentido interiormente esa secreta impresion que á un tiempo es placer y pena, sonrisa y lágrima, ese innato impulso que tiene un nombre solemne y armonioso: amor á la patria.

En aquel reducido espacio cerrado por débiles tablas, que en vano refuerzan láminas de hierro, se aposenta una nacionalidad: su honra es el lastre que la mantiene á flote: su destino salvarla siempre ó morir con ella.

¡Gran empresa para realizada por hombres! El que la aventura, rompe todos los lazos que le unen al padre, á la esposa, al hijo y al amigo; ahoga en su pecho todos los recuerdos, la lumbre del hogar, la cruz del cementerio; pisa tembloroso

la cubierta del buque que ha de ser el féretro que lo encierre en vida; mira con llanto en los ojos la bandera que ha de ser su mortaja, y si vuelve la vista al mar, en el fondo de aquel espejo contempla el de su sepultura.

No se puede exigir más abnegacion: en esta parte pone mucho la Marina. Pero esta abnegacion exige proporcionada recompensa; y en esta parte escatima no poco la opinion. Procesemos ahora á la última y ya llegará su turno á la primera.

Se ha dicho en todos los tonos, y consignado por cuantos han querido explicar el poco interés que la Marina despierta en el país, que una de las causas que lo motivan es la situacion geográfica de su capital y Corte. Entiendo que habia de ser Corte de España la que hoy lo es de Portugal, y no por eso mejoraria la suerte de nuestra Marina, si al cambiar de aposento no cambiábamos de modo de ser y de carácter.

No debe Inglaterra á la circunstancia de bañar el Támesis los muros de su populosa Lóndres la supremacía en el mar: ni el que éste no alcance en sus crecidas á París y á Roma ha podido influir para que Francia é Italia desatiendan sus intereses marítimos. Y si la capital de España parece de propósito enclavada en el punto medio entre el Mediterráneo y el Océano, como aduar de náu-

fragos que, huyendo del fragor de la borrasca, desean aislarse de todo contacto con el elemento que fué su enemigo; á un tiempo es el foco en que se irradian todos los destellos de la Península, ya vengan del pueblecito rural que vive del jugo de la tierra, ya del que en el litoral se alimenta del producto de las aguas; y no puede sustraerse á ninguna aspiracion ni á exigencia alguna, siempre que sean bien mantenidas y revistan grandeza.

Argumento es, y no exento por completo de fuerza, el que se aduce disculpando con la situacion de Madrid la precaria en que se halla el poder naval de España; pero recela mi pobre entendimiento que si el mar se divisara desde la ventana ante la cual escribo, la situacion sería idéntica en lo que á la Marina concierne.

Entónces se vería patente la decadencia, ó por mejor decir, la no existencia de esa fuerza armada que constituye el brazo derecho de una península; el hombre conocedor del bien que reporta lloraria su ausencia, pero el que de su importancia se mofa y de su coste se escandaliza, se encojeria de hombros y apelaria para justificar su desdén á este otro recurso que la ingeniosa opinion ha desentrañado para su uso: ¿Y qué Marina puede haber en un país donde no hay industria?

Que no hay industria..... Cierto; ¿pero no puede haberla? ¿Carecemos de elementos para crearla?

¿Se agotó el hierro de nuestras minas y la madera de nuestros bosques? ¿Se han segado para siempre las vegas que producian el cáñamo y el esparto? ¿Nos hallamos hoy como hace cien años, sin maestros que apliquen estas materias y las utilicen en favor de las construcciones? Digamos que no hay industria porque no damos colocacion á sus productos, y diremos la verdad. ¿Qué industria ha de haber si no hay consumo? Y si cambiando los términos se arguye que es imposible consumir lo que no existe, pretendiendo encerrar la solución en un círculo vicioso, escapa mi tésis del cerco en que la aprisionan, porque se apoya en firmísima base.

No hay otra garantía de existencia para la industria que el consumo, pero entiéndase bien que éste no es tal si no es ordenado, gradual, y creciente. La irregularidad en la demanda perturba la industria, que no la alimenta; y si hasta aquí ha faltado la constancia y el orden en este punto, no es de extrañar que minando la desconfianza á la industria, haya preferido desaparecer á arrastrar una vida de languidez y de inercia. Todavía humean los hornillos de fábricas que fueron florecientes: con poco calor que se les prestara arderian con más intensidad que nunca. Aunque remendada, todavía hincha el viento en algun buque la lona tejida en nuestros arsenales; igual ó mejor podria hacerse si

se quitara el polvo de los telares. De modo que el pesimista que niega la existencia de la industria y el más razonable que la vé naciente, como causas que conspiran en daño de la Marina, vienen por modo peregrino á reforzar mi aserto: es á saber, que no hay industria porque la Marina de hoy, tal como se halla constituida y se desenvuelve, la ha destruido por completo, y que el dia que se cambie de rumbo y se adopte un plan ordenado y progresivo de engrandecimiento naval, las industrias que este poder alimentan, renacerán de sus cenizas ó se crearán más completas y perfeccionadas.

¡Y en lo demás, qué puede alegar la opinion en favor de su apatía, que no fuera punible, si no revistiera en más de una ocasion los caractéres de ruda hostilidad á la Marina? Deseche por indefendible la idea de que los hijos de España no tienen apego al elemento que retrata en sus calmas la placidez del cielo, y en sus furias las tormentas del averno; porque no es justo lanzar ese cargo al que ha poblado de naves todos los mares conocidos, los ha teñido con su sangre, y ha descubierto un mundo. ¡Poco apego al mar el pueblo que de él ha extraido su grandeza! Posible es que destruya parte del mérito de aquellas empresas, el ágio que de realizarlas se prometian sus autores hasta trocarlas por este concepto en aventuras;

probable que aguijoneara á no pocos á tomar parte en los varios combates que han librado nuestros barcos en otras épocas, más la ambicion del guertero que la vocacion del marino; pero hoy que no queda desgraciadamente hemisferio alguno por descubrir, ni por fortuna combate que librar, ¿habia de mantener con vida á la Marina el solo estímulo de una paga desproporcionada con el rudo servicio que presta, pudiendo disfrutarla en tierra más cuantiosa y puntualmente atendida sin peligros y privaciones y á la mira de más positivas ventajas?

Pues de su propio peso cae la respuesta, y es en balde sustraerse á sus consecuencias; que si nuestra Marina actual sin aliciente que la sostenga, ni interés que la guie, ni opinion que la apoye llena su deber hasta donde sus limitados medios alcanzan, sería perfecta si se la dotara de medios perfectos y adecuados.

Si no existen hoy los héroes que han hecho legendarios sus hazañas en el mar, los descendientes de aquellos héroes llenan las listas de la Armada; si no menudean los Juanes, Mendozas y Navarretes, es porque andan escasos los estímulos, y no despierta fácilmente la emulacion si no la llaman un premio eficaz ó un reconocimiento sincero.

La raiz del mal no estriba en situaciones geo-

gráficas, ni en la ausencia de industrias, ni ménos en poco afecto á la vida de mar: la causa primordial y única está en nosotros mismos, es un vicio de nuestro carácter que nos domina y nos pierde. Comprendemos el daño, preveemos los que le pueden seguir, hacemos el propósito de sanarlo y acariciando el propósito nos dormimos hasta el dia siguiente. Si al despertar en éste no se nos ha olvidado el propósito de la víspera, dámosle vueltas hasta descubrir senderos practicables para su realizacion: en descubrirlos trascurren dias y dias, porque tan rápidos somos en concebir como pausados en obrar; y cuando todo se halla pronto y en orden, abarcamos en una mirada el conjunto ideado y lo que resta por hacer, sentimos el cansancio de la postracion y decimos: «harto hemos trabajado; terminen la obra los que nos sigan.» Y éstos que son carne de nuestra carne con iguales flaquezas é idénticos vicios, disculpan su inercia con la inercia de sus predecesores.

¿No es este el mal? ¿El temperamento que influye en los actos de cada uno y decide en los de la colectividad? Pues queda aún otro gérmen más funesto que nuestra apatía y nuestra inconstancia, y es nuestra ambicion.

Somos pigmeos con sueños de gigante: para nuestra ambicion no hay límites; no la ha aleccionado la Historia, ni aprovecha la más dura leccion

del desengaño. Nada nos escarmienta; no basta á humillarla el espectáculo de la triste realidad presente, ni la conveniencia propia la reduce á límites razonables: se revuelve inquieta dentro de ellos, suspira por más, y como lo más es imposible, invade las regiones de la fantasía.

La apatía unas veces, la inconstancia otras, y la desmedida ambicion siempre, han sido parte á labrarnos la envidiable situacion de hoy. Si la primera es vencida y ponemos en juego nuestra actividad, sale á su paso la inconstancia y la detiene; y si por acaso triunfa de este nuevo escollo, corre precipitadamente á estrellarse en otro escollo mayor que la destruye: la ambicion.

Hoy los tiempos revisten un carácter que no revistieron los tiempos pasados. Siglo de movimiento y de lucha, todo en él aparece arrastrado por el vértigo; se adoptan todas las formas, todas se ensayan y de todas se extrae un principio provechoso, un elemento propio para llegar á la perfeccion. El hombre se afana por su bienestar, la sociedad por su mejora, los pueblos por su florecimiento, el mundo entero peregrina en busca de un ideal que está del lado allá de las nubes; vencen peligros y logran ventajas, cada paso que emprenden les vale una adquisicion importante, rompen la gasa que cubría misterios impenetrables de la filosofía, ahuyentan errores de la ciencia, y

ganan adornos y galas para las artes; viven, en suma, riñendo batallas y conquistando lauros. Y el pueblo que sin tomar parte en este concierto desdeña su alcance y trascendencia, y se entrega al sueño por no sufrir las molestias de un largo viaje se expone á no despertar si lo arrastra el tropel en su camino, ó á despertar en el aislamiento cuando ya es inútil todo esfuerzo para unirse á los demás.

En este caso nos hallamos y no saldremos de él, en tanto que nos domine la pereza. De brazos cruzados aguardamos que el mundo haga su estacion de parada, para de un salto incorporarnos á él; sin detenernos á reflexionar que para llegar á la cumbre hay que rebasar la pendiente, que no hay sendero que la esquive y que, por ley fatal á que en vano queremos sustraernos, no bastan nuestras solas fuerzas para llevar á cabo en breve plazo su ascension.

Resalta el paralelo con toda exactitud, si aplicamos tal razonamiento al estado de nuestra Marina militar de los tiempos modernos.

Atraviesa la Marina en todos los países un período de crisis que la imprime varias formas sin que ninguna sea adoptada como definitiva. Cada etapa recorrida trae consigo un beneficio, pero como el movimiento no cesa, un beneficio nuevo neutraliza el anterior y todo es interino y transitorio.

Nosotros no hemos tomado parte en lo que pudiéramos llamar alianza del progreso; nos dió miedo someternos á sus exigencias y á sus sacrificios, nos dormimos en la confianza de no perder el tiempo, y ahora que despertamos en el vacío y vemos distantes á los demás, en vez de hacer un esfuerzo para desechar la apatía, y evitar que la distancia se agrande, continuamos en quietud diciendo: — ¡Si es imposible llegar hasta ellos....!

¡Qué ceguedad tan incomprensible! ¿Qué se espera? ¿Se aguarda acaso que cambien las leyes de la naturaleza? No; las naciones que no van hácia adelante, decrecen, y decreciendo mueren. ¿Se duda reconquistar el tiempo perdido y ponernos á nivel de los demás? Pues miétras más tarde emprendamos la marcha, más tarde la veremos terminada, y más larga será la distancia que de ellos nos separe, porque no han de detenerlos nuestra vacilacion.

Y de aquí nace y en esta errónea hipótesis descansa el cúmulo de razonamientos que para disculparse expone la opinion.

Es uno de ellos (el que de más fuerza reviste) que no está el Tesoro público en situacion de soportar el inmenso gasto que ocasionaria una reconstruccion marítima como corresponde á nuestros dias.

¡Cómo corresponde á nuestros dias....! Enten-

dámonos. ¿Corresponde la que ideó el génio portentoso de Somodevilla y llevó á cabo la constancia de Arriaga, Castejon y Valdés? ¿Es la vuelta al estado que tenía nuestra Marina la víspera de la catástrofe del 21 de Octubre de 1805? Pues el razonamiento es exacto: no hay dinero para tanto. ¿Es, por ventura, una Armada improvisada, más aparente que real, que no baste rada á contenerla, ni puerto á darle abrigo? Pues cierto es el razonamiento; no hay dinero para empezar.

¿Pero es algo de esto lo que se pretende? ¿Son estas las aspiraciones de la opinion?

Para levantar la Marina y convertirla en útil y provechoso elemento de defensa y decoro nacional cuenta nuestro Tesoro con sobrados recursos; persuádase de ello la opinion. Intentar otra cosa sería un alarde á más de insostenible ocasionado á vergonzosa ruina.

La reconstruccion de la Marina debe ser ordenada, gradual, por medios que á su tiempo expon-dremos ámpliamente, y no de modo precipitado é irregular. La Marina que nos corresponde es aquella que llenando nuestras múltiples necesidades podamos sostener; ni tan humilde como la existente ni tan soberbia como se pretende.

Desaparecerian este y otros razonamientos análogos de la opinion pública, si se tomara el trabajo de estudiar con algun detenimiento la cuestion.

Yo bien sé la causa de este retraimiento, que motiva un error imputable á nuestra Marina, error que no quedará sin combatir; pero así y todo, la opinion es soberana en el conocimiento de lo que á ella interesa, y si abandona el cuidado de estos intereses por temor á consideraciones que no tienen razon de ser, se expone á ser culpada de negligente y poco eficaz.

Así sucede con la Marina: la deja entregada á sus solas fuerzas sin mezclarse para nada en lo que verdaderamente se relaciona con ella; invade en cambio, el terreno propio, íntimo de aquella institucion, y en vez de adoptar el rumbo conveniente, se retrae dolida por el desaire, y la abandona por completo hasta el punto de darle pié para lamentarse de su aislamiento. Es un doble juego, en que la ciega opinion obra de buena fe, y la Marina consentida en una situacion que no puede sostenerse, hostiga cuanto pueda mortificarla en su quietud.

Y la opinion que se cansa de esforzarse en vano vuelve la espalda persuadida de que lucha contra un imposible, se encoge de hombros, da cuerpo al rumor, y acogiéndose éste en círculos y academias, traspone el umbral de las Córtes y se entroniza.

Hé aquí formada la montaña: explicado el camino que ha tenido que recorrer un error, vertido

por una parte y alimentado por otra, para llegar al punto en que hoy se halla.

Destiérrese, pues. El estado actual de nuestra Marina es insostenible; y si necesitamos de esta fuerza armada, como en la conciencia de todos está; si la reclaman nuestras atenciones en la Península y provincias de Ultramar; si la demanda nuestra Marina mercante, y la exige el decoro de la Nacion, hagámosla proporcionada á nuestros recursos dotándola con medios eficaces y permanentes.

Para ello, ya lo hemos dicho, basta sacudir nuestra apatía, perseverar en la obra, y moderar nuestra ambicion.

---

## II.

RAZON CONTRA SINRAZON; JUSTICIA CONTRA INJUSTICIA;  
PACIENCIA CONTRA AGRAVIOS.

El lema de nuestra Marina de guerra es este:  
*¡Intransigencia!*

Por ataques de la opinion, supuestos ó verdaderos (que no están todos los que son, ni son todos los que están), ha abandonado el campo donde aquélla se agita y desenvuelve, en que se depuran y cobran fuerza las instituciones, y se ha encastillado con armas y bagajes en una fortaleza que tiene por invencible; la ha rodeado de foso, contrafoso y mina, ha clavado en su escudo el lema antedicho, y respirando satisfaccion proclama que así vivirá exenta de peligros.

Este es el cuadro que se presenta á la vista del espectador más desapasionado.

De un lado la opinion; de otro la Marina; conserva cada una de ellas sus posiciones, y mutuamente se hostilizan; á intervalos se acometen y

vuelven á su punto de partida. No hay guerra declarada, pero no hay paz sincera. Es decir, se atraviesa la peor de las situaciones, la que más aniquila y destruye.

¿Cuál de ellas pierde más? En la duda, tentado estoy por decir que la Marina; pero lo que puedo afirmar es que las consecuencias las sufre el país.

Crear una colectividad emanada de la opinion, que puede sustraerse á su influjo, suponer que una vez creada no necesita para vivir de la sávia que robustece y agranda, es creer y suponer lo absurdo.

Poco gana la opinion prescindiendo de la Marina; ¿pero qué puede ganar la Marina prescindiendo de la opinion?

¿Hay agravios? ¿Pues por qué no se vengan? ¿No los hay? ¿Pues por qué esta situacion?

No existen, no: lo que ha motivado estas asperas, y ha traído las cosas al estado en que hoy se hallan, ha sido una serie de celos, susceptibilidades y rozamientos mantenidos con terquedad incomprensible, y llevados al extremo de la exageracion.

Arguye la opinion á la Marina de no corresponder con sus servicios al gasto que para su sostenimiento se impone el país, y la Marina que puede y debe combatir este equivocado razonamiento con armas de buen temple que atesora, en

vez de hacerlo así se limita á lanzar á la opinion el dictado de incompetente.

No entiendo que sea incompetente la opinion para conocer de asuntos de Marina. Concedo que no acierte á hablar propiamente de *velámen*, *clavazon* ó *motonería*; que no conozca la aplicacion, uso y significado del sin número de palabras que constituyen el tecnicismo naval, y se dé el caso de designar una determinada con otra que significa lo opuesto: disculpo que exista la creencia de que para hablar de Marina sea indispensable sembrar el discurso de anclas, calabrotes, járcia, etc. etc: volcar, en fin, sobre un par de cuartillas todo un Arsenal; pero para debatir sus bases orgánicas, someterlas á la controversia de que ha de brotar la luz, iniciar sus mejoras, tachar sus inconvenientes y analizar su administracion, no sólo la opinion es competente, sino competéntísima, y diré más, tan necesaria y provechosa, como ociosa y perjudicial es la inaccion.

¡Ah! ¡si así se hubiera hecho! Si en vez de hacer gala de una erudicion ocasionada á peligros, invadiendo con ella el terreno propio, peculiar, privativo de la Marina, se hubiera atendido á lo de verdadera entidad, á lo que á ámbas interesa y al país importa, más lucido estaría nuestro poder naval.

No se ha hecho así: la buena fe de la opinion

ha sido castigada por la Marina con el peor de los castigos, el ridículo. Ha vuelto aquélla por sus fueros apelando á nuevos y no siempre apropiados recursos, y la Marina ha agregado al ridículo la altivez. Ha abdicado, por último, la opinion sus fueros, dejando abandonada á la Marina á su propia suerte, y ésta sonriendo un triunfo que es derrota, se ha encerrado en sus murallas desde donde no teme á la opinion.

¿Y qué ha conseguido con esto? Unir al contrario y dividirse ella. Los que veian en la Marina el elemento más valioso de una nacionalidad como la nuestra, han sospechado de su virtud y comenzado á recelar; los que esperaban el resultado de la contienda en dudosa actitud, se han decidido en su contra, y unos y otros han venido á reforzar á los que, por capricho no satisfecho ó pretension despreciada, combatieron y combaten rudamente á la Marina.

De esta manera la coalicion se presenta cada vez más amenazadora contra aquélla, y por eso, á pesar de ser parte de ella caractéres elevados, y hombres á quienes no es posible negar amor pátrio; á pesar de la índole noble de este pueblo que recuerda á cada momento sus pasadas grandezas y no desconoce los resortes que dan fuerza moral y material, la decadencia de nuestra Marina de guerra viene siendo rápida y decisiva,

perceptible para el más reacio á contemplarla.

Agréguese á este otro peligro mayor, el que sobreviene por sí mismo á las Corporaciones que se aislan del exterior; la desconfianza, la pasion, la injusticia y la discordia minando y haciendo chocar unos con otros los varios elementos de que esa Corporacion se compone, y veamos si tales causas no explican suficientemente el fenómeno.

En el interés de ámbas está el hallar términos honrosos de avenencia, el concertar paces duraderas. No es empresa difícil deponer recelos infundados de una y otra parte, nimiedades que el amor propio, mal aconsejado, sustenta.

Meditate la opinion que España es una nacion eminentemente marítima, no por circunstancias pasajeras y de ocasion, sino por designio de la Providencia al que es imposible contrariar:

Meditate que la cualidad de marítima obliga imperiosamente á sostener fuerzas en el mar:

Reflexione el estado en que se hallan hoy esas fuerzas, y cuánto resta por hacer para darles la proporcion de que carecen:

Desista de censurar en esas fuerzas lo que debe escapar á su censura y es privativo de la Corporacion, ni extravie con ataques personales, que nada suponen ni nada representan, el criterio público que debe moverse únicamente en la esfera de los principios:

Disculpe, áun cuando no sea más que por conveniencia propia, errores de la Marina de que es partícipe muy principal :

Haga sentir por medio de su más eficaz representante, la prensa, su influjo en la Marina, sus aspiraciones, sus procedimientos, su espíritu de progreso y de razonable innovacion :

Inculque á sus procuradores en las Córtes estas mismas ideas, envíe representaciones, mueva influencias ; no perdone, en fin, medio alguno que pueda contribuir á tan noble propósito.

Y por lo que á la Marina respecta, deponga, en primer lugar, su intransigencia que á nada bueno la puede conducir :

Atienda solícita los consejos de la opinion, y muéstrese dócil á su influjo ; que despues de todo, de ella ha de recibir todos los beneficios, y sin ella nada puede conseguir :

Oponga la razon á la sinrazon, la justicia á la injusticia, la paciencia al agravio :

No olvide que la opinion, en punto á Marina, por efecto del retraimiento en que hasta aquí se ha conservado, está naciente, y no es propio para enderezarla el ridículo, ni adecuada la altivez ; sino por el contrario la discusion ordenada y razonable, que ilustra y vence :

Salga, en fin, de su destierro ; abandone la fortaleza en que se cobija, destruya todo ese aparato

que la rodea y que tan perjudicial es á su conservacion, y láncese al campo abierto en que la opinion se mueve, y hermanada con ella, dénse mútuo apoyo pues que procuran un solo fin.

Este es el camino, único, que conduce á la union, que es la fortaleza: es fácil, llano, practicable, sin obstáculos en que tropiece la dignidad, ni abrojos que la hieran. Si no se emprende, no busquen luégo el amor propio, la prevencion ó el encono escudo á sus torpezas en vanas declamaciones, ni achaquen á mala fortuna lo que es deliberado error, ni á designios providenciales, los que emanan de la voluntad.

¡Y cuánto cambiaria el aspecto de las cosas de Marina, si á la tirantez de hoy sucediera una franca y sincera cordialidad! ¡Qué distinto aspecto cobrarian nuestras fuerzas marítimas! ¡Qué impulso tan creciente obtendrian sus elementos! ¡Qué interés despertaria su conservacion! ¡Qué bienes tan grandes trascenderian al país!...

Deshecho el hielo que mantiene estancada la actividad, no habia de trascurrir largo plazo sin dar frutos ventajosos; y ahora una industria que renace, ahora una nueva que se naturaliza en nuestro suelo libertándonos de extranjero tributo, ahora una reforma beneficosa, ya un estímulo que se despierta, ya una ocasion que patentiza el acierto, de triunfo en triunfo y de conquista en

conquista, tocaríamos el límite de que tan distantes estamos, y al que tanto nos interesa llegar.

¡Qué aspiracion puede haber más noble, ni qué empresa más conforme con nuestras necesidades y con nuestra dignidad!

Fuerza es realizarla, ya que el amor pátrio lo demanda. Inspirada en él, mi pluma humilde cree adelantar mucho para el remedio, señalando el gérmen que produce la enfermedad. No la guia ni la guiará nunca nada que sea bastardo, ni que en su sentir, se aparte de la verdad; ménos habia de torcer sus puntos el interés ó la pasion. Analiza friamente, expone con sinceridad, indaga, deduce, y como tiene el valor de la conviccion y no ha perdido, por fortuna, la fé; como nota la atmósfera que rodea en nuestros dias todo lo que es de Marina ó de ella procede; como percibe la enemiga que la asedia, y vé abrirse rápidamente paso al error, sin que lo atajen aquellos que, pudiendo hacerlo, se mantienen en silencio; á trueque de no ser oida ó de ser mal juzgada, se atreve á decir á la opinion: *paz con la Marina*: y á la Marina, *paz con la opinion*.



## PARTE SEGUNDA.

## PARTE SEGUNDA.



## PARTE SEGUNDA.

MARINA DE GUERRA. — VICIOS DE QUE ADOLECE.

---

### I.

CUERPO GENERAL DE LA ARMADA. — CONTRAMAESTRES.

Si mi propósito fuera hacer un libro exclusivamente para la Marina, tendría que desglosar de él mucho de lo que contiene esta segunda parte. Pero escribo para todos, y no hallo medio de evadir la exposición detallada del organismo marítimo, tal como existe en nuestros días; porque conviene á mi propósito, y porque no sería del todo acertado tildar los defectos sin presencia del original ó, por lo ménos, de su retrato.

Y hay más todavía: la lealtad obliga á ser muy minucioso en la pintura, esclavo de la exactitud, y á no descuidar el menor detalle que pueda contribuir al perfecto conocimiento de la materia.

Véome, pues, precisado á volver atrás en mi camino, y retrotraer los sucesos al punto de que arranca la actual organizacion de la Armada, que

no será mucho andar, porque la jornada es corta y la haremos de prisa.

En rigor todo el edificio marítimo hoy en pie fué levantado en el período que media del año 1840 á 1850; habia ántes de aquella fecha elementos vários, y algunos ciertamente con más vigor que hoy; pero el conjunto, la redondez que hoy reviste la Armada española, débelos al decenio mencionado.

Fué obra gigantesca, que haria honor al génio que la creara, si no pudiera tachársele de improvisor. En efecto, se adoptó un plan uniforme, grandioso, depurado de antiguos defectos, por más que inculó no pocos la imitacion: se emprendió la obra con grandes bríos, y cuando iba en vías de término, se acabó el dinero, ó las ganas de gastarlo, con lo cual todo se malogró.

No soy del todo exacto: quedó algo, quedaron sentadas las bases y casi organizado el personal. ¿Pero cómo conservarlo no dándole empleo? ¿Cómo instruirlos si no habia buques en que embarcarlos? ¿Y cómo hacer buques, si la operacion es costosa, y no se hallaba el Tesoro en situacion desahogada? (1).

---

(1) Conviene advertir al lector, sin que esto sea ofender su perspicacia y buen sentido, que el Tesoro español siempre estuvo ahogado para la Marina.

Era, sin embargo, de toda urgencia, hacer un nuevo sacrificio para que no se malograran los anteriores y pudiera aprovecharse, siquiera en parte, lo ya organizado. El Estado pensó detenidamente qué partido debía tomar, por cuál sistema se había de decidir, y como acontece á menudo, decidióse por el más caro y peor de todos los conocidos, por monopolizar la construccion. Golpe mortal que á un tiempo fué á dar en la industria y en la Marina.

Desempolváronse los Arsenales, convertidos hasta entónces en inmensas necrópolis, invirtióse un buen caudal en materiales de todo género, resonó de nuevo el martilleo en sus talleres, y cuando trascurrió algun tiempo más del preciso para construir una numerosa escuadra, botóse al agua el primer barco, que se mantuvo á flote burlando las mal intencionadas esperanzas de los que, suponiéndole de oro macizo, contaban con que se iria desde el primer momento á pique.

Y miéntras hubo millones, que nunca abundaron, fuimos teniendo barcos, más ó menos caros y más ó menos malos, pero barcos, al fin, que representaran nuestra bandera. De pronto se apaga el ruido en los Arsenales, se dá vagar á la maestranza, única adquisicion ventajosa que habia reportado el sistema prohibicionista adoptado, y los buques cargados de achaques y de años van

poco á poco desfilando á nuestra vista y dando con sus armaduras en el fondo del mar.

En tal estado se presenta hoy la Armada á nuestro análisis, que es hora ya de empezar.

Constituyen el personal de la Marina los siguientes Cuerpos:

General de la Armada en dos escalas, activa y de reserva; Cuerpo de Contra maestres, de Ingenieros, de Maquinistas, de E. M. de Artillería, de Condestables, de Infantería de Marina, Administrativo, de Guarda de Almacenes, de Sanidad, Eclesiástico y Jurídico.

Con sólo enumerarlos, vislumbro la pregunta que ha de ocurrírsele al lector: ¿Si hay un Cuerpo *general*, para qué son tantas especialidades; y si éstas son necesarias, dónde está aquella generalidad?

El argumento es de los que desconciertan y ponen en aprieto; pero domine su curiosidad el interrogante y sígame atento.

El Cuerpo, llamado general, de la Armada, es sin duda alguna el más importante por su mision dentro de la Marina; tiene á su cargo el manejo y gobierno de los barcos, instruccion y mando de

sus tripulaciones; representa á la corporacion en todos sus actos, y, para no cansarnos, asume todas las atribuciones y á él compete la direccion superior en todos sus ramos. Puede decirse que es un sol al rededor de cuya órbita giran, á modo de satélites, todos los demás cuerpos; con tal propiedad que la luz de aquél es directa, y refleja la de éstos.

Entra una criatura de trece años (algunas no los han cumplido) prévio un exámen de materias exigidas con la extension que permite tan corta edad, en la Escuela naval que, á bordo de una fragata, proporciona el personal que constituye dicho Cuerpo; y no han trascurrido tres años cuando la abandona pertrechado de todos los conocimientos que requiere un buen Oficial de Marina.

Grandes cosas pueden aprenderse en tres años, si á buenos maestros se dan buenos discípulos; soberbias si éstos han sido dotados por Dios con talento supino; maravillosas si á todas estas circunstancias se agregan una aplicacion constante y una laboriosidad sin límites; pero como no es dable suponer tanto favor ni excluir disfavor alguno, puede racionalmente deducirse que en tres años quedarán muchas cosas por aprender y todas ellas sin conocerse á fondo.

No quiero, sin embargo, negarle la instruccion necesaria, que soy el primero en reconocer y pro-

clamar; ni censuro la corta edad en que tales conocimientos se adquieren, pues si bien no es la más propia para fijar la atención en lo que se estudia, es la más conveniente para habituarse á la vida del mar, cobrarle afición y llegar en buena edad á su término; comprendo que la práctica constante que ha de seguirle fija el estudio adquirido; tengo la convicción de que con alguno ménos puede dirigir y dirige un piloto su nave; lo que no adivino ni relaciono bien es por qué ha de recibir la denominación de *general* el Cuerpo que á tan limitado campo se concreta.

Cierto que los hechos demuestran en este Cuerpo una ilustración no común que trasciende á todas sus esferas; ¿pero procede esta ilustración de la Escuela naval? No; la ha creado la iniciativa particular, y la iniciativa particular la sostiene para honra de la Marina. Había de anidarse en todos sus individuos y no por eso perdería fuerza la observación, si no era exigida de una manera oficial y reglamentada á cambio de beneficios reconocidos. Y como no es exigida esta iniciativa, ni obligatoria esta ilustración, tenemos que prescindir de la excepción y concretarnos á la regla.

¿Conviene, pues, al Cuerpo, así formado, la denominación de *general*? Y si le cuadra la denominación, ¿qué otra ha de darse al conjunto de Oficiales de ese mismo Cuerpo, que amplían los cono-

cimientos elementales que sirven de base á la carrera, y cursan oficialmente en un Establecimiento científico de la Marina, estudios superiores con verdadera extension y profundidad? ¿Es lógico confundir en uno solo dos cuerpos distintos que debieran tener aplicacion y cargo diferente? La confusion, en este caso, viene á hacer ilusorias las ventajas que se seguirian de una lógica separacion, y si hasta aquí no se ha resentido con ella, por fortuna, el servicio, pudiera andando el tiempo resentirse, porque la arbitrariedad y la ligereza andan siempre acechando descuidos

Interesa, por lo tanto, un deslinde que separe y defina con exactitud los derechos y deberes de cada uno, que los reglamente y ofrezca garantías bastantes para todas las contingencias que puedan sobrevenir. El Oficial de Marina que no ha sufrido más prueba que la que hoy se exige, no puede, en justicia considerarse como Oficial de un Cuerpo *general*, porque carece de aptitud para ello; el que, salido de la Escuela cursa estudios de ampliacion y superiores, y los acredita de un modo oficial, tiene perfecto derecho á aquella denominacion; á mayor abundamiento si se adopta el conocimiento extenso y profundo de otras materias que nos permitiremos indicar.

Para el primero, parece jactancioso el calificativo; para el segundo es apropiado y natural.

Respecto á si es tan numeroso el personal de este Cuerpo, como algunos pretenden, ó insuficiente, como sostienen otros, poco he de decir.

Si atendemos al estado en que hoy se halla el material flotante, hay que confesar que es excesivo ; si se considera el en que se debe hallar, hay rigurosamente el preciso. Así lo creo, y así conviene al plan que en lugar oportuno propongo ; si bien se nota en los diferentes grados de la escala alguna desproporcion numérica. Pero estos detalles escapan de propósito á mi exámen, porque ni los considero necesarios ni estimo oportuno dar grandes proporciones á este trabajo, de suyo penoso para el que busca conclusiones terminantes sin más que el preciso atavío.

Y obediente á mi propósito, ya que es forzoso pasar revista á todo el personal de la Armada, á fin de facilitar un conocimiento exacto de su organismo, me he de detener breve rato en aquellos que, á mi juicio, no requieran innovacion, para ahorrar tiempo y espacio que dedicar á aquellos otros que la reclamen.

Auxiliar del Cuerpo llamado general de la Armada, es el de Contra maestres.

Lo forman una serie de rudos marinos, disciplinados, sufridos, competentes, adornados de todas las virtudes militares, viniendo á ser dentro del Cuerpo general lo que las clases dentro del Ejército. Superan, sin embargo, con mucho á éstas; porque su instruccion es mayor é inmensamente mayores sus sufrimientos.

Ellos son los auxiliares más eficaces y activos dentro de los buques; tienen á su cargo la materialidad y el mecanismo que tanto es de admirar en aquéllos; traducen las órdenes superiores en la maniobra y en el combate; son en fin indispensables y llenan su mision importante de manera cumplida y digna de alabanza.

Nació en la costa, ejerció su juventud en la pesca, creció en el mar como la gaviota y como ella anuncia la borrasca; curtió su rostro el sol de los trópicos, y vió tanto, y tantas veces peligró su vida, que posee un vasto repertorio de narraciones y un caudal de conocimientos prácticos que utiliza oportunamente y con provecho. Tal es el contra maestre, irremplazable en la Armada.

Y ésta, que lo comprende así, premia justamente sus servicios y fomenta un personal de difícilísima adquisicion, con medios eficaces que hacen honor á su prevision y muestran su acierto.

---

## II.

### INGENIEROS. — MAQUINISTAS.

Dijimos que en el sistema planetario de la Armada, el Cuerpo general es el sol de que dimana la luz. El de Ingenieros, siguiendo la metáfora, es el primer satélite en importancia, y no diremos en mérito por no causar envidia al mismo sol.

Acusa en su instruccion todos los adelantos, posee el conocimiento profundo de cuantas materias constituyen la base de su profesion; y, dentro de su especial cometido, el más exigente no encuentra tacha, ni reparo alguno que hacer el más observador.

Es un Cuerpo facultativo por excelencia, cuyo distintivo especial es la reflexion y la madurez. Se creó en 1770, época que evoca la mente con agrado; porque toda ella está sembrada de figuras grandiosas á quienes todo lo deben las ciencias y las artes, el comercio y la industria, cuanto representa en las naciones apogeo y riqueza.

Fué su maestro un francés, pero bien pronto los discípulos dejaron muy atrás al maestro y acreditaron en la experiencia conocimientos superiores, que dieron mucho bueno que hablar de la Escuela fundada en Cartagena.

Era de necesidad imperiosa sostener entónces este Cuerpo, no habiendo otro alguno civil ni militar que hiciera sus veces ó supliera en parte su mision, y tratándose como se trataba de levantar bajo nueva planta todo el edificio de la Marina; mas aquellos alientos vinieron á tierra con los desastres navales provocados por nuestra torpeza política á fines del siglo XVIII y principios del actual, sucediendo al reposo la inquietud, á la paz la guerra, y al bienestar la miseria.

Y de tal modo cundian estos males en todas las esferas que era difícil entrever el dia de su destierro. Ninguna invadieron tanto sin duda alguna, como la Marina, pobre institucion en quien parece se han de estrellar en España en toda época los cálculos de sus hacendistas.

Resonó por primera vez la palabra *economía*, tan beneficiosa si se aplica con acierto, cuanto fatídica si se le dá torcida interpretacion, y como caía en terreno ya preparado y somos amigos de la novedad, se apresuró su ensayo en aquello que se ha considerado supérfluo.

A la sazón estaba la Marina en actitud de so-

portar con resignacion el ensayo. El *hambre* dominaba en todas las escalas de su personal, al punto de haber ocasionado bajas en no corto número; y por el estado de éste puede colegirse cuál fuera el de su material. Y es cosa de perder la razon, echarse á buscar en aquel inmenso páramo, pasto en que se cebara la economía. Si no se pagaba el personal ni el material era atendido; si no se carenaba un buque por no tener dinero, ni era posible instruir en la maniobra por no haber barco pertrechado, ni se hacía ejercicio de fusil, ni ménos de cañon, por no gastar pólvora, ¿dónde hacer economías?

Veinte años de continuo pensar resolvieron el conflicto y al fin en 1827 hallóse la fórmula que conciliaba la penuria del Erario con la miseria de la Marina. De una plumada fué suprimida en su mayor parte, no escapando de la medida el Cuerpo de Ingenieros (1).

---

(1) Véase el siguiente párrafo de la Memoria que de orden superior le fué encomendada siete años más tarde al brigadier de la Armada, señor don Alonso de la Riva.

Alude al abandono en que eran tenidas las atenciones del personal de la Marina, expone la miseria que sufría, y examinando el estado de aquel instituto por efecto de las economías, dice:

«Así es que no se pinta un buque cuando lo necesita para su conservacion exterior ó interior, por economía. No se hace ejercicio de fuego, aunque sea preciso para estar ex-

El personal salió ganancioso de tal acuerdo, pues que lo libertaba de un servicio penoso mal recompensado y completamente desatendido; y la nacion recogió gran cosecha de perjuicios, á cambio de legalizar un ahorro que de hecho venía ya haciendo en la consignacion de la Marina.

El Cuerpo de Ingenieros se extinguió en ocasion oportuna, porque no entrando en la mente de aquellos Gobiernos hacer barcos, ni obra al-

»perto en un combate, á fin de no gastar pólvora, por eco-  
 »nomía. No se reemplaza á su debido tiempo, con perjuicio  
 »del servicio, por economía. Ni se tiene academia de  
 »Guardias marinas, aunque sea precisa para cimentar el  
 »espíritu militar, la noble emulacion, y el amor al servicio,  
 »por economía. Se extingue el Cuerpo de Ingenieros é Hi-  
 »dráulicos, por economía, y se crea el de Constructores  
 »como si en toda facultad no fuese tan necesaria la teoría  
 »como la práctica, y como si á la institucion de aquéllos no  
 »pudiese prefijarse la comprension precisa de ambas partes.  
 »Los pocos buques armados que hay se están en puerto,  
 »consumiendo víveres y devengando sueldos, pudiendo estar  
 »cruzando á la boca del puerto, ejercitándose en la pericia  
 »marinera y militar de su profesion hasta que fueran comi-  
 »sionados; pero por evitar los gastos del uso del aparejo ó  
 »de alguna ligera avería que se compensaria con el ahorro de  
 »cables é instruccion que se adquiria, no se verifica por eco-  
 »nomía. Baste, por fin, decir que se ha llegado á consultar  
 »si se podría hacer el gasto de una libra de velas, y de sebo,  
 »para el reconocimiento de un pañol de pólvora.»

guna en los Departamentos y Arsenales, holgaba del todo el personal que desempeña este cometido.

Pero vinieron los años y con ellos se hacía patente la ligereza llevada á cabo, se intentó restablecer lo perdido, se hicieron esfuerzos laudables con tal objeto en 1834, estrellándose todos ellos en la afflictiva situacion del Tesoro; y cuando ya parecia perdida la esperanza de conseguirlo, ó por mejor decir, cuando debió abandonarse porque no era de necesidad, creóse de nuevo el Cuerpo de Ingenieros navales (9 de Junio de 1848).

Tal aseveracion, que no dejará de causar extrañeza, exige demostracion y voy á intentarla.

En 1827 lo mismo que en 1834 se hallaba España en el atraso más lamentable. La cultura adquirida en el último tercio del siglo anterior se habia borrado por consecuencia de innumerables torpezas: habíamos permanecido inactivos un buen número de años que las demás naciones aprovecharon á su sabor impulsando todos los ramos del saber humano. Hiciéronse nuevas y maravillosas aplicaciones de la industria, se reformaron muchas y se inventaron no pocas: no amanecía dia en que no se obtuviera un hallazgo: senderos vírgenes se abrieron á la actividad del hombre; pero todo este aparato de regeneracion, toda esta sávia vivificante que venía á relevar los moldes, ya gastados, de la antigua civilizacion, se estancaba del lado allá del

Pirineo, barrera que el oscurantismo bárbaro que nos dominaba en aquella época cuidaba á todo trance de sostener. A España no llegaban los vientos bonancibles que barren los miasmas y depuran la atmósfera; en su suelo se dibujaban aún claras y distintas las huellas de cien mil franceses, que, á mayor abundamiento, se encargaban de ahondar muchos más miles de españoles. Y como la cultura se aviene mal, pero muy mal, con la discordia y la lucha, viendo á éstas triunfantes, y no hallando caminos por donde venir, fué enojada á tierras más felices. Nos encontrábamos, pues, en plena oscuridad; faltos de los elementos primordiales, y hasta careciendo de brazos, pues que todos eran pocos para empuñar las armas, favorita ocupacion de este pueblo de revistas militares y uniformes.

En tales condiciones, si se trataba de reorganizar la Marina, era indispensable dotarla de elementos propios, puesto que ni por analogía existían otros en la nacion aplicables á dicho instituto, con especialidad del ramo de Ingenieros. Todas cuantas tentativas se hicieron en aquella época en favor de esta idea eran perfectamente lógicas; pero ¿era igual la situacion de España en 1848?

Por fortuna, habia cambiado mucho; la paz protegia con su escudo á toda la Península, y esta sola consideracion favorece mi aserto, aparte la

adopcion de nuevos procedimientos que crearon un nuevo régimen de gobierno.

La sávia estancada en la frontera, apénas cesó de este lado la resistencia, se filtró á través de la montaña y fertilizó nuestros sedientos campos. Fué poco á poco haciéndose el milagro y comen- zaron á tocarse sus ventajas cuando se pensó y llevó á cabo la reconstruccion de nuestro poder marítimo.

Cómo se efectuó ya se ha dicho y parece ocioso volver sobre ello; bueno es, sin embargo, repetir que la obra ideada revestia proporciones que no eran, en el trascurso del tiempo, fáciles de soste- ner. ¿Contaban los iniciadores y ejecutores del pro- yecto con la seguridad de que el presupuesto de Marina iria en aumento creciente, ó por lo ménos, que no sufriria merma en lo porvenir? ¿Calcularon sufragar con una exigua suma gastos enormísi- mos? ¿No consideraron conveniente para la Ar- mada llevar á ella otros elementos que los que venía sancionando la costumbre y la necesidad? ¿Fué propósito firme no reparar en muchos que á la sazón existian y que hubieran sido aprovecha- bles con ventaja para la Marina y alivio de sus cargas? ¿Se quiso hacer de ésta una institucion in- dependiente por completo, sin trabazon alguna con todas las demás que constituyen el organismo administrativo en la esfera civil?

○ Pues sea cualesquiera de estas la causa de tal determinacion, y alguna tiene que ser, los iniciadores y ejecutores del proyecto anduvieron poco acertados, porque todas ellas son igualmente erróneas.

¿De dónde colegir que la nacion, trabajada y amenazada de mayores trabajos en lo futuro, podria soportar desahogadamente los gastos de un plan exagerado y repentino, falto de la preparacion lenta y gradual que toda reforma requiere? No era presumible; en un dia mismo no se destierran vicios arraigados y se adquieren virtudes. Ni es de suponer tampoco que presupuestaran gastos de entidad con ingresos baladíes, porque el error es de tanto bulto que no puede evadirse: lo que se entrevé, lo que se adivina es el pensamiento que los guió de no inocular en la Armada gérmen extraño, por más que comprendieran, ¿cómo no? la conveniencia de hacerlo así.

Hubo, indudablemente, el propósito de constituir una Corporacion independiente, desligada de todos los demás ramos del Estado; y obedeciendo á aquel fin, sin reparar en cargas que, de subsistir, dejarian en el mayor abandono otras atenciones preferentes, dotósela de un personal no todo necesario.

Se suprimió el Cuerpo de Ingenieros navales, arrostrando el inconveniente de no haber otro aná-

logo perfectamente organizado con que sustituirlo, por considerar imposible su mantenimiento con cargo al presupuesto de Marina; y cuando desapareció aquel inconveniente, puesto que existia un Cuerpo de Constructores prácticos que podia atender á lo secundario, y organizadas carreras civiles que, ampliando sus conocimientos, podian atender á lo principal, á pesar de subsistir las mismas dificultades económicas, fué el Cuerpo de Ingenieros navales restablecido.

Esto será lógico, pero no lo parece. Este tejer y destejer continuo que caracteriza á nuestra Administracion en todos sus ramos extendiéndose á la mayoría de los servicios públicos, acusa en primer término falta de plan y criterio fijos, y dá á entender que aquéllos no están basados en razon, sino en circunstancias. Lo mismo mueren que resucitan, Lázaros en quienes el poder ensaya su aptitud para hacer milagros, ocasionando no poco trastorno que trasciende á la opinion, y lleva á su ánimo la duda de si debe ó no debe existir una Corporacion que así aparece y desaparece de la escena.

Vacilaria el mio, si no tuviera meditada en todas sus fases la cuestion concreta de que ahora se trata para resolverla en este sentido:

El Cuerpo de Ingenieros navales debe existir, pero no debe ni puede gravar el presupuesto de Marina.

¿Y cómo compaginar tan opuestas tendencias? Si de un lado se considera precisa la existencia de este Cuerpo, y de otro se exige el presupuesto de Marina de mantenerlo, ¿qué otro presupuesto lo ha de mantener? Tales preguntas que surgen espontáneamente apénas expuesta mi tésis, pudieran ser contestadas con esta petición: «dad á la Marina un presupuesto de <sup>con cuenta</sup> cinco millones de pesetas, y continuarán las cosas como están;» pero como lo primero no es posible, ni lo segundo conveniente, vuelvo á mi tésis y á ella me amparo, convencido de que entraña la más favorable solución.

Es axiomático el principio de que una institución no prospera si no limita los gastos á los recursos con que cuenta: vea la Armada si bastan á sostener sus cargas los exiguos medios de que dispone; y no abrigue ilusiones de que la nación va á ser repentinamente pródiga con ella, porque han de trascurrir años y años sin ver la esperanza realizada, á ménos que se estimule á la opinion por medios prácticos y se adopte un plan acertado. Hay, pues, que aminorar sus gastos, procurando no perturbar, sino por el contrario conseguir mejoras, que es una de las razones en que mi tésis se apoya.

Yo pudiera, siguiendo el procedimiento casi general, hacer una excursión detenida, á modo de

veraneo, por el extranjero, analizando las distintas organizaciones que en sus varios Estados reviste la Marina; pudiera patentizar cómo naciones que ejercen predominio en el mar no se permiten el lujo de sostener cuerpos especiales áun contando con caudales diez veces mayores que los nuestros; me sería fácil extenderme aquí en consideraciones sobre la Marina inglesa, patron por que se cortan las Marinas de otros muchos Estados, examinándola en todas sus fases y estudiando detenidamente sus varios servicios; pero el recurso está ya gastado sobremanera, no hace mella en la opinion, y profeso en este punto la de que no nos conviene tomar de aquí y de allá modelos que traídos á España pierden virtud, sino crearlos adecuados á nuestras necesidades, á nuestros recursos, y áun á nuestro especial modo de ser.

Desecho, pues, por innecesario un argumento que pudiera dar fuerza á mi aseveracion, para basarla únicamente en aquellos otros que están á la vista de todos, y á todos se imponen por igual.

Probado que el presupuesto de Marina es insuficiente para atender á los múltiples cuidados que hoy pesan sobre ella, y dicho que el Cuerpo de Ingenieros navales debe subsistir, hay que conciliar ambos términos por medio de una fórmula conveniente para todos los intereses y que beneficie al mismo tiempo á la Armada.

La fórmula apetecida sólo puede hallarse en una nueva organizacion. Desglosando de la Armada el Cuerpo de Ingenieros navales tal como hoy existe; llevando los conocimientos de Arquitectura naval que se exigen á éste, á la Escuela de Ingenieros de caminos, canales y puertos, para formar una seccion especial que constituiria una carrera de aplicacion en la Armada; y el resto de los estudios que se cursan hoy en la Escuela especial de Ingenieros navales agregarlo al programa de los que constituyen la enseñanza superior establecida para Oficiales del Cuerpo general, que entonces y sólo entonces tenian justificada esta denominacion.

De esta manera se lograba :

Primero : Aliviar el presupuesto de Marina de un gasto que hoy no puede sostener, ni es fácil que mañana pueda; porque para el aumento de su consignacion tardará mucho en amanecer ese mañana.

Segundo : Subsistiria siempre el Cuerpo de Ingenieros navales.

Tercero : Se daba mayor amplitud á esta carrera favoreciéndose el concurso, que es la mejor garantía del éxito, puesto que se camina sobre base sólida y reconocida como ventajosa.

Cuarto : Justificaba la denominacion de *general*, parte del Cuerpo que hoy la recibe sin fundamento serio.

Quinto: Economizaba la Marina gastos de importancia en comisiones y cargos especiales que en adelante podian desempeñarse por su mismo personal.

Sexto: Se llevaban á la Armada nuevas actividades, elementos civiles que son los que convienen en este ramo, tendiendo así un puente entre la Marina y los demás organismos del país.

Sétimo: Quitábase al Cuerpo de Ingenieros navales el carácter militar que hoy reviste, impropio del cometido que desempeña, reñido con él, y no justificado en manera alguna; carácter que malogra gran parte de su éxito porque mata su iniciativa y lo supedita á menor autoridad científica que sea mayor autoridad militar.

Basten las ventajas enunciadas á dar idea del sinnúmero de ellas que se derivarian de la práctica de esta nueva organizacion. Las abarca el pensamiento en su conjunto, y apénas las desentraña, unas se desprenden de otras al extremo de hacerse interminable su enunciacion.

Si fuera posible en un dia, en un momento dado trocar una organizacion por otra, rápida como el trueque surgiria la ventaja.

Yo veo un personal modelo, poseedor de los más vastos conocimientos, constituir un Cuerpo dentro de la Armada; analizo los poderosos medios con que cuenta, mido la exigüidad de los que

hoy puede ofrecerles la Marina, y siento la angustia que causa ver frustradas fuerzas que, con otra organizacion, dieran irremisiblemente mayores provechos.

Tal como hoy se halla constituido el Cuerpo de Ingenieros navales, dada nuestra relativa pobreza, no puede responder cumplidamente á su mision. Su constitucion actual le obliga á un ensayo continuo de mejoras é inventos para el cual no presta recursos la nacion.

Supongamos un proyecto de vaso marítimo, ideado por dicho Cuerpo, que se separara un ápice no más de lo hasta aquí conocido; supongamos que la opinion competente fuera unánime en juzgarlo acertado y útil; supongamos más aún, y esto es mucho suponer, que el presupuesto de Marina contase con los fondos necesarios para su construccion; á pesar de todas estas favorables circunstancias, ¿qué ministro del ramo, por valor que tuviese, se sentiria con todo el necesario para decretar su construccion? ¿No quedaria siempre el reparo de que en la práctica descubriese algun defecto que hiciera estéril el sacrificio impuesto para su realizacion? ¿Y qué ministro que de buen y celoso administrador se precie, compromete en las contingencias de un proyecto una fortuna de cuarenta millones de reales, á lo ménos? Trátárase de un monumento tauromáquico ó de un palenque

que *fomentase* la cría caballar, y sería otra cosa; pero en adelantos para la Marina..... ¡Imposible! no hay ministros de tanto valor.

Después de todo, la circunstancia de que para ciertos servicios que pudieran estimarse de supérfluos, no se repare en sacrificios, no abona se observe igual conducta respecto á otros de verdadera necesidad; lo que sí hay derecho á pedir y la nación no tiene ningun derecho á negar, es que los necesarios sean atendidos con preferencia á los supérfluos y se concedan recursos suficientes para ser desarrollados.

Aunque se marchiten con ello nuestras ilusiones, preciso es repetir una vez más que no podemos igualarnos en ciertos servicios á otras naciones; tenemos que concretarnos á lo práctico y razonable dentro de nuestra situación. En el ramo de construcciones navales no faltan idealistas que pongan la mira en Inglaterra, y sueñen con trasplantar á España su sistema y procedimiento, sin considerar diferencias esencialísimas que hacen imposible y perjudicial la adopción. La Marina inglesa cuenta con un presupuesto enorme, que le permite hacer ensayos costosísimos de que logra indudablemente gran utilidad: no ha llegado á poseer un *Minotauro* y un *Inflexible* sin haber borrado de la lista de sus buques muchos *Captain*; pero nosotros no gozamos, desgraciadamente, de

tan privilegiada fortuna, y ya que los tiempos presentes revisten marcada tendencia á la asimilacion, estamos obligados á aceptar esta ventaja en compensacion á aquella falta, concretándonos á imitar ó reproducir lo ya aprobado y reconocido por mejor.

Véase por qué el Cuerpo de Ingenieros navales se vé imposibilitado de cumplir sus fines. Y como la causa subsistirá en tanto que esté en pié su origen, lo importante es extirpar éste, y de ahí mi proposicion.

No se me tache de prentencioso si digo que resuelve la cuestion con ventaja para todos los intereses. Pero no he de levantar la pluma sin insinuar que tengo previsto el argumento que es fácil se opongá á cuanto he dicho. Si se desposee al Cuerpo de Ingenieros navales del carácter militar que hoy reviste, ¿cómo conciliar que un Cuerpo civil preste servicio dentro de un ramo militar sin que se quebrante la union que debe apetecerse en estos casos? En primer lugar, haré constar que las funciones que desempeña el actual Cuerpo de Ingenieros navales son puramente civiles. Lo mismo el Comandante del ramo en los Arsenales que el Jefe de la Seccion del detall, que el de talleres y obras á flote, que el de astilleros, que el de obras civiles é hidráulicas, son militares porque la Marina les ha concedido esta equipa-

racion; pero no porque la necesiten en poco ni en mucho para el buen desempeño de su cometido. Y, en efecto, no se comprende la necesidad de llevar galoneadas las boca-mangas para dirigir con acierto las operaciones del desguace de un buque, ni para reconocerlo por consecuencia de necesitar obras, ni para presenciar su entrada en dique ó varadero, ni para construirlo desde que se ponga la quilla hasta su bote al agua, ni para inspeccionar los talleres y la preparacion de gradas de construccion, ni ménos para dirigir la de varaderos, muelles de los Arsenales, fosas, diques y toda clase de edificios para la Marina, obras de limpia y dragado que requieran las dársenas, caminos y calzadas, todo aquello, en fin, que es peculiar del ramo.

Léjos de ser así, entiendo que la equiparacion militar que hoy tiene le perjudica y mata su iniciativa. No sucede lo mismo con el Cuerpo de Constructores prácticos, que por su secundario objeto y su continuo roce con los Cuerpos militares de la Armada, debe en cierto modo estar sometido á la disciplina militar, á cambio de las ventajas que el fuero militar ofrece.

Y no se busque pretexto para combatir, buscando analogía con el Cuerpo de Ingenieros del ejército, porque el resultado sería contraproducente en alto grado. La diferencia entre éste y el

de la Armada es tan notoria que excusa toda disertacion de mi parte.

No faltará quien diga. Si el Cuerpo de Ingenieros navales va á ser reemplazado por dos Cuerpos, y los servicios que ámbos presten á la Marina han de ser abonados con cargo á su presupuesto, ¿dónde está la economía?

En las ménos palabras posibles, porque ya es hora de cerrar este capítulo, procuraré aclarar conceptos vertidos en él, aclaracion que bastará á desvanecer la duda antedicha.

Lo que pretende la proposicion sustentada es aligerar el presupuesto de Marina de una carga que no deja de tener importancia, á cuyo efecto debe irse extinguiendo dentro de él el Cuerpo de Ingenieros navales, dotando al mismo tiempo á la Armada de un Cuerpo práctico que pueda de una manera permanente atender á sus múltiples necesidades de carácter secundario; y pasando el de Ingenieros de la Armada á refundirse en el de Caminos, Canales y Puertos para constituir una carrera civil que preste en determinados casos servicio á la Marina, por medio de concurso, que es la mejor garantía de éxito en las construcciones. Para el desempeño de comisiones, representacion en Juntas, detall de maestranza, etc., etc., basta el Cuerpo general de la Armada, propiamente dicho.

Conste, pues, que sólo ha de gravar el presu-

puesto de Marina el Cuerpo de Constructores prácticos, en grado mucho menor que el de Ingenieros, puesto que han de ser más reducidos su personal y los sueldos á él asignados. Y que los servicios que á la Marina preste en determinados casos el Cuerpo civil de Ingenieros navales, si bien serán por ésta retribuidos, constituirán un gasto transitorio, relativamente exiguo por proveerse el servicio que lo ocasione por concurso; y aún muchos de ellos no afectarán en nada á la Marina, como tendremos ocasion de ver cuando del régimen más conveniente para los Arsenales nos ocupemos.

Queda aún una observacion por desvanecer, y es la de quién suplirá, por la reforma que se pretende, al Jefe ú Oficial de Ingenieros embarcado. Con sólo examinar la mision que lo lleva á bordo se desvanece esta que pudiéramos llamar preocupacion.

En primer lugar son muy contados los individuos de dicho Cuerpo que permanecen embarcados. Uno en cada escuadra ó division, y como de éstas no existe hoy más que una, pronto se liquida la cuenta. En segundo lugar, su objeto á bordo está reducido á estudiar, á vista del plano de construccion del buque en que navega, sus condiciones militares y marineras, así como las de los demás que componen la division, sus máquinas y

calderas, gobierno de ellos, y en general todo lo relativo á sus fábricas y arboladuras; y esto mismo bien pueden hacerlo los individuos del Cuerpo general que doten la escuadra.

Al tratar de los Maquinistas de la Armada, procedía hacer extensiva á ellos gran parte de lo consignado respecto á los Contra maestres. Unos y otros son esencialísimos en la Armada, y de su buena organizacion penden á veces resultados de importancia.

Gran trabajo y no poco gasto han sido precisos para constituir el Cuerpo de Maquinistas tal como hoy se halla: hasta hace poco lo formaba un personal de nacionalidad extranjera, lo cual venía ocasionando perjuicios y peligros que no hay para qué citar, pues que desde luego se adivinan. La constancia desplegada para ir desterrando con la mayor rapidez posible este vicio, hasta reunir un personal español; el trabajo empleado para dar la instruccion necesaria á los que carecian absolutamente de conocimientos apropiados, y ni siquiera poseian la práctica de este servicio; el gasto que, por necesidad, ha tenido que imponerse la Marina para ofrecer estímulos que despierten la vocacion al

servicio más rudo y penoso de cuantos un barco exige, no son para consignados en breves líneas.

Dedúzcase de ellos el interés que la Marina, la nacion entera, deben mostrar en conservarlo y darle incremento. Aquélla lo procura y lo realiza por todos los medios de que dispone: la nacion debe dar á la Marina las mayores facilidades para que aquel impulso no decaiga un solo momento, ni se interrumpa jamás.

---

### III.

ESTADO MAYOR DE ARTILLERÍA. — CONDESTABLES.

Por mi propia voluntad me he impuesto una tarea penosísima, que no corresponde á mis fuerzas. A medida que avanzo en ella, siento clavar me las espinas de que está sembrada, y me asalta el temor de ser mal comprendido.

Es difícil, en verdad, romper un silencio, guardado hasta aquí religiosamente no sé si por estudio ó por pereza, y mostrar á la faz del país con toda exactitud el estado de una institucion, sin exponerse á interpretaciones varias. Sólo un gran valor puede conjurar el peligro de desfallecer, y á él me acojo en esta ocasion de prueba; que valor se necesita para no desmayar durante el trayecto de esta calle larga, muy larga, que pudiera llamarse de la Amargura.

No se ha salvado por completo un peligro cuando se presenta otro más grande y amenaza-

dor; pero como no es fácil retroceder, se apela al recurso de los medrosos, se cierran los ojos y se sigue adelante.

Tal me acontece en este momento; he venido hasta aquí salvando los que al paso han salido valiéndome de un apoyo único, pero que vale por muchos, la razon; y ahora tengo á la vista un peligro casi insuperable, que me veo obligado á arrostrar. Cuento para ello con la misma noble compañera que defiende y apoya como ninguna otra.

Voy á analizar un Cuerpo en que concurren y se hermanan el honor y el saber; he de examinarlo bajo todos sus puntos de vista; verifico una cosa y otra, no hallo punto flaco para la censura más pequeña, y cuando abarco todo su conjunto y mido su situacion dentro de la Armada, no puedo ménos de descubrir y consignar un vicio capitalísimo de gran trascendencia.

En efecto, el Cuerpo de E. M. de Artillería huelga completamente en el organismo de la Armada, y no sólo huelga sino que entorpece su libre desenvolvimiento con redundancias perjudiciales.

Paréceme estar oyendo decir. ¿Un Cuerpo inútil el de Artillería de la Armada, cuando la artillería es el primer elemento de fuerza en las Marinas militares modernas, al punto de estar causando una revolucion en la construccion de cascos y corazas?

Yo encuentro de una parte un personal compuesto de un mariscal de campo, tres brigadieres, cinco coroneles, seis tenientes coroneles, ocho comandantes, veinte capitanes y veinticinco tenientes; de otra una Academia especial en que cursan sus estudios una porcion de alumnos, y rebuscando en la plantilla de destinos de la Armada, no doy con uno que les cuadre.

El mariscal de campo no viene á satisfacer otra necesidad que la de aumentar en un número más el Estado Mayor del Ejército, cuya necesidad no es muy perentoria, si se tiene en cuenta la circunstancia de ser ya aquél bastante numeroso.

Los tres brigadieres, para alternar en el gobierno de las plazas donde radican los Departamentos marítimos, tampoco son de imperiosa necesidad; porque esos gobiernos militares cuentan ya con brigadieres de otro Cuerpo de la misma Armada que los sirvan; y así sucesivamente todos los demás empleos y todos los demás destinos á ellos asignados.

El oficial del Cuerpo de E. M. de Artillería no manda la batería á bordo, lo cual no dejará de causar sorpresa. Pero hay todavía por decir otra cosa más sorprendente, y es que tampoco la manda en tierra. ¿A qué queda, pues, reducido su objeto? Al profesorado de las escuelas, jefatura de talleres en los Arsenales, ayudantías de órdenes

en los Departamentos, secretaría del Ministerio, Juntas especiales del arma, comisiones y eventualidades. ¿Y para la mayoría de estas ocupaciones no existe un Cuerpo idóneo, perfectamente organizado y numeroso en el Ejército?

Si el E. M. de Artillería de la Armada prestara en ésta el mismo servicio que en el Ejército presta su Artillería; si el oficial de dicho Cuerpo mandase la batería á bordo; si siquiera la mandase en tierra; y si no existiese dentro de la Armada otra corporacion que hiciera sus veces en los buques; si, concediendo su necesidad en tierra, no existiera un Cuerpo facultativo idéntico en el Ejército, ni lo consideraríamos innecesario, ni mucho ménos pediríamos su extincion.

Desde su origen fué basado en circunstancias transitorias, y desapareciendo éstas lo que se basó en ellas no tiene razon de ser. Y no la tiene, no; es en balde buscarle raíces.

Ni en los buques ni en los Arsenales son irremplazables. En los primeros son de hecho reemplazados por los oficiales del Cuerpo general de la Armada que mandan y gobiernan las baterías en paz y en guerra, en puerto y en alta mar; y en los Arsenales, en las fundiciones, en las Juntas y en las comisiones especiales tienen fácil reemplazo por los de igual arma del Ejército en unos casos, y en otros por los del Cuerpo general ya mencionado.

No pueden considerarse rigurosamente como parte integrante de la Marina militar más que aquellas Corporaciones, diferentes en sí, pero que unas á otras se completan para constituir las dotaciones de los buques. Así, concebimos perfectamente el Cuerpo general que los dirige y gobierna en todos sus ramos marítimo-militares; el Cuerpo de Infantería que es la fuerza armada que lo guarnece y constituye el grueso de ella en los desembarcos; el Cuerpo Administrativo que lleva y formaliza la cuenta y razon de los gastos de aquella poblacion flotante; el de Sanidad que remedia con su ciencia los estragos de las enfermedades ó de los combates; y el Eclesiástico cuya mision espiritual tiene frecuente aplicacion en un barco que navega dias y dias sin tocar tierra. Pero el oficial de E. M. de Artillería ¿qué papel importante, necesario, desempeña á bordo? ¿Reparar los desperfectos que en las baterías de los buques ocasionen las enemigas, ó produzca el acaso? ¿Por ventura, si el desperfecto es leve no puede corregirlo el oficial del Cuerpo general que la mande, pues conocimientos reúne para ello; y si es grave, no es claro y patente que el desperfecto no se corrige hasta que se toca puerto?

¿Qué razon hay, pues, que abone la subsistencia de este Cuerpo en la Armada?

¿Qué motivos para crear una Academia especial existiendo la del Ejército?

¿A qué obedece entónces la amplitud de conocimientos facultativos en esta arma exigidos á otro Cuerpo de la misma Armada?

¿Que fundamento legitima este dualismo que necesariamente ocasiona la más completa inercia, cuando no la más perjudicial de las rivalidades?

¿Por qué la Marina ha de venir pareciendo á los ojos del país un Estado dentro de otro Estado, tan sólo por reunir elementos propios que más le dañan que benefician, puesto que le consumen estérilmente parte de su exiguo presupuesto?

Si para tan pequeña necesidad que en gran parte puede, debe y está llamado á atender el Cuerpo de Artillería del Ejército, se permite la Marina un lujo exorbitante de personal, ¿cómo ha de bastarle una suma tan escasa como la presupuestada para sus gastos, á cubrir otras necesidades mayores é imprescindibles?

Sosteniendo una Academia especial, cuya necesidad no se alcanza, y alimentando un personal que no ha de obtener colocacion adecuada, no se consigue otra cosa que complicar un mecanismo que debe ser de gran sencillez, y sumar á los gastos una cantidad importante para un presupuesto de suyo pobre y mezquino.

Y si de otra parte se dota al Cuerpo general de la Armada con conocimientos teóricos y prácticos de artillería, no es raro que estalle el dualismo dentro de la Marina; que impere la contradicción en las determinaciones propias del ramo; y que, en la mayor parte de los casos se esterilicen muchos esfuerzos que, habiendo unión, fueran en extremo aprovechables.

La tendencia á excluir (hay que consignarlo muchas veces en el curso de estas páginas) que predomina en la Marina, es perjudicial á todos los intereses, pero de rechazo ningunos resultan más perjudicados que los suyos. Si no posee medios propios para vivir en el aislamiento, y aun cuando los tuviera no se lo aconsejaríamos, hace muy mal en aislarse; porque de todos necesita, y si ha de ser fuerte y echar raíces sólo con el concurso de todos lo lograría.

En el ramo de Ingenieros, ya lo hemos consignado, ofrécese oportunidad de tender un puente á la opinion, llamando á sí fuerzas valiosísimas que traducirían su libre iniciativa y estimulada actividad en progresos y ventajas importantes. Á su vez el ramo de Artillería le dá ocasion de tender un puente al Ejército, formando por tal modo un apretado haz que ni el tiempo, ni las circunstancias podrian deshacer. El elemento civil interviniendo de un modo directo en el organismo marí-

timo, sin rozarse para nada con aquello que es peculiar de la institucion, sino concretándose á tomar parte en su impulso, único modo de que apreciase sus faltas y necesidades; y el Ejército, coadyuvando á esta obra de reconstruccion, realizarian lo que no consigue ni conseguirá nunca el ostracismo y la intransigencia, lo que no alcanzan vanas declamaciones y lamentos continuos; porque vivimos y somos hijos de un pueblo impresionable, de corazon excelente, pero de poquísimas voluntades, y para persuadirlo del daño es necesario ponerlo ante los ojos, y para incitarlo al remedio interesarlo en los beneficios que de él han de seguirse.

Llamado el Cuerpo de Artillería del Ejército al servicio de la Marina en los Arsenales, responderia á esta necesidad, que abria más ancho campo á su porvenir, con el acierto que tiene acreditado; y la Marina, á más de las ventajas enunciadas, sentiria alivio considerable en sus gastos.

El procedimiento que habia de emplearse para llevar á cabo la reforma está indicado desde luego por la conveniencia y por la razon.

No es nueva esta idea, ni de iniciarse su realizacion sería la primera vez. Varias veces se ha intentado por la misma Armada, sin extraña gestion, lo cual acredita su virtud; pero tan buenos deseos se han estrellado una vez y otra en dificul-

tades que no están á mi alcance, y escapan á mi penetracion. Si no temiera incurrir en la nota de malicioso, aventuraria la hipótesis de que tales dificultades estribaban en algo personalísimo y particular, pues la experiencia ha acreditado ya en muchas cuestiones ser lo personal lo que predomina y vence; pero lo cierto es que aquellos propósitos no han pasado á la categoría de hechos; y en la necesidad de buscar excusa al fracaso, véome precisado á achacarlo al procedimiento empleado.

Carece, en efecto, de eficacia el de la supresion. Hállolo más bien cotraproducente y perturbador: suprimir de una plumada un Cuerpo que representa gran número de intereses creados y derechos adquiridos á su sombra, paréceme un proceder revolucionario, doblemente censurable no habiendo revolucion que lo sancione. Y la refundicion de un Cuerpo en otro, por análogos que sean, la creo aún más perturbadora, porque tales amalgamas, en que rara vez precede la conformidad, suelen revestir formas convenientes, pero en el fondo son violentas; parecen hijas de la más hipócrita revolucion.

El procedimiento legal y conveniente para la reforma cuando se rozan intereses de Cuerpo, es la extincion.

No es posible desposeer á toda una Corporacion de un derecho justamente adquirido á cam-

bio de garantías prestadas que no es dado devolver; y cuanto tienda á poner mano en esos derechos, que son por su esencia inalterables, ocasiona necesariamente disgusto en un principio, inquietud más tarde, perturbacion despues.

Y todo lo que la supresion tiene de violencia y atropello, tiene de justicia la extincion; ni se lastiman derechos, ni se niegan garantías, ni se perturba el servicio: la transicion se va iniciando paulatinamente, paso á paso se prepara; é insensiblemente, sin el menor perjuicio, ántes bien con ventaja para todos, se opera el cambio y se corona la reforma.

Claro es que el procedimiento de la extincion requiere, si ha de ser eficaz, constancia y seriedad en su aplicacion y estar garantido por una ley clara y terminante que no dé lugar á interpretaciones torcidas ni á excepciones peligrosas. Ni ha de ofrecer punto débil por donde la voluntad del poderoso busque sancion á su favor, viniendo á hacer ilusorias sus prescripciones.

Las reformas todas han de traducirse en leyes animadas de un espíritu sincero y encaminadas á un fin comun, que es el plan que á todas las abraza y comprende; plan uniforme, serio, formal, sin nebulosidades ni distingos, elaborado á la luz del dia, debatido en todos sus puntos, y llevando el sello de la más perfecta legalidad. Sólo así pros-

peran las reformas, y así únicamente las deseamos para la Marina, que tanto las há menester.

Si adoptando en principio un plan de reforma, se llevara á cabo, por consecuencia de él, la extincion del E. M. de Artillería de la Armada, no por eso habria de resentirse en lo más mínimo el Cuerpo de Condestables.

Ligeras modificaciones, ligerísimas, en su actual organizacion, bastarian á armonizarlo con el sentido de la reforma. Los mismos estudios en la Escuela; el profesorado ejercido por oficiales del Cuerpo general y el de Artillería del Ejército, segun las materias objeto de enseñanza; y en lo demás pocas variantes, que pocas, con seguridad, exigiria la innovacion. Por fortuna se trata de un Cuerpo que resiste la comparacion con todos los análogos del extranjero; que realiza un fin importantísimo dentro de la Marina y que á toda costa importa sostener.

Con los Contramaestres y los Maquinistas forman los Condestables á modo de trípode sobre que se sustenta lo material de la Marina, y de nada servirían cabezas que dirigieran si á la vez no hubiera intermediarios que hicieran prácticas las

disposiciones y las preparasen para ser ejecutadas.

Razon es, pues, que todos ellos merezcan atención preferente y haya verdadero interés en su conservacion y fomento.

#### IV.

##### INFANTERÍA DE MARINA.

La isla de Cuba está de un extremo á otro regada con su sangre. San Pedro Abanto, las Muñecas, Cantavieja..... todo el Norte de la Península ha presenciado su heroismo: la flor de sus oficiales está enterrada en los campos que fueron teatro de la lucha; sus banderas, siempre victoriosas, ostentan con orgullo la corbata de San Fernando; sacrificó constantemente su propio interés al interés de la patria; no retrocedió nunca, jamás retrocederá.

Hé aquí retratado en pocas líneas el Cuerpo de Infantería de Marina; él fué, en lo antiguo, muro en que se estrellaron muchas invasiones y espejo en que se miraban cuantos necesitaban alentarse en el ejemplo; él es hoy recurso á que se apela en ocasiones apuradas, siempre que demanda

España de sus hijos abnegacion, desinterés y patriotismo.

¿Peligran nuestras Antillas? Pues aún no se ha dado la nacion cuenta del peligro, cuando ya van surcando los mares buques que trasportan á la Infantería de Marina que voluntariamente se presta á combatir contra la emboscada y contra el clima. Parecen naturalezas de hierro, forjadas de propósito para resistir todas las fatigas y privaciones, y todos los rigores é inclemencias.

Pero no; que si tal fuera, no sería la obra tan meritoria, ni tan grande el sacrificio. Diezma sus filas el plomo enemigo, y el que de él no es víctima, viene á serlo de un clima insalubre, cuyo hálito abrasador envenena y contagia cuanto toca. Y si por acaso alguno vuelve, trae impreso en su rostro el sello de la muerte, sin que sostenga aquella vida de agonía otra esperanza que la de ver á su madre, darle el último abrazo y morir á su lado.

Recorred, recorred esas comarcas de la costa de donde, por punto general, sale el soldado de Marina; el surco á medio abrir, la casita deshabitada, la tristeza en los semblantes, están hablando de la ausencia de la más lozana juventud. Preguntad á la madre por el hijo, á la esposa por el marido, y os dirán rebosando pena y con lágrimas en los ojos:—«¡Se fué y no ha vuelto!»! ó «¡Vino para

morir, y apénas tuve tiempo para cerrar sus párpados frios!» Elocuencia del sentimiento que habla más que todos los razonamientos y discursos.

El soldado de Marina tiene la doble mision de pelear en el mar y en tierra, contrarios elementos á que ha de acomodarse igualmente. Apto para el uno y para el otro, donde quiera que las armas se crucen, allí está para luchar hasta lo último, porque sus antecedentes y su historia le obligan á no ceder. El dia que cediera desapareceria para siempre de la Marina y del Ejército.

Este doble carácter que unas veces lleva al Cuerpo de Infantería de Marina á formar parte del Ejército, y otras limita su servicio al de la Armada, es, aunque á algunos parezca extraño, una de las causas que más contribuyen á su esplendor y brillo, porque dá ocasion á estímulo honroso y á noble y prudente competencia.

Por este solo resultado pueden calcularse los muchos más que ofrecerian las reformas que se basasen en este principio de atraccion. ¡Cuántos y cuántos no conocen de la Marina otro Cuerpo que el de Infantería; y cuántos que prodigan elogios á la Armada confiesan que los mueve únicamente á ello las escenas de heroismo de que han sido testigos!

La circunstancia, repito, de depender á la vez el Cuerpo de Infantería de Marina de este ramo

y del de Guerra, ha dado pretexto para hacer patente la perfecta organizacion del personal de la Armada, el valor, la disciplina, la honradez militar que todos sus individuos atesoran. Si la comunicacion de la Marina con el Ejército fuera más frecuente y se hiciera extensiva á todas sus corporaciones, mucho más se alcanzaria.

Pero si la Marina ha de dar el contingente de su fuerza armada al Ejército, y éste ha de aprovecharse de él en ocasiones determinadas, justo es que haya reciprocidad, y ceda Guerra á Marina, como compensacion, parte proporcionada de su presupuesto.

Alarmará la peticion, lo comprendo; ¿pero no es razonable? Si es conviccion general que á todo trance hay que sostener el Cuerpo de Infantería de Marina; si está en la conciencia de todos que sólo con la actual organizacion y dependencia de este ramo, responde á su honrosa tradicion y supera á todas las esperanzas, ¿no es justo que se sostenga no escatimando al presupuesto de Marina los recursos necesarios?

Hoy está reducido su personal á las menores proporciones, y, sin embargo, el gasto que ocasiona se traduce en una cifra considerable; si se le diera la importancia é incremento que requiere, sería imposible sostenerlo. Sin necesidad de esto, con sumo trabajo soporta el gasto que en la actua-

lidad produce; ¿por qué, pues, no ha de tenerse en cuenta esta circunstancia y obrarse en razon?

La cuestion puede reducirse á los siguientes términos:

¿Necesita la Marina para sus atenciones de hoy, de numerosa fuerza armada?

¿Necesita de ella el ramo de Guerra para aumentar el contingente del Ejército?

¿Es condicion precisa para que responda esta fuerza á su gloriosa tradicion que continúe con la organizacion de hoy y dependa de quien hasta aquí dependió?

Pues si lo primero no es preciso, y lo segundo y tercero sí, la más rudimentaria lógica aconseja que el Cuerpo de Infantería de Marina subsista como está, ó se aumente, segun las circunstancias; y que el ramo de Guerra ceda en compensacion de la fuerza que le proporciona Marina el caudal necesario para su mantenimiento. Así resultarían equilibrados los servicios, el Ejército no disminuiría en un solo hombre, se lograba una tropa modelo, y se realizaba un principio de equidad, á cambio únicamente de transferir el crédito indispensable de un presupuesto á otro.

Áun prescindiendo del auxilio que la Infantería de Marina presta al Ejército, toda la fuerza hoy existente la reclama el servicio de la Armada. ¿Qué ménos de un regimiento ha de haber en

cada uno de los tres Departamentos marítimos?

Para el servicio de tierra es preciso un batallón, y otro para guarnecer los buques de su comprehension respectiva, sin contar las tropas embarcadas en la isla de Cuba, y los batallones que operan en campaña, ni los que reclaman las atenciones de Filipinas, Baleares, etc.

Hoy no existe este contingente indispensable, y, sin embargo, el presupuesto de Marina se resiente del gasto; ¿qué sería si se aumentase su número hasta completar el necesario? Porque entiendo, y con afirmarlo no temo causar escándalo, que la mayoría de las fuerzas que defienden y prestan el servicio en nuestras posesiones ultramarinas, debian pertenecer á este arma, especialmente en todos los puntos del litoral. Por su historia, su especial constitucion, la índole de su servicio, y el doble aspecto de fuerzas de mar y tierra que reviste, el Cuerpo de Infantería de Marina es el llamado á cubrir esta atencion, alternando, como hasta aquí, en la guarnicion de buques y de plazas.

Mucho ganarian con ello las provincias de Ultramar, pues que así serian dotadas de un Ejército regular, perfectamente organizado y ménos costoso para el Estado; y éste se evitaria las molestias, zozobras y gastos inmensos que ocasiona hoy el envío de fuerzas irregulares, pagadas á un precio insostenible, y corriendo el peligro de la

aclimatacion: sistema perjudicialísimo que debe desecharse ántes de agotar los recursos y se haga imposible el remedio.

La suplantacion de un sistema por otro es tan ventajosa que releva de todo comentario y excusa toda disertacion. En las Islas Filipinas, en las Baleares, en las Canarias, en la de Cuba, debe constituir el grueso de sus ejércitos el Cuerpo de Infantería de Marina, de una manera fija, relevándose parcial y periódicamente estas fuerzas por otras del mismo Cuerpo, á fin de que todas ellas alternen en el servicio de Ultramar con la mayor igualdad posible.

Pero este sistema trae consigo aumento en el personal de dicho Cuerpo, y, por tanto, imposibilidad absoluta de sostenerlo la Marina con sus actuales medios; en tal caso, ya lo hemos dicho, puesto que este aumento en las fuerzas de la Armada supone una baja en las del Ejército, procede y es de equidad que la suma que por tal concepto se rebaje de los gastos de éste, se agregue á los de aquélla, sobre quien ha de pesar la atencion.

De otra manera, la Marina, que no posee el don de hacer milagros, léjos de fomentarlo se verá obligada á disminuirlo, con perjuicio grave para ella misma, y no pocos y leves para el país. Hoy lo necesita para sus barcos, para sus Departamentos y sus Arsenales, y sin contar más que con el

preciso, tiene que prestar parte de él al Ejército. Si lo disminuye ¿qué atencion quedará por cubrir? En la Armada y en el Ejército, es igualmente necesario su concurso, su sostenimiento es costoso; no hay, pues, otra solucion al conflicto que la expuesta.

Desaparecer, no: el Cuerpo que tanto ha honrado á la Marina, y tanto ha de honrarla en lo porvenir no puede desprenderse nunca de su organismo: las banderas que nunca presenciaron vergonzosas derrotas deben siempre marchar al frente de los soldados: los que han vertido su sangre, defendiendo como leones, la integridad del territorio español en ambos hemisferios, no pueden disgregarse, ni cambiar siquiera de denominacion. Aún se cierne sobre esta trabajada patria nuestra la tempestad y el peligro: aguárdanla tal vez dias de prueba y horas de mortal angustia; y si en los momentos que se desencadene no contamos con algo fuerte y consistente que oponer, no nos salvará un arrepentimiento tardío. El Cuerpo que ha registrado en sus filas un *Martin Alvarez* será seguramente, si por desgracia se realizan tan fatales augurios, un apoyo valiosísimo; y si por dicha todo fuese próspero y bonancible, tendríamos en él una garantía de paz, que interesa conservar.

---

## V.

### CUERPO ADMINISTRATIVO. — GUARDA-ALMACENES.

La Marina, como el Ejército, tiene su propia y peculiar administracion.

Una y otro presupuestan los gastos, reciben de la Hacienda pública la cantidad necesaria para ellos, y la administran con entera independenciam, sin la menor intervencion extraña.

¿Puede admitirse, en buenos principios administrativos esta teoría de exclusion?

¿Conviene al Ejército y á la Marina esta libertad de distribuir sus consignaciones, ó, por mejor decir, esta facultad de administrarse por sí mismos?

Tema á propósito para largas disertaciones, ha dado lugar á un amplio debate, dibujándose dos tendencias extremas: la que afirma debe haber unidad en la administracion y partir de una sola

base; y la que proclama debe ser *vá*ria, segun el ramo á que se contraiga. Apoyo tiene la una, y razon no falta á la otra, pero ninguna de ellas es aceptable en absoluto.

Sin entrar en exposiciones de motivos que cansarian al lector sin enseñarle otra cosa que lo que ya seguramente tiene sabido, he de concretarme al exámen más sucinto posible de la materia, para desentrañar de él la síntesis de todo lo expuesto y determinar de un modo preciso y concluyente mi pobre opinion.

La existencia colectiva de elementos distintos pero agrupados bajo una misma base y sujetos á un solo gobierno, origina una multitud de necesidades y atenciones especiales que requieren tambien especial administracion. De este fundamento arranca la teoría que defiende para ciertas corporaciones la libertad absoluta en su gestion económica; fundamento razonable si se contiene dentro de sus naturales límites, pero que, torcida su interpretacion, nos lleva á conclusiones tan absurdas como la mencionada.

De análoga manera la doctrina que se funda en la unidad primordial y exclusiva, no reconoce derechos y deberes especiales nacidos al abrigo de una colectividad; doctrina, que si en principio es aceptable, llevadas al extremo sus conclusiones, es igualmente inadmisibile, porque deduce como

más beneficiosa la centralización absoluta, sin distinciones ni límites.

Descartando de ámbas las exageraciones, y reuniendo lo que tienen de beneficioso y acorde con los principios de una recta administración, formamos otra teoría que pudiera decirse intermedia, que deja á salvo todos los intereses particulares ó colectivos y los concilia con otro más general y abstracto, con el interés de la nación.

La buena doctrina económica, aplicada á la Marina en lo que respecta á la administración, puede reducirse en estos términos: «La Marina debe administrarse por sí, por medio de agentes propios; pero no está eximida de la intervención central del Estado.» Extraña aserción que no dejará de causar más disgusto que sorpresa, pero que poco á poco se irá abriendo camino, á pesar de los obstáculos y entorpecimientos que se le presentan.

La Marina, como colectividad, es un ramo que forma parte integrante del organismo del Estado, y si obra independientemente en lo que es particular y privativo de ella, en lo que se relaciona con los demás organismos no puede ni debe excusar la dependencia lógica y necesaria que tienen de un centro común, raíz de todos ellos.

Lo mismo tratándose del régimen de gobierno que del administrativo, son síntomas de perfección

cuantos reflejan más espíritu de unidad y menor suma de privilegios. Y estos principios que son primordiales y están reconocidos como superiores á toda otra consideracion, son desobedecidos completamente cuando de la administracion de los servicios militares se trata, con perjuicio grande para esos mismos servicios, como más adelante demostraremos.

Prescindiendo por completo del Ejército, porque no entra en nuestro propósito confundir materias distintas, que puedan dar lugar á diversa solucion, hemos de limitarnos á la Armada, objeto exclusivo de estas páginas. Ocurrémosenos, pues, preguntar: ¿Qué privilegio goza la Marina de sustraerse á la intervencion directa del Estado, siendo un organismo dependiente de él y por él mantenido? ¿Qué razon, qué conveniencia abona este privilegio?

La Marina cuenta hoy con un Cuerpo Administrativo perfectamente organizado, idóneo hasta lo sumo, activo, pronto, enérgico y eficaz; pero con todas estas prendas envidiables, carece de aquella que más necesaria es á su difícil gestion y dá mayor garantía de normalidad y acierto; la responsabilidad. El Cuerpo Administrativo de la Armada no es moralmente responsable, por más que, por tiránica ley, lo sea de derecho. ¿Y por qué? Porque no es independiente.

Basta un ligero análisis de su constitucion actual para persuadirse de ello. Dentro de la Armada, y con exclusion de toda otra esfera, se mueve hoy el Cuerpo Administrativo para cumplir los fines que aquélla le determina, segun sus instrucciones que pueden ó no estar basadas en la justicia, en la equidad ó siquiera en la conveniencia. Y el Cuerpo Administrativo, de tal modo organizado, limita sus altas funciones á otro órden más secundario, y vése obligado á prescindir de la conveniencia, de la equidad ó de la justicia para atenerse únicamente á la instruccion recibida de la colectividad. Tiene, necesaria é imprescindiblemente, que sobreponer á un interés superior, los intereses particulares que de él se derivan. La suma de estos últimos que forman parte de los de la corporacion pueden ser provechosos ó funestos, conformes con los de la administracion general, ó discordes, y de cualquier modo deben tener su limitacion prudente y bien definida. Si el organismo del Estado tiene acertadamente una sola administracion, no hay fundamento alguno que disculpe la infraccion de esta regla en beneficio de una corporacion que forma parte esencialísima de él.

Lógico es que la Marina posea un Cuerpo Administrativo propio, pericial, que aplique sus leyes económicas con entera independendencia de todos los demás servicios; pues á esta tendencia de

especialidad se dirigen todos los esfuerzos de la Administracion en la esfera civil, creando cuerpos periciales para sus varios ramos; pero de esto á sostener que el administrativo de la Armada no ha de tener otra norma que la impuesta por la colectividad, hay la misma distancia que de lo que es á lo que debe ser.

¿Qué independencia ha de tener el Cuerpo que así obra y á tal jurisprudencia se atiene? ¿Qué responsabilidad puede exigírsele estando supeditado, y coartando su libre movimiento para la satisfaccion de los intereses públicos, fin primordial de su instituto, otros intereses particulares?

Se dirá que la responsabilidad es en todo caso de la Marina; pero ¿cómo es la Marina responsable? ¿Es serio conceptuarlo así? Y aun conviniendo con tal afirmacion, ¿es un bien para la Marina sufrir esta responsabilidad? No; justamente le interesa todo lo contrario, ser irresponsable; porque en esto que tan sencillo parece, estriba la posibilidad de contar en lo porvenir con más recursos de los que actualmente dispone.

Pero lo cierto es que la Marina como colectividad, cuando de curar este defecto se trata, sale al encuentro asumiendo la responsabilidad de todos sus actos económicos, y cuando suena la hora de aplicar la responsabilidad, descárgala toda entera sobre el cuerpo pericial que ejecuta aquellos actos.

Esto podrá convenir á unos pocos, pero está reñido con las buenas prácticas administrativas y hasta con las máximas de la doctrina cristiana.

En tales condiciones el Cuerpo Administrativo de la Armada no puede de modo alguno llenar su mision, ni hacer valer su criterio legal en el caso de pugnar los intereses de la Marina con los generales del Estado, ni ser responsable, porque no es independiente. La Marina áun deseándolo, se vé imposibilitada de asumir este cargo; ni mucho ménos puede convenir á su prosperidad, como acreditan los resultados que hoy se tocan, nacidos de tan funesto sistema.

Sucede hoy que la Marina obra independientemente del organismo central en lo que se refiere á su gestion económica, y como en lo demás está relacionada, no hay términos hábiles para distinguir los límites de su responsabilidad. La opinion la culpa por entero y en todos sus actos se la achaca. ¿Es esto justo? No; pero es la consecuencia racional del sistema.

De otra parte, la Hacienda pública la deja abandonada á sus solas fuerzas, reduciendo su accion á escatimarle la mayor cantidad posible en desquite de la independencia absoluta en que la Marina viene á colocarse por su procedimiento administrativo. Fijémonos si no en el sinnúmero de batallas reñidas entre la Administra-

cion central y la Marina cuando ésta anualmente presupuesta sus gastos; palmo á palmo se defiende por ambas partes el terreno, cada cifra consignada promueve un acalorado debate, resiste la Marina cuanto puede, pero como el contrario puede más, el contrario vence. La opinion en tanto, presencia impasible el choque, y á lo más interviene en el litigio para pronunciar esta sentencia, tan juiciosa en su forma como sarcástica en su fondo: «La nacion es pobre y está esquilhada en fuerza de cargas y gravámenes; atenciones preferentes pesan sobre ella; para lo que la Marina hace y representa, bastante dinero se la dá.»

Hé aquí definido el estado de la cuestion en el dia presente, provocado en gran parte por la errónea doctrina que se sigue.

Si la Administracion central, como es de rigor y reclaman consideraciones superiores, interviniese en la administracion de la Marina, los resultados serian diametralmente opuestos á los que hoy se tocan; la Administracion central cobraría la uniformidad de que carece y que tan necesaria es para su gestion ordenada y eficaz; la de la Armada lograba el aspecto normal que tanto há menester; el Cuerpo Administrativo perdiendo responsabilidad ganaba independencia; y la Marina, como organismo del Estado, vería aumentar rápidamente su consiguacion, toda vez que hacía más patentes sus necesi-

dades y por tanto obligaba á apresurar su atencion.

Qué medios, qué procedimientos convengan más para hacer eficaz esta intervencion, sin que por ella se resienta el servicio de la Marina, creo no serian de difícil encuentro. No tengo la pretension de conocerlos en detalle, y así ni en globo los consigno. Abrevia, sin embargo, gran parte del trabajo la consideracion de que la gestion económica de la Armada está de tal modo organizada que, con sólo hacer depender de la Administracion central los cargos de Interventores, se llenaba perfectamente el objeto, sin lastimar en lo más mínimo los intereses de la Marina.

No debe ser la intervencion tan directa como la que se ejerce por la Hacienda en los departamentos centrales de carácter civil, porque no cabe comparacion razonable entre unos y otros servicios; pero aunque limitada, la intervencion debe hacerse extensiva á la Marina dentro de términos prudentes, pudiendo servir de punto de enlace la intervencion del departamento central de Marina, ya que por su organizacion actual afluyen á ella todas las incidencias y es raiz de todo el servicio económico marítimo.

Y así como la reforma en el Cuerpo de Ingenieros proporciona á la Marina ocasion de llamar á su fomento la actividad de corporaciones civiles, y la que proponemos en el ramo de Artillería trae

á su campo el concurso del Ejército; por este enlace de la administracion de Marina con la del Estado se realiza el prodigio de llamar la atencion del país hácia sus necesidades, de tal modo, que no es aventurado suponer cambiaria por completo la opinion general en esta materia, considerando en adelante como preferente la atencion que hasta aquí estimó de secundaria.

Triple alianza con la opinion, con la Hacienda y con el Ejército, suma de actividades que se encauzarian para dar vigor á la Armada hasta hacerla fuerte, y se mantendrian unidas para perpetuar su consistencia. Bajo esta base tan amplia, con estas raíces tan profundas, de dia en dia habria de notarse su crecimiento; viviria la vida activa y vigorosa de las Corporaciones que nunca perecen, cesaria el clamoreo contra ella porque la luz se haria en todos sus actos, la inquina dejaria de acosarla, y léjos de ser responsable adquiriria el derecho de exigir responsabilidad á los demás. De ser reo, inocente ó culpable, á ser juez, la eleccion no es dudosa: decídase la Marina.

Hasta el mes de Junio del año 1878 existia en la Armada el Cuerpo de Guarda-almacenes con

distinta organizacion de la actual: sabiamente ha sido ésta dictada, y tengo satisfaccion en consignanlo, porque la censura que hasta aquí me he visto obligado á emplear me amargaba demasiado.

El Cuerpo de Guarda-almacenes, tal como estaba constituido ocasionaba un gasto de importancia á la Marina, y comprendiéndolo así, realizó la reforma utilizando elementos propios con notable economía y ventaja para el servicio.

En virtud de ella quedó suprimido el Cuerpo de Guarda-almacenes; se constituyó una escala con el personal existente de dicho Cuerpo, conservando derecho al ascenso y amortizándose las vacantes; dispúsose que á medida que las plazas de Guarda-almacenes mayores se fuesen amortizando, tomase el cargo que éstos ejercen la denominacion de Intervencion del Almacen general y se desempeñase en los Arsenales de la Península por Comisarios y en Ultramar por Contadores de navío de primera clase; y para el servicio de guarda de las secciones y almacenes de recepcion y reconocimiento se llamó á los Contra maestres y Condestables, los cuales han de ocupar los destinos de esta clase conforme resulten vacantes.

Las ventajas de esta organizacion son evidentes: sobre causar, como ya hemos dicho, una considerable rebaja en el presupuesto, ofrece destinos en tierra á las clases de Condestables y Contra maes-

tres, clases sufridísimas que, salvo raras ocasiones, hacian toda su carrera en el mar. El servicio gana tambien, y no poco, con la adopcion de esta medida, por cuanto aquellas clases poseen competencia acreditada en una larga y no interrumpida práctica.

## VI.

CUERPOS DE SANIDAD.— ECLESIAÍSTICO.— JURÍDICO.

Con este capítulo cerramos el análisis de los Cuerpos de la Armada, asunto por demás vidrioso, aunque el exámen se contraiga, como lo he procurado, á la esfera doctrinal y de los principios. Presumo no haberme salido de ella un solo instante, tengo conciencia de no haber herido susceptibilidades, abrigo la conviccion de que no he supeditado la verdad á ninguna otra mira; mas á pesar de ello haria traicion á mis sentimientos, si no declarase una vez más que temo ser mal juzgado. El caso, de confirmarse, no sería nuevo; pero no por eso dejaria de ser poco acorde con la justicia.

De cualquier modo ya no es hora de vacilar; por el contrario el tiempo apremia, y urge pasar adelante.

El Cuerpo de Sanidad de la Armada desem-

peña en ésta un papel importantísimo; su concurso es indispensable en todos los organismos militares, y si en el Ejército reviste cierto carácter especialista, con más razón debe revestirlo en la Armada. En efecto, el médico de Marina ha de practicar la vida de los buques, para conocer su higiene; ha de hacer un concienzudo estudio de las enfermedades que la vida de mar ocasiona, para aplicar su remedio; ha de adquirir, en suma, conocimientos especialísimos en la ciencia de curar, más vastos que los exigidos en la generalidad de los casos, pues es mayor el cuadro de enfermedades que en el curso de su carrera han de solicitar su tratamiento.

En otro tiempo, por los años del reinado de Carlos III, á quien tanto deben ciencias y artes, el Cuerpo llamado á la sazón de Cirujanos de la Armada revistió importancia extraordinaria. El recuerdo de aquella época brillante trae á la memoria la Escuela de Medicina y Cirugía fundada en Cádiz, que más sabios doctores ha formado en sus aulas: poblaron los barcos de la Marina real y fueron plantel con que se levantaron los demás Colegios de esta naturaleza. De su seno salieron Virgili, Gonzalez, Aréjula, Flores, Selvarreza, y cien más de igual mérito: su ciencia llenaba todas las condiciones de universalidad y adelantamiento apetecibles, de tal modo que el tiempo trascurrido

desde entónces no ha hecho otra cosa que corroborar los principios que aquélla consignara, sin rechazar ninguno; virtud innegable que acusa en el tiempo á que nos contraemos casi el apogeo de la ciencia.

Su aplicacion en la Armada proporcionó ventajas reconocidas, que atestiguan las obras escritas acerca de las enfermedades que el servicio de ella origina, y la favorable estadística de los resultados obtenidos con la aplicacion de sus prescripciones. El Cuerpo de Sanidad de la Armada formóse en aquella Escuela modelo, costada por la Marina, y aún existen discípulos de aquellos grandes maestros.

Cuando las vicisitudes de la Marina hicieronle imposible continuar sosteniendo la Academia, adoptó para el ingreso en el Cuerpo de Sanidad un procedimiento costoso y anómalo, que necesariamente hubo de dar malos resultados en la práctica. Tal fué el de pensionar alumnos en la Facultad de Medicina de las Universidades, los cuales, al terminar sus estudios, ingresaban en el Cuerpo por el último lugar de la escala. Pero vista la ineficacia del sistema, resolvióse la Marina por el que más probabilidades ofrece de acierto, y permite la eleccion de un personal competente y propio para el cometido que ha de desempeñar: la oposicion.

Éste es el que hoy rige con ventaja para el servicio sanitario de la Armada, servicio doblemente

penoso, pues si la profesion médica en sí no ofrece satisfacciones ni compensa sacrificios, la profesion de marino, á que forzosamente se vé impelido, contribuye á aumentar sus privaciones y fatigas. Pasa lo mejor de su vida en los barcos, y cuando las penalidades propias de la vida de mar han encañecido su cabeza, ofrécese como descanso la asistencia de los hospitales, que requiere no ménos trabajo é idéntica asiduidad. Para ellos no hay compensacion, ni siquiera puede hacerles más llevadera la situacion de embarcado, la esperanza de gozar en la vejez de la quietud y reposo que necesitan.

Dada la poca amplitud de la escala de este Cuerpo en sus distintos grados y, por consiguiente, el escaso movimiento que en ella tiene lugar, puede asegurarse, sin temor de ser desmentido, que el oficial de este Cuerpo navega más tiempo que los de los restantes de la Armada. La compensacion á este desequilibrio no está, en rigor, al alcance de la Marina, está en conferirles la direccion sanitaria de los puertos.

En otra ocasion me he ocupado de este punto, y entónces sostuve y ahora sostengo la necesidad de reducir el número de las actuales direcciones de Sanidad marítima, y proveer las que sean necesarias en personal del Cuerpo de Sanidad de la Armada.

No son los medios que he de proponer desconocidos para cuantos han hecho un estudio detenido de tan interesante cuestion. Es más; los Gobiernos mismos han reconocido más de una vez sus ventajas.

Hoy las leyes sanitarias que nos rigen no son rigurosamente observadas; y no es seguramente por falta de celo en el cumplimiento de su deber por parte de los distinguidos funcionarios civiles que, en la actual organizacion de este servicio, desempeñan las plazas de directores de Sanidad en los puertos, sino por desconocimiento de ese mismo deber. Por grandes que sean sus conocimientos, y se los reconozco vastísimos, nunca la credencial que los acredita como tales directores puede darles la competencia especialísima que requiere la Sanidad de los puertos. Es un ramo anejo y extraño á un tiempo á la facultad; y esto que á primera vista parece paradójico, no lo es si se reflexiona la naturaleza, las atribuciones y la responsabilidad del cargo referido.

En la organizacion vigente de este ramo importante de la Administracion pública, ¿ofrecen los directores de Sanidad de puertos, garantía eficaz para el buen desempeño de tan delicado cometido? ¿Dónde, cuándo, cómo han demostrado poseer los conocimientos especiales inherentes á él? Pero aun suponiendo que los hubiesen acreditado

en público certámen, ¿basta la teoría para resolver en casos prácticos?

No; es necesaria de toda necesidad la experiencia; en ella está la garantía, y en la garantía el acierto. Es necesario que el director de Sanidad de puertos haya navegado durante un período no corto de tiempo; es preciso que haya frecuentado los países que son foco perenne de enfermedades contagiosas; que esté familiarizado, por decirlo así, con el tratamiento de tan terribles males; que conozca la vida del hombre de mar en todos los institutos y en el ejercicio de todas sus industrias; que posea el tecnicismo naval, de suyo complicado y difícil, accesible únicamente tras de una larga y no interrumpida práctica; que haya hecho un detenido estudio experimental de las distintas condiciones climatológicas á que está sometido el hombre de mar, así á bordo como en tierra, así en los trópicos como léjos de ellos; es preciso, en fin, que haya consagrado todos sus desvelos al ejercicio de su honrosa profesion dentro de los buques.

¿Reunen estas circunstancias los actuales directores de Sanidad de puertos? Únicamente los médicos de la Armada; á ellos, pues, de derecho corresponde el desempeño de aquellos cargos, y des-  
empeñándolos ellos se corregirán muchos abusos, se prevendrán muchos males, y se asegurará, en la

medida humana, el riesgo inminente para la salud pública que provoca el desconcierto de nuestra voluminosa pero impotente legislacion sanitaria, y la irresponsabilidad moral de los actuales directores.

La economía para el Erario sería notable de adoptarse esta reforma, por cuanto los directores procedentes de la Armada no habian de percibir otro sueldo que el asignado á sus empleos; y para llevarla á cabo no habrian de producirse perturbaciones en la esfera administrativa, ni lastimaria derechos adquiridos, porque bastaria un simple acuerdo entre los ministerios de la Gobernacion y de Marina para dar cumplimiento á la reforma elaborada en Córtes; y paulatinamente, á medida que vacasen las plazas, se iria dando entrada en ellas al Cuerpo de Sanidad de la Armada como su historia, sus servicios y derecho demandan.

Se ha debatido en varias ocasiones, siempre que se ha tratado de hacer economías en la Marina, si es de necesidad ó no en ella el Cuerpo eclesiástico.

Los que sostienen la negativa, la apoyan en que las necesidades espirituales de la Armada en los

Departamentos puede cubrirlas el clero regular, sin ocasionar gastos de importancia en la mayoría de los casos y ningun gasto en algunos de ellos; y en que son muy contados los buques de guerra de gran porte que existen, únicos en que embarca el personal de este Cuerpo; y son muy raras las navegaciones largas que emprenden; que es cuando más perentorio es su servicio.

Conceden otros algunas de las premisas sentadas en la opinion precedente; convienen en que, por efecto del triste y decadente estado que hoy atraviesa el material de la Armada, se han limitado mucho sus atenciones; que el buque de poco porte, cuyo servicio ordinario es el de crucero, no requiere en su dotacion plaza de capellan, pues sus travesías son cortas y no pasan largo tiempo en la mar; y como medio transitorio para que las necesidades no estén desatendidas, proponen que en los casos que requieran el concurso espiritual del sacerdocio se apele al Cuerpo castrense del Ejército, que reviste organizacion adecuada.

Por último, no faltan quienes dan su aprobacion al sistema adoptado en la Marina que cuenta con un Cuerpo eclesiástico propio. Apruébolo yo igualmente, porque entiendo que si el Estado se declara católico está obligado á mantener en su organismo el elemento que es depositario de la doctrina de la Iglesia católica. Y entiendo del

mismo modo que la Marina debe contar exclusivamente con un Cuerpo eclesiástico, porque veo la imposibilidad, ó, por lo ménos, las dilaciones, entorpecimientos y perjuicios que traeria consigo el llamar al servicio de los buques al clero del Ejército, por cuanto serian muy pocos los que voluntariamente á él se dedicasen.

Si el capellan que sirve en la Armada ha de ser embarcado, preciso se hace formar Cuerpo separado que previamente se obligue á prestar tan penoso deber; y como remuneracion á este deber hay que reconocerle otros derechos. Tales son la opcion á ciertos destinos en los Departamentos, que á no existir aquella circunstancia, podrian ciertamente ser desempeñados por el Cuerpo castrense del Ejército ó por el clero regular de la localidad respectiva.

Bajo el punto de vista de la necesidad, es, pues, incontrovertible la conveniencia de contar la Armada con un Cuerpo eclesiástico propio. El personal que hoy lo constituye no puede ser susceptible de grandes rebajas, porque está ajustado casi perfectamente á la plantilla de los destinos creados. Algunos de éstos pudieran, sin embargo, omitirse, sin que el servicio echara de ver la falta, ni mucho ménos fuera á resentirse de ella; con lo cual se caminaba á disminuir el personal existente, proporcionando con ello algun alivio al presu-

puesto de Marina que, en agobiado y corto de alcance, no tiene semejante.

El Cuerpo jurídico de la Armada, con motivo de las reformas llevadas á cabo, no hace mucho tiempo, en nuestra legislacion, ha perdido gran parte de su importancia.

Apénas si quedan vestigios de lo que fué, y difícil fuera registrar su existencia, si la de limitadísimos destinos, que en vano han tratado de extinguir, no la denunciara. La reunion del Consejo Supremo de la Armada en el de la Guerra contribuyó no poco á disminuir su importancia y á limitar más y más el porvenir de un Cuerpo tan ilustrado como necesario.

Excepcion hecha de dos ó tres plazas en dicho Tribunal, que hoy se proveen en personal de este Cuerpo, más por consideracion particular que por derecho consignado; de la Asesoría del Ministerio, oficina que no está dotada con todos los elementos que su importancia exige, y de las Auditorías y Fiscalías de los Departamentos y Apostaderos, el Cuerpo jurídico de la Armada no tiene en ésta la debida aplicacion: así que hoy está su personal reducido á las menores proporciones posibles, y

de este personal la mitad está sin destino, porque no califico de tales los que sirven los letrados en los distritos marítimos, por ser puramente honorarios.

Al Cuerpo jurídico de la Armada debe dársele incremento, y más amplitud, llamándole á servir puestos de la Marina que exigen su concurso, viniendo á formar un Cuerpo de Letrados que ilustrasen con su dictámen muchas materias de la administracion, régimen y gobierno de la Armada. Sobre este punto hemos de volver en el lugar á propósito, y entónces explanaremos la idea con la extension debida.

---

## VII.

### DEPARTAMENTOS MARÍTIMOS.

Al hablar de Departamentos, queremos significar la zona en que radican los establecimientos y servicios de la Marina, sin excluir los arsenales, por más que la importancia de éstos reclame nuestra atención en capítulo separado.

Cuando con el descubrimiento de un mundo nuevo, sembrado de perlas y vestido con todas las galas de una riqueza exuberante, la codicia agujoneó nuestra pereza, y miras ambiciosas y ensueños fantásticos nos movieron á lanzarnos al azar de las navegaciones, se hizo de necesidad proveer las que el rumbo aventurero, de día en día acentuado, exigía. El éxito de las primeras empresas dió pié para nuevas tentativas, menudearon rápidamente, y en corto espacio de tiempo trillaron frágiles embarcaciones la ruta poco ántes desconocida, cuya virginidad rompieron tres quillas

guiadas por el genio de Colon. Urgia regularizar los medios para atender con acierto á estas necesidades y aprovechar en beneficio del Estado las inclinaciones despertadas por el interés; mas les faltaba respiro, consagrada toda la actividad á saciar apetitos hasta dar fin de aquella riqueza. Apremiábanles aquéllos, y como ésta disminuía, redoblábase el esfuerzo y no quedaba lugar para lo útil y verdaderamente beneficioso.

El tiempo mismo, por su propio y exclusivo influjo, fué lentamente obrando la regularidad apetecida, coadyuvando no poco á la obra la conformacion de nuestro suelo, que facilitaba la designacion de los lugares en que los Departamentos habian de ser instalados, así como la division proporcionada del territorio de la costa que cada uno de ellos habia de comprender. Poco debe este adelanto á los hombres, ocupados en tareas ménos productivas para el Estado, aunque lo fueron para su particular interés; tareas con que llenaron dos siglos, caracterizados en la Historia por desastres y desdichas sin cuento. Y si en la esfera particular no habia actividad fecunda, en la gubernamental no se descubria otra cosa que impericia é ignorancia, ó buena intencion de emprender recto camino, por más que muchas veces debieron torcerlo los escollos, y ninguna se anduvo por entero.

Nada halagüeño se presenta el espectáculo de nuestras fuerzas marítimas en aquella época, á la vista de quien, con ánimo sereno, se decida á contemplarlo. Se agravaba el mal en proporciones alarmantes; lo que habia de conservarse yacia en el abandono, desaparecieron las flotas, y se mendigaron naves con que suplir las atenciones de nuestras colonias. ¿Pero á qué insistir sobre males ya analizados, cuyo sólo relato angustia y sume al ánimo en melancólica tristeza? Venturosamente, tras de aquel oscuro celaje dibujáronse las sonrosadas tintas de una aurora tan placentera como ansiada. A la torpeza, la impericia, la altanería, la incapacidad, la codicia y las pocas luces de Lerma, Olivares, Mendez de Haro, Valenzuela, y Portocarrero, sucedieron, la alta capacidad y hábil diplomacia en Alberoni, la imaginacion asombrosa en Riperdá, la actividad incansable y el práctico talento en Patiño, el desinterés más completo en Campillo, la más extensa aptitud en el primer Marqués de la Ensenada. Cambiaron de aspecto las cosas, y por nuevo rumbo la nave del Estado, que hasta entónces vagó incierta, arribó á puerto seguro.

La Marina débele á esta época ser y vida: en ella cobró alientos, se hizo grande, y ganó prez y honra para España. Entónces se levantó la fábrica de los Departamentos, se construyeron los

Arsenales y se dió verdadero aspecto de Armada á la que ántes no era más que desordenada fuerza marítima. Reformas posteriores llevadas á cabo por los tres ministros de Marina que sirvieron á Cárlos III en los veintisiete años de su reinado, prepararon el estado en que hoy se presentan los Departamentos marítimos á nuestro exámen.

Demanda la prioridad el de Cádiz, por ser de los tres el más antiguo. Cielo y suelo le sonrien, aquél con su azul trasparente, que rara vez velan las nubes, y éste con un delicioso panorama á que contribuyen el verdor de los campos, las azuladas cintas que dibujan las rias serpenteando en ellos, y los blancos caseríos de la vecina ciudad de San Fernando. Parece, más que aparatoso centro militar, sitio en que se ha refugiado toda la alegría andaluza para respirar las brisas del mar. Quien no haya visitado aquella region de la Península, no es extraño que no le mueva simpatía por la Marina; porque aquel suelo y el cielo aquel, despiertan en el ánimo las sensaciones más risueñas, y arrastran la mirada á la contemplacion de un espectáculo admirable; de un lado, el mar fantaseando soberbia en encrespadas olas que concluyen por deshacerse hasta besar humildes nuestros piés; de otro un bosque de perenne verdor; aquí la locomotora como mensajero de la paz y de la industria; allá la embarcacion cuyo lejano destino nos

hace pensar si desaparece para siempre; todo, en fin, dirigido á los sentidos para despertarlos, moverlos al deseo y sumirlos en éxtasis.

En aquel risueño lugar buscó vivienda la Marina, y plantó la capital de su Departamento con sujecion al plan de Patiño, ampliado más tarde por Ensenada: quedaba mucho por hacer, pero todo lo que de innovador y decidido tenía Somodevilla, tuvo de rutinario é irresoluto su sucesor. No era el buen Arriaga hombre dado á innovaciones ni amigo de salirse de caminos trillados, aunque se le pusiesen á la vista senderos más fáciles y practicables; y fuera hijo de su avanzada edad ó de nativo carácter, hizo mucho ménos de lo que pudo y algo más de lo que, sin estímulos exteriores, hubiera de por sí hecho. La herencia fué á buenas manos en las del marqués Gonzalez, ya acreditado como oficial valiente y pundoñoso, en la defensa heróica del castillo del Morro contra los ingleses (1), y no ménos repu-

---

(1) A pesar de ser conocidos de la totalidad de nuestros lectores los hechos más culminantes de aquella defensa llevada á cabo por el capitán de navío D. Luis Vicente Velasco no podemos resistir la tentacion de transcribir en este lugar, la admirable pintura que de ella hace un escritor notabilísimo.

Sirva su insercion al par que de esparcimiento al lector

tado como proyectista y observador profundo en el informe que, siendo jefe de Escuadra, le fué encomendado ; pero toda su atencion durante su ministerio absorbiólo el fomento del ma-

---

que gusta saborear bellezas de lenguaje, de recuerdo al que olvidó ó ignora cuánto ha servido en toda época la Marina á las colonias. Dice así:

«.....Dueños de la Cabaña, contra el Morro iban los ingleses á reconcentrar sus esfuerzos, y muy luégo se les sintió de frente al ángulo del caballero de tierra y á distancia de tiro de fusil, talar el bosque para establecer baterías, al par que levantaban otra hácia la playa. Daño les hacía Velasco disparando cañones y fusilería contra las naves que pasaban de barlovento á sotavento; y los piquetes que subian al relevo de la guarnicion de la Cabaña; y tambien retardaba con sus fuegos el que progresaran las obras de ataque, sin dejar por esto de instar al Gobernador de la plaza á disponer una salida para inutilizarlas del todo. Por la vaga consideracion de la escasez de gente se desestimaron sus instancias; y como en prueba de que hombres resueltos ejecutan prodigios, el mismo dia en que supo Velasco la negativa desconsoladora, soltó del castillo no más que trece negros, los cuales, yendo impávidos contra una avanzada enemiga, compuesta de doce hombres, mataron uno y trajeron prisioneros siete. No disimuló el esforzado comandante los perjuicios de no verificarse la salida á toda costa, pues con la mayor ingenuidad expuso á Prado que, segun las baterías que se aprestaban osadamente, pronto quedaria el castillo inhábil para usar los cañones, y des-

terial flotante, cuidado preferente á que atendió solícito, más sin duda que por convicción propia, por complacer el deseo de un monarca que abrigaba proyectos belicosos contra Inglaterra y so-

---

» pues trasformado en un monton de ruinas.—Ya desde el 22  
 » de junio jugaba la batería de la playa, metiendo á impul-  
 » sos de sus morteros rosarios de bombas en el Morro, y  
 » causando enorme detrimento en la fortificacion y en sus  
 » defensores, que llevaban siete dias de sufrirlo animosa-  
 » mente, cuando se dispuso una madrugada la salida, más  
 » bien para cubrir el expediente que con esperanzas de buen  
 » suceso. Porque en vez de presentarse á la cabeza de fun-  
 » cion tan arriesgada como gloriosa algunos de los oficiales  
 » generales, todos estuvieron miéntras se emprendia, si no  
 » en brazos del sueño, fuera del alcance de las balas; y mal  
 » guiados seiscientos treinta y ocho hombres, que divididos  
 » en tres pelotones debian arrojarse á las trincheras y des-  
 » moñonar la artillería, y trescientos treinta y cinco desti-  
 » nados á distraer á los ingleses figurando un ataque á la Ca-  
 » baña, retrocedieron en desórden despues de cruzar las  
 » bayonetas con los de los puestos avanzados.—Frustrada la  
 » salida, presto acabaron los contrarios dos baterías de caño-  
 » nes, del calibre de 24 la una y de 36 la otra, que al ama-  
 » necer del 1.º de julio juntaron sus disparos á los de  
 » los morteros que batian desde la playa al Morro; y á  
 » las ocho de la mañana tres navíos, el *Cambridge*, el *Dra-*  
 » *gon* y el *Malborough*, se le pusieron á tiro de fusil y empe-  
 » zaron tambien á ofenderle con más de cien cañones. Ter-  
 » rible era el acometimiento, pero no superior á la sereni-  
 » dad incontrastable de Velasco, el cual, más enardecido

ñaba con tomar el desquite de ofensas y agravios recibidos en otro reino. Cuando á principios de 1779 se declaró la guerra, pudimos oponer á la Gran Bretaña imponente fuerza de cuarenta

---

» en el peligrosísimo trance, corría de uno á otro puesto  
 » para avivar la defensa de todos, y en las arengas y en las  
 » acciones daba señales de no reconocer quién le aventajara  
 » en lo bizarro. Bajo una lluvia fulminante parecía el Morro  
 » un volcan vomitando llamas, y como si dentro no estuvie-  
 » ran hombres; los de la plaza veían con asombro tan he-  
 » róica resistencia, y los sitiadores se pasmaban de no divi-  
 » sar una bandera blanca sobre lo alto del castillo y entre  
 » aquella atmósfera de fuego. Cinco horas duró el gigantesco  
 » choque, y de resultas quedaron desmontados á los ingle-  
 » ses tres cañones en sus baterías y maltratados los navíos,  
 » especialmente el *Malborough*, que, tumbado sobre el cos-  
 » tado de babor, cerrada la portería baja y sin uno de los  
 » masteleros, no pudo salir del empeño sino á remolque. De  
 » los que lo tripulaban y defendían cayeron entre muertos  
 » y heridos hasta ciento sesenta; y aunque fuera de com-  
 » bate hubo muy pocos más de la mitad en el castillo, y  
 » sus baterías de mar no experimentaron estrago correspon-  
 » diente á la acometida, en las de cara al campo todas las  
 » troneras, á excepcion de una, se hallaron finalmente des-  
 » guarnecidas de cañones. Los del enemigo siguieron dispa-  
 » rando hasta las cuatro de la tarde; y ya era oscuro cuando  
 » cesaron los morteros de arrojar bombas.—*Abismo* llamaba  
 » Prado al foso del castillo sin reparar que lo cegaban á toda  
 » prisa los escombros de sus parapetos. Con tozas de madera  
 » cortadas á la medida de los merlones, y sacos de tierra

navíos, y en el mismo año se aumentó la cifra hasta sesenta y tres; prodigio que demuestra la actividad desplegada por el sucesor de Arriaga.

Aun así quedóle tiempo que dedicar á la cons-

» para llenar los huecos, se repararon por sugestion del comisario ordenador de Marina D. Lorenzo Montalvo; y si no pasaba dia sin que los ingleses destruyesen los trabajos ejecutados la noche ántes, ya estaban repuestos á la siguiente aurora, desviviéndose Velasco por dirigirlos personalmente, y gozando luégo en el buen fruto de sus insomnios que le permitieron desalojar á los sitiadores de su batería alta con auxilio de los fuegos de la de San Telmo, del castillo y baluarte de la Punta, de la fragata *Perla* y de los cañoneñs de dos planchas abocadas hácia el Cabres-tante.—Hablar oia sin el más leve estremecimiento de escalada, porque, en su concepto, *los ingleses eran hombres como todos, y no los más constantes fuera del abrigo de su artillería*; pero fijaba la consideracion en el diluvio de bombas, granadas reales y morteradas de piedras que abrumaba incesantemente al Morro, desmantelándole por instantes. *Busquemos esta noche nuestra dicha ó adversidad, haciendo una salida sobre las más próximas baterías contrarias con los cien negros que yo tengo y la compañía de Migueletes que V. S. forma; es la única manera de restablecer la constitucion crítica de este castillo*, escribia al Gobernador el 13 de julio. Tampoco á la sazón se satisfizo su demanda; y prevenia á la osada empresa los negros solos, cuando hubo quien le aconsejara reforzarlos con gente de tierra adentro, resuel-tísima y diestra en el manejo del machete. Poca tenía en el castillo, y á la demora que naturalmente resultaria de

truccion de obras civiles é hidráulicas en los Departamentos, si bien habian de recibir posteriormente mayor impulso de D. Antonio Valdés, á quien favoreció un período de paz conquistada

---

»habérsela de enviar el apático Prado, agregóse ahora el  
 »no consentirle acalorar el feliz designio una contusion re-  
 »cibida en la cintura con los fragmentos de una bala, que  
 »vino á privarle del movimiento. Miéntras atendia á su  
 »pronta curacion dentro de la plaza, le sustituyó el capitán  
 »de navío D. Francisco Medina en aquel punto, del cual  
 »sólo faltó nueve dias, y entre ellos uno en que, engañado  
 »el jefe interino por las maniobras de los contrarios, hizo  
 »señal de que se disponian á acometerle, acudió con pres-  
 »teza, y todavía imposibilitado, á la parte del Morrillo, donde  
 »por disposicion suya habia pescantes y escalas para faci-  
 »litar la comunicacion con la plaza, el relevo de la tropa,  
 »que se verificaba cada tres dias, y la subida continúa de  
 »pertrechos.—El 24 de julio, en que fué Velasco á ejercer  
 »nuevamente la peligrosa comandancia, llevando á su ca-  
 »marada el marqués Gonzalez de segundo jefe, era la situa-  
 »cion del Morro desesperada á todas luces. Ya no habia  
 »posibilidad de reponer sus fuegos, porque tirando con  
 »bala roja incendiaban al punto las baterías inglesas los pa-  
 »rapetos artificiales. Dos dias ántes se habia ejecutado la  
 »salida con tan fatal éxito como la otra, yendo también á  
 »la aventura y sin jefe de autoridad y experiencia mil tres-  
 »cientos valientes entre milicianos, pardos, negros, mari-  
 »nería y migueletes, que avanzaron á las obras de ataque  
 »hasta pelear hombre con hombre, y aflojaron de bríos al  
 »ver que no asomaban los numerosos refuerzos que se les

honrosamente por la Marina. A éste se deben, pues, la mayoría de los adelantos en la construcción de buques, edificios y fábrica de Arsenales. Utilizó la ciencia de Sanchez Bort y de Muñoz

---

» había anunciado, aunque no sin dejar en la refriega cerca  
» de cuatrocientos, que vendieron caras las vidas. Hubo tregua para sepultar los cadáveres, y la aprovechó el Ingeniero del Morro en reconocer una mina que ahondaban los ingleses, y de que se recibieron anticipados avisos por los desertores. Partía aquélla casi á flor de agua de una cueva denominada de las Cabras, frente al baluarte del caballero de la mar y por entre el arrecife; y blindada y espaldonada su boca, abría paso á tres hombres en fila y de pié derecho. D. Baltasar Ricaud, ingeniero en jefe por fallecimiento de su hermano D. Francisco, expuso, al enterarse de esta novedad peculiarísima de su incumbencia, que carecía de herramienta necesaria y de gente que la manejara con destreza para la pronta ejecución de la contramina en una distancia larga y por medio de un peñasco hasta llegar al enemigo por la línea más corta; y que además la explosion de los hornillos no produciría otra ruina que la del revestimiento de la fábrica unido á la roca, sin que, por el despeño que tenía al mar, pudieran tampoco los escombros formar una rampa capaz de hacer expedito el asalto.—Fuera del siniestro semblante que presentaban los sucesos, era para el temple de alma de Velasco asunto de pesar y sonrojo la convicción adquirida durante su breve permanencia en la plaza de que entre los miembros de la Junta había sobra de pusilanimidad y falta de consejo. Así dijo al marqués Gonzalez: *¡Sacrifiquémonos*

dotando al Departamento de Cádiz de tres diques para carenar navíos y uno para fragatas, necesidad que se hacía sentir imperiosamente; surtió el Arsenal con un horno de reverbero para fundir

---

» *al Rey y á la pátria!* Y estrechados por los vínculos del ca-  
 » riño, se encaminaron juntos al Morro para ser admirables  
 » competidores en la indómита constancia y en la acrisolada  
 » bravura.—A la sazón, parapetados los ingleses á seis varas  
 » de la estacada, añadían al estrago de los morteros y caño-  
 » nes el de fusiles y granadas de mano. Con viveza les cor-  
 » respondían los del castillo, sólo que para ofenderles nece-  
 » sitaban mostrar al descubierto hasta las hebillas de los  
 » zapatos; y á la par que, llevado subterráneamente de las  
 » concavidades, sonaba en sus oídos el pavoroso golpear de  
 » los minadores cada vez más cercano, veían á los enemigos  
 » batir en brecha la falsabraga del caballero de la mar y el  
 » orejon del de tierra, cuyas paredes, apénas resquebraja-  
 » das, casi no tenían por dónde rodar y se amontonaban en  
 » escombros. Treinta y ocho días de cerco llevaba el casti-  
 » llo; habíanle caído encima diez y seis mil bombas y grana-  
 » das reales; costaba su defensa como trescientos muertos y  
 » más de mil doscientos heridos; no le quedaba ya el menor  
 » resguardo, y le amenazaba un terrible ataque por mar y  
 » tierra. En tal estrechez, la mañana del 29 de julio soli-  
 » citó Velasco de Prado órden escrita sobre resistir ó no el  
 » avance, ó capitular luégo que estuviesen perfeccionadas  
 » las brechas, ó evacuar anticipadamente el puesto por si la  
 » guarnicion se considerase necesaria para otros fines. El  
 » Gobernador lo consultó á la Junta, y ésta, perpleja como  
 » siempre, lo dejó á voluntad del insigne marino, sin otra

municiones, lingotes para lastres y otras piezas de uso naval; levantó dos magníficas naves de arboladura; edificó una buena iglesia; ensanchó el almacén general, dándole las proporciones que exi-

---

»prevencion que la de no ligar la plaza en el caso de que  
»capitulase el Morro. Defenderlo hasta morir le dictaba el  
»interés de la propia gloria; pero convenia quizá á la de  
»las armas del Rey preservar la existencia de tantos bravos  
»para volver á mirar de cara al enemigo de allí á pocos  
»días junto á la muralla de tierra. Por razon tan de bulto,  
»desechando la autorizacion que se le concedia, repro-  
»dujo los tres extremos de la dificultad para que se resolvie-  
»ran de un modo terminante, y entre tanto se previno á  
»exhalar el último aliento espada en mano sobre las dobles  
»cortaduras ya preparadas á fusilería y cañones, si le inti-  
»maban la rendicion los ingleses.—Estos, en fuerza de ad-  
»mirar el férreo teson de Velasco, habian llegado á co-  
»brarle miedo y temblaban la hora del asalto. Así, luégo  
»de apostar sus granaderos en lugar escondido y no lejano,  
»dieron fuego á la mina improvisamente. Era la una de la  
»tarde del 30 de julio, y sin más cuidado que el de cos-  
»tumbre estaban comiendo el rancho los del castillo. El  
»susto fué á proporcion del aprieto y de la sorpresa; Ve-  
»lasco no se turbó un instante. *¡Que corten esas escalas!* dijo  
»señalando á las del Morrillo, y corrió en derechura á la  
»brecha con el marqués Gonzalez y otros oficiales, á quie-  
»nes siguieron los más intrépidos soldados, miéntras otros,  
»á impulsos de la consternacion, en vez de cortar las esca-  
»las se descolgaban precipitadamente por ellas para buscar  
»refugio en los botes ó salvarse á nado. Expresa órden de

gia el creciente material; creó un parque de artillería, un obrador de instrumentos náuticos, levantó los tinglados para resguardo de embarcaciones menores y maderas de construcción; edificó la población de San Carlos, capital del Departamento; estableció en ella iglesia, casas para el Capitan general, intendente, contaduría, tesorería, Acade-

---

» su general llevaban los asaltadores de conservar la vida al  
 » ilustre defensor del Morro. ¡Ilusorio tributo rendido por  
 » la noble admiración del guerrero al sublime heroísmo del  
 » adversario! Velasco no había de consentir que en el pos-  
 » terer empeño se le pusiera alguno delante, y cayó mortal-  
 » mente herido entre el marqués Gonzalez, los capitanes  
 » Párraga, Mozaravi y Zubiria, los tenientes Rico, Fane-  
 » gra y Hurtado de Mendoza, y varios subalternos, cuyos  
 » cadáveres pisaron los contrarios para trasponer la brecha  
 » y sembrar el terror y la muerte hasta tremolar el pendon  
 » británico sobre aquel hacinamiento de ruinas. Dos mil  
 » concurrieron al asalto, que, á no ser repentino, hubieran  
 » quizá rechazado los setecientos ochenta hombres que se  
 » contaban en el Morro. De ellos sólo doscientos cincuenta  
 » y cinco lograron salvarse, fueron heridos sesenta y ocho,  
 » pasados á cuchillo ciento treinta y dos, negros la mayor  
 » parte, y todos los demás prisioneros. Por cortesía del  
 » conde Albermarle, un ayudante suyo fué á la plaza sin  
 » apartarse de Velasco hasta que le dejó en el lecho, donde  
 » á la mañana siguiente falleció de la herida.»—FERRER  
 DEL RIO, *Historia del reinado de Carlos III en España*: tomo I,  
 páginas 356 á 369.

mia de pilotos, cuartel capaz para 4.000 hombres, el Observatorio astronómico, proveyéndolo de todo lo necesario para su servicio, y cuanto hoy existe en el Departamento, porque de aquella fecha á la presente apénas si ha sufrido modificacion importante.

Y si pasamos á Cartagena, lo que el paisaje pierde en perspectiva gana el Departamento en órden y proporcion, pudiendo decirse que todo en él es arreglado, está bien distribuido y reúne casi todos los elementos necesarios para sus atenciones. Véase allí retratado el carácter emprendedor y la inteligente iniciativa de D. Zenon de Somodevilla, de modo tan completo, que pocos vacíos dejó que llenar á sus sucesores. Muy contadas fueron, en efecto, las obras realizadas en él durante este período, entre las cuales figura como más importante la construccion de un cuartel para la compañía de Guardias marinas.

En mayor número se realizaron en Ferrol, bien que necesitaba y continúa necesitando de muchas para completar el plan grandioso que precedió á su construccion. Perfectamente situado como atalaya de la Península en su parte NO., ocupando una gran extension de terreno, promete en lo porvenir, á poco que se haga en su beneficio, ser el primer Departamento marítimo. Don Antonio Valdés lo surtió con magníficas naves de arbola-

dura, buenas herrerías, un tinglado semejante al de los otros Departamentos, un obrador de instrumentos náuticos, un buen cuartel de Guardias marinas, una útil fábrica de tirar planchas de blindaje, un almacén de pólvora y otras obras no ménos importantes.

No heredaron los tiempos posteriores aquel impulso, ni el afán y celo vinculados en tan buenos Ministros pasó con las carteras á sus sucesores; algo de culpa hay que deducirles, pues las revueltas de la guerra no daban lugar á otras tareas que no fueran las de reunir á toda costa, y sin reparar en sacrificios, medios de defensa; pero, de cualquier modo, ello es que sobrevino la paralización y tras la paralización la muerte; triste resultado que habia de trascender á toda la Armada, porque son los Departamentos barómetro seguro de su estado. Basta una simple visita á sus vacías dependencias y servicios para juzgar con acierto del organismo marítimo de un pueblo y deducir con precisión cuál sea el estado del personal y material que le forman. Con sólo recorrer la zona en que se asientan, el más desacostumbrado á cavilar crea en su mente la historia naval de España, aprende los vicios que entorpecen el acrecentamiento de nuestro poder marítimo y estudia los medios de extirparlos. Si dirige la vista al Departamento de Cádiz, retírala convencido del gran poder des-

structor que tienen el abandono y la pereza; si al de Cartagena, las obras de importancia paralizadas le dan á entender la inconstancia que malogra provechosos recursos; el de Ferrol, demuéstrale elocuentemente nuestro forzoso atraso, originado por obligada y mal entendida economía; y en todos ellos, el numeroso y brillante personal que los pueblan en contraposicion con la soledad de los astilleros y el silencio de los talleres, están hablando á voces de la desproporcion y desequilibrio que caracterizan nuestro actual sistema.

Hoy se observa en ellos el régimen militar, y bajo ese pié están montados. ¿Corresponde á los Departamentos tal régimen? No hay duda que es el más apropiado; porque si los Departamentos no son otra cosa que demarcaciones de la costa, sometidas á la proteccion del Estado y organizadas de manera que recíprocamente se auxilién y completen para las necesidades militares, la direccion superior de ellos debe hallarse á cargo del elemento que predomina y representa más genuinamente el poder de la nacion. Bajo este supuesto, nada más natural que haya una autoridad militar superior que dé unidad y resuma las atribuciones y responsabilidad de un mecanismo que no deja de ser vasto y complicado. Sólo halla la censura materia en qué emplearse, considerando los males que produce el regateo de atribuciones que el

trascuro de estos últimos tiempos ha venido haciendo en la autoridad de los Capitanes generales de los Departamentos; raya en la exageracion y casi toca en lo ridículo el limitadísimo campo en que hoy se mueve la iniciativa de estos altos cargos, sometidos á la Administracion central en todo y para todo; y es óbvio mencionar los perjuicios, demoras y áun conflictos que tal regateo produce.

El alto concepto que puesto de tanto valer merece, el carácter especial que reviste, las múltiples y variadas atenciones que reclama, obligan á dar mayor latitud á sus atribuciones, con lo que comprometian á desplegar mayor celo y á descubrir méritos que la falta de ocasion tiene oscurecidos. La desordenada descentralizacion antigua no era más perjudicial que la completa centralizacion moderna; que no todo lo viejo es malo, ni bueno todo lo nuevo, ni hay verdad absoluta á ménos que se remonten las nubes.

Si la Administracion central no tiene otro objeto que dar la norma y cuidar no haya discrepancia en la ejecucion ni desconcierto en los medios, no aventuraria más de lo debido reconociendo en las autoridades de los Departamentos y Apostaderos la iniciativa en el empleo de aquéllos, siempre que no se apartasen del fin á que se destinaban; y dentro de éste concederles ámplia libertad. En tanto que así no se practique, miéntras la autoridad de

un Capitan general de Departamento esté igualada á la del Ayudante de distrito, sin más diferencia que la de la categoría personal de quien desempeña el cargo y la mayor jurisdiccion aneja á éste, hay que renunciar á muchas mejoras y á grandes impulsos, y los Departamentos continuarán simulando vistosos museos, muy concurridos, eso sí, pero poco utilitarios.

Hay que tener en cuenta, por último, que las atenciones de la Marina en un Departamento, sobre ser de distinto carácter, son más extensas y variadas que las del Ejército en un distrito militar; mal se compadece, pues, la analogía existente entre ambos servicios, cuyas consecuencias funestas son tan patentes que debieran mover á deshacer el error, sin necesidad de más indagaciones.

---

## VIII.

### APOSTADEROS.—ESTACIONES NAVALES.

Las consideraciones hechas en el capítulo anterior acerca de la organizacion, régimen y actual estado de los Departamentos marítimos de la Península, pueden hacerse extensivas á los Apostaderos de Ultramar: cuadran perfectamente tanto al de la Habana como al de Filipinas, ó quizá más, porque las atenciones navales de ambas posesiones, aún en tiempo de paz, son mayores y preferentes.

La isla de Cuba demanda para su guarda elementos marítimos poderosos, y el Archipiélago filipino no los reclama menores; escasísimos, casi nulos, como en su lugar veremos, son los que hoy poseen, y así no es rara la decadente situacion de ambos Apostaderos. Viven hoy en el mismo ser y estado en que quedaron al finalizar el siglo anterior: los buques del Estado que en ellos prestan

servicio, véñse obligados, si sufren avería importante, á mendigar el reparo de ellas á los Estados-Unidos, á las posesiones inglesas en China, ó á arrostrar los peligros de una larga navegacion á la Península, en condiciones desfavorables y propias para un desastre.

Involuntariamente viene á la memoria el recuerdo del *Pizarro*, buque de vapor cargado de años y de achaques, y al que no bastaron á sostener con vida parches y remiendos. Dejóse caer en medio del Océano á tiempo que la Providencia colocó en su camino otro barco que recogiera su tripulacion heroica, que heroismo se necesita para tripular los muchos *Pizarros* que componen nuestra flota; y murió como echándonos al rostro todo lo defectuoso de nuestro sistema, que consiste en ahorrar hoy un par de miles que han de traer mañana la pérdida de muchos millones.

Pero aparte digresiones, por más que sean oportunas, lo cierto es que nada se ha hecho para dar á los Apostaderos la amplitud que exigen. Un siglo hace que se viene declamando en vano contra la falta de un buen dique de carenas en el de la Habana. Se notaron desde un principio las ventajas que su construccion habia de proporcionar al servicio de la Marina de guerra, se midieron y calcularon con exactitud matemática los rendimientos que desde luégo produciria al Estado; y,

sin embargo, en cien años no ha habido oportunidad de realizar la obra, á pesar de haberla favorecido las circunstancias. La falta de ella ha traído perjuicios graves, ha ocasionado grandes gastos, y ha inutilizado gran número de buques, que despues de larga permanencia en el Apostadero han tenido que ser condenados al abandono por no poder soportar la navegacion al punto lejano en que habian de ser reparadas sus averías.

Análogo motivo esteriliza gran parte de las fuerzas navales apostadas en Filipinas, donde queda aún más que hacer, si ha de corresponder á su importancia actual, y prepararse para la mayor todavía que ha de revestir en un plazo próximo. Todo es hoy en él rudimentario y primitivo, y los medios con que cuenta apénas si alcanzan para atenciones pequeñas y muy secundarias, haciéndose preciso, si de una reparacion importante se trata, exponer el buque á los peligros de una navegacion, difícil por lo comun en aquellos mares, en demanda de extranjero auxilio. Tal situacion, sobre gravar considerablemente el gasto de la Marina, acusa una imprevision manifiesta; y ora se funde en el apuro del Erario, ora se hagan valer circunstancias de localidad y tiempo, no tiene justificacion posible ni disculpa que la atenúe.

Si por mal nuestro nos viéramos envueltos en los peligros de una guerra con cualquiera de las

naciones que hoy nos prestan este auxilio, ¿á qué otra apelaríamos? ¿Dónde hallar recursos que suplieran la carencia de los propios? ¿En la Península? ¿Y el riesgo del camino aumentado en esta ocasion con la asechanza enemiga?... ¡A cuántas reflexiones da lugar la conjetura!

Todo favorece la idea de conceder á los Apostaderos de Ultramar mayor impulso material, y más lata autoridad á los que desempeñan el mando de ellos. Nótese el contraste: en la Península están equiparados en categoría los Capitanes generales de los distritos militares y los de los Departamentos marítimos; y en Ultramar, donde las atenciones navales son mucho mayores, la autoridad de los Comandantes generales de Apostadero está de hecho supeditada, no diré á la del Gobernador superior, porque esto sería lógico, sino á la del Segundo cabo.

El mal es de tanto bulto, que de mi parte no he de agregarle comentario alguno; la ley natural los dicta y á la par señala el remedio.

Vanamente se predica un dia y otro porque sea aplicado; en balde prensa, opinion, Marina y cuantos poderes están en ello interesados, claman porque se realice; á todo se opone la malhadada palabra *economía*, cuando no se deja oír el jactancioso dicho, *no nos ha de coger el peligro desprevénidos*, como si no tuviésemos desgraciada-

mente ya experimentado el valor que tales arrogancias tienen y han tenido siempre en España, y no supiéramos que son calmantes ineficaces que los Gobiernos propinan á los crédulos para que los dejen vivir en reposo. Ni la consideracion de economizar gastos neutraliza lo imperioso de la necesidad, porque el gasto, en el caso presente, es reproductivo y no tan exorbitante que deje mal parados los presupuestos de Ultramar, áun dado su actual atraso.

¡Y qué gasto tan reproductivo! Las ventajas se repartirian por igual entre la Marina de guerra y la mercante, y á poco que se reflexione sobre el vasto comercio que en nuestras provincias ultramarinas sostiene y el gran número de buques que visitan el puerto de la Habana, dedúcese el ingreso considerable que obtendria el Estado, ofreciéndoles á la vez un provisto Arsenal y medios de surtir sus necesidades materiales, sin tener que recurrir á establecimientos extraños.

Necesitados, sí, están tanto los Departamentos como los Apostaderos de Marina de obras importantes que el moderno progreso de la construccion naval exige: vivir en el atraso en estos tiempos en que todo se trasforma y perfecciona es mil veces peor que no vivir, porque así siquiera no se patentiza el error que del otro modo resalta hasta rayar en lo ridículo. Y no se diga que *queremos y*

*no podemos*, sacrificando la exactitud á la frase, porque sirviendo á la verdad puede oponerse á aquella otra no ménos feliz: *podemos y no queremos*, que es lo que acontece desgraciadamente en el ramo de Marina.

Dos estaciones navales mantiene únicamente la Armada: en Fernando Póo la una y en la América del Sur la otra.

En la costa occidental de África, con la proximidad de posesiones portuguesas y britanas, domina nuestro pabellon una parte no despreciable de territorio, que fuera más cuantiosa, si por propia incuria no hubiésemos consentido dia por dia se menguase. Dámosle poca importancia á la posesion, y apénas si la memoria la retiene cuando evoca el recuerdo de las que hoy forman parte de la nacionalidad española.

Tal olvido no tiene explicacion si no se la busca en lo improductivo de aquel suelo y en la insalubridad de aquel clima, destructor como ninguno. Propósitos laudables por más que no los presidiera un plan acertado, llevaron á Fernando Póo y Annobon, á mediados de este siglo, algunos elementos, con la consigna de rehacer el pésimo es-

tado de la colonia, promover en ella adelantos, y convertirla de inculto y empobrecido páramo en productivo territorio que ofreciera alicientes al comercio y gajes al tesoro de la metrópoli. Al efecto se organizó una legion, surtida de lo más esencial para el caso; y de improviso, sin preparacion alguna, fué sometida á la influencia del clima mortífero de la localidad, el cual fué destruyendo vida por vida aquella legion, hasta no dejar rastro de ella, con tal rapidez que no dió tiempo á ensayos completos, ni á modificaciones importantes. Probóse talar el bosque vecino á la capital, y los miasmas refugiados en la selva envenenaban al talador y detenian las obras: hubo un colono más arrojado que salvó el bosque y dió con un terreno sano y propio para vivienda, y cuantos quisieron imitarle pagaron la empresa con sus vidas. Y al ver lo estéril del sacrificio apoderóse el terror de los ánimos y los pocos sobrevivientes emprendieron desesperanzados su vuelta á España.

El elemento civil oficial gestionó con éxito para ser eximido de prestar servicio en la colonia; el Ejército hizo lo mismo persuadido de que allí no se conseguia otra cosa que una oscura muerte, y sólo la Marina quedó representando la nacionalidad española, y paseando su bandera por aquellos mares. Hé aquí otro singular servicio, merecedor de premio, que la Marina sobrelleva con una abne-

gacion ejemplar. Todo el personal que en Fernando Póo presta servicio se reduce á un comisario de policía (plaza indispensable toda vez que á la colonia se la ha dado el carácter de penitenciaria), dos vigilantes á sus órdenes, un maestro y una maestra de escuelas, algun funcionario más, y medio ciento de krumanes; el resto del personal pertenece á la Armada, que está representada en tierra por la autoridad del Gobernador, y en el mar por una goleta de dos cañones y ochenta caballos de fuerza nominal, y un ponton de estacion en Santa Isabel, capital de la colonia.

La Marina facilita el personal de estos buques para las atenciones del servicio en tierra; la enfermería, que es el local más habitado, está asistida por médicos y practicantes de la Armada; la única iglesia existente en la poblacion se cerraria periódicamente al culto, si el capellan embarcado en la goleta no celebrase en sus altares: en resúmen, la Marina lleva por sí sola el peso de carga tan pesada para el elemento civil y el Ejército. ¡Y si estuviera puntualmente atendida, ó á lo ménos se hiciera justicia á su acrisolada lealtad y rara abnegacion!... Pero ¡ah! que aún conservo en la memoria frases con este motivo lanzadas á la publicidad, que sobre ser injustas pecan de injuriosas para la institucion que está cumpliendo un deber sagrado en Fernando Póo, porque no hay otra

que se preste á cumplirlo, y porque entiende, con acierto, que el verdadero patriotismo y la lealtad verdadera, no están en vanas palabras ni en cómodos procederes, sino en servir á la nacion con igual celo, así en lo adverso como en lo próspero.

Llévame de la mano este recuerdo á formular una pregunta, que puede decirse es la síntesis de cuanto se ha debatido con respecto á esta colonia. ¿Interesa á España la conservacion de Fernando Póo? Creo, ó mejor, aseguro que le interesa sobremanera. En primer lugar, para que las naciones abandonen una posesion colonial, se necesita estar demostrado de una manera patente, que no deje lugar á duda, el perjuicio que su sostén ocasiona; y esto no acontece en el caso presente, por más que se alegue la circunstancia de ser tributaria de las demás provincias de Ultramar y de reunir condiciones climatológicas en extremo dañosas. En segundo lugar, hay que demostrar que el fin que presidió á su adquisicion fué llenado, ó es imposible de llenar; y esto tampoco es aplicable ahora, porque hubo indudablemente un fin trascendental al adquirirla, y si tal fin no ha sido hasta aquí cumplido, no ha sido por entorpecerlo la posesion de que se trata, que ántes bien la facilita, sino por causas diferentes y complejas que no son para referidas en estas páginas.

Ello es que si la posesion de Fernando Póo in-

teresa á España, ésta debe estar interesada en sostenerla; y si es tributaria de las demás, con preferencia debe ser atendida, por sus mayores inclemencias, por sus condiciones desventajosísimas de localidad, por no contar con recursos naturales que suplan el atraso de los del Gobierno, y por ser de decoro nacional que la bandera española que á cientos de leguas de la metrópoli ha de responder al saludo de las extranjeras, no acuse en sus remiendos y girones la pobreza y abandono del territorio que protege.

El castigado presupuesto del Estado no consiente por hoy, bien lo sabemos, aumentar la dotacion del de Fernando Póo, y ante esta dificultad propongo en otro lugar medios para que la Marina tenga en aquella colonia mayor representacion, aunque no sea de una manera constante; pero ya que su presupuesto fijo no permite aumentos, por bien de la Marina y del Estado puede pedirse que lo poco consignado sea atendido y que sea atendido con puntualidad. A los rigores de un clima destructor no se añadan siquiera los del hambre; que el que muere víctima de aquél, todavía tiene en su última hora un recuerdo patriótico y elevado; pero el que del hambre es víctima... valiera más no se acordara de su patria. Reflexione en esto el país, pare mientes en el sacrificio que impone á la Marina, y si no se cree

obligado á corresponderla con su estimacion, ni á premiarla con su justicia, guárdela, al ménos el respeto que merece, y no propale la absurda especie consignada en las primeras páginas de este libro de que son los marinos *afortunados españoles que cobran sueldos crecidísimos por sólo pasear con buen tiempo y mejores buques nuestras costas*; porque son las injusticias fecunda semilla de desventuras, y no hay nota que más afee á un pueblo que la nota de ingrato...

La estacion naval del Sur de América se compone hoy de una corbeta de tres cañones y fuerza nominal de 200 caballos, cuyo fondeadero ordinario es el puerto de Montevideo. Las escaseces, y más que las escaseces un espíritu económico mal entendido, han ido reduciendo año por año la representacion de nuestras fuerzas navales en aquellos dominios. No hace muchos constituian la division un buque de alto porte y dos corbetas ó buques menores; redújose más tarde á estos últimos, pero considerando aún supérfluo el gasto, se concretó el número á la unidad, y es muy posible que en plazo próximo se complete la rebaja retirando del todo nuestra representacion.

Tal proceder es por demás absurdo y contraproducente. El continente americano, que un dia fué nuestro, está de un extremo á otro inoculado de nuestra savia; españolas son sus ciudades, cu-

yos nombres denuncian á voces su abolengo; españoles son sus usos y costumbres; español su idioma; españoles la mayoría de sus habitantes; y áun cuando no fuera más que por esta consideracion, precisaba mantener á su vista la bandera que los dominó en otro tiempo, y en toda ocasion ha de protegerlos y prestarles ayuda. A mayor abudamiento demándanla con perentoriedad las necesidades allí cada dia más crecientes de nuestro comercio. Necesita nuestra Marina mercante se le faciliten medios para llenar sus fines, y garantías que la pongan á salvo de ciertos riesgos; y pues en los puertos de la América del Sur halla mercados que solicitan su servicio con preferencia á la extranjera, por la mayor seguridad que ofrecen sus fletes; y la celebracion de tratados comerciales va haciendo cada vez más amistosas y sinceras las relaciones de España con aquellas repúblicas, justo es que los intereses que han de ponerse en juego para realizar el comercio sean garantidos por nuestra parte de un modo eficaz y permanente.

La garantía está en la Marina de guerra, escudo de la mercante; y á este efecto procede se aumente la division naval con buques de gran porte y menores, á propósito para remontar los rios de aquellos Estados; con lo cual el comercio, tanto interior como exterior, quedarian garantidos y protegidos los intereses de los españoles residentes

en el país. El aumento de gastos que ocasionara el de las fuerzas navales, se compensaría sobradamente con el mayor rendimiento que obtendrían nuestras rentas del movimiento comercial, que seguramente habria de despertarse. El resultado positivo sería éste: aumento de dos en el presupuesto de gastos; aumento de veinte en el de ingresos; ganaba el Estado diez y ocho. No se alarme, pues, el Ministro de Hacienda.

## IX.

### ARSENALES.

¿Qué es un Arsenal? ¿Qué régimen conviene más á los Arsenales? ¿Qué sistema económico debe adoptarse en ellos? ¿Es bien que el Estado monoplice las construcciones navales de carácter militar? ¿Debe preferir la construccion en Arsenales particulares?

Mil ideas acumulándose en pareceres distintos, segun el color de los intereses en que se fundan, diversos sistemas, reproducciones, analogías, cuantos razonamientos, ordenados, pueden ilustrar una cuestion, embrollados y sin orden expuestos, han venido á hacer doblemente imposible la solucion acertada de la presente. Ofrécese hoy á nuestro análisis cual intrincado laberinto, en que no es fácil hallar salida; y ante tal perspectiva mis fuerzas, más limitadas que las que hasta aquí se han puesto al servicio de aquella idea, no han de in-

tentar emprender igual senda; tanto más, cuanto no conseguirían otra cosa que abusar de la benevolencia del lector, que gusta, y el gusto le alabo, de llegar al término por el más corto camino.

A pesar de este propósito que abrigo de eliminar vagos discursos y amplificaciones ociosas, de tal magnitud es la empresa y tan atrevida mi opinion sobre el particular, que no hallo medio de omitir ciertos preliminares, y trasladar á estas páginas el fiel relato de las ideas que informan mi opinion, siquiera sea para congraciarme con los críticos benévolos, y curarme por anticipado de las heridas que han de inferirme los más mordaces ó severos.

A estos últimos, daríales los términos para que compusiesen su sistema; expondríales el interrogatorio que encabeza este capítulo, y los forzaria á evacuarlo de un modo que satisficiese todos los intereses, con ventaja evidente para los del Estado; y si para llevar á cabo la empresa no torturaban su inteligencia y ponian á prueba todos sus recursos, dábales, á ser posible, el gobierno de la Armada, que ganado lo habian. Porque en este *mare magnum* del mecanismo marítimo á que llamamos Arsenal, está encerrado el secreto de una buena organizacion, y es fuente y raiz de todo el material de la Armada.

La confusion en los Arsenales viene de tiempo

atrás, es antiquísima, nació con ellos. Para conocerlos y tener conciencia de sus necesidades, se necesitan dos cosas: estudio detenido, y ser en el estudio desinteresado; y es raro encontrar reunidas ambas condiciones en un solo hombre, y frecuente verlas divorciadas. El que á fondo los estudia, suele estar interesado en determinada solución, y no siempre es lícito al que obra movido de interés despojarse de él: el armador, el marino, el comerciante, el gran industrial, trás de luminosos informes, han parado, unos en soluciones acomodaticias, muy provechosas para sus fines áun cuando no lo fueran tanto para los del país; otros en conclusiones analogistas creyendo como más conveniente la adopcion de determinado sistema extranjero, y los restantes despues de grandes vueltas y rodeos, involucrándolo todo, han terminado por consignar que no hay remedio para el mal como de Dios no venga.

Confieso que no hallo el mal tan grave, ni tan dificultosa la materia, que sólo un providencial decreto pueda desenmarañarla; dificultades hay que vencer, pero puesto que los hombres las crearon, en mano de los hombres está el vencerlas, y no seguramente dejándolo al acaso sino empleando sumo trabajo y gran constancia. Por ahorrárselo en cavilaciones, salen del paso los analogistas pidiendo la imitacion, como si con el sistema pudie-

ran importarse sus raíces, y todos los terrenos fueran igualmente adecuados para recibirlas y robustecerlas: vuela la imaginacion de los tales imitadores por cuantos países cuentan con elementos marítimos, en busca de un patron por qué cortar nuestro sistema, y obedeciendo al natural impulso de elegir lo más selecto, enamórase perdidamente del procedimiento británico.

Necesito recordar que un general ilustre de la Armada, D. Antonio de Escaño, inteligencia privilegiada á que acompañaba un espíritu observador y un aplomo no comunes, se manifestó partidario de esta idea, para no tacharla de fantástica. Aún pudiera hacerlo sin pecar de atrevido, porque aquella opinion fué sustentada á principios del siglo actual, estimando formales y sinceras las promesas de un pueblo que ofrece no omitir sacrificio alguno por devolver á su Armada el brillo perdido; y sobreviniéndole la muerte, no dió tiempo á desengañar la buena fe de aquel inolvidable marino, la versatilidad y poca fijeza de aquellos ofrecimientos. El que llegó al mundo cuarenta años despues y aprendió muy adicionada la Historia, puede, sin ser arrogante, rectificar aquella opinion y aún combatirla.

La verdad es que en el supuesto de elegir sistema, y ser posible sostenerlo, ninguno más aparatoso ni seductor que el inglés; establecimientos

particulares de la importancia que tienen en Glasgow los de Mrs. J. Elver y C.<sup>a</sup>, y Mrs. Napier; maquinarias como la de Mrs. Penn en Greenwich; factorías como las de Lowmoor y Sttafordshire; arsenales como los de Davenport, Pembroke, Sheerness, Portsmouth, Plymouth, Deptford y Woolwich; elementos mil á cual más poderoso y perfecto; cuanto es necesario para hacer á una nacion señora del mar, que es lo mismo que árbitra de los destinos europeos. Las orillas del Támesis y del Clyde pobladas de astilleros, todo industria, movimiento y vida contribuyendo á llenar los puertos del mundo con sus barcos, y á que sus escuadras paseen todos los mares, y ganen diariamente para Inglaterra nuevos dominios.

El régimen de los Arsenales ingleses no es, pues, fácil de copiar porque no existe. Allí concurren todas las fuerzas activas del país, sin orden ni método, cada una ofrece lo que produce, y el Estado elige, rechaza, toma de aquí y de allá lo que más conviene á su propósito, y con estos aislados elementos fabrica el conjunto apetecido. No hay norma, no hay régimen que aune tan extraños y heterogéneos componentes, y así no es de extrañar que el sistema dé en casos determinados resultados maravillosos. Pero para una vez que los componentes formen buena liga, ciento discrepan, y de ahí que no esté en relacion el gasto empleado

con el resultado obtenido. Ya lo hemos dicho ántes de ahora; en la Marina inglesa hay mucho de ficticio y no poco de perjudicial: la mayoría de su fuerza es artificiosa, y mantiene el artificio y alimenta la fantasmagoría, porque, afortunadamente para ella, no hay potencia alguna en el día presente que pueda prácticamente demostrárselo.

¿Debemos, pues, imitarlos? De ningun modo; tanto equivaldria volver á los primeros años de este siglo para sufrir lecciones amarguísimas. El pobre tiene que vivir como pobre; que si, cegado por deslumbrador ejemplo, da en gastar lo que no puede, sobre acarrear una segura ruina, se expone á representar un triste papel, por igual ridículo y bochornoso. No tenemos dinero bastante para imitarlos, ni el terreno está en sazón de nutrir las raíces de su sistema, ni estamos en el caso de montar una Armada que á un tiempo asombre y mueva risa, sino modesta y respetuosa.

Para ello no hay que repasar las fronteras ni plagiar extranjeras teorías; basta con encerrarnos en nosotros mismos, estudiar nuestro actual estado, medir los elementos con que contamos, trazar la ruta más conveniente para progresarlos, y emprenderla con paso seguro.

¿Con qué elementos contamos hoy? La industria particular naciente va con gran lentitud robusteciéndose, y sería susceptible de gran aumento

si los productos tuviesen aplicacion continúa. La industria mantenida por el Estado en sus Arsenales arrastra una situacion crítica, y se halla paralizada, no sólo por no ocuparla aquél, sino por carecer de elementos bastantes para llenar su cometido. ¿Poseemos primeras materias? Concretando la pregunta á las que alimentan la industria naval, hay que averiguar si existen maderas, hierro, cobre y otros metales, cáñamos, betunes, et cetera. Maderas de construccion las hay sobradas en nuestros dominios, revistiendo una inmensa variedad, y existencia abundante de ellas se conserva en los Arsenales del Estado, bastante á construir una poderosa escuadra: buena perchería no se encontrará en España, porque esta produccion es privilegio concedido á los montes de Riga y Casan; pero son muy aceptables las perchas para arboladura que dan los de Navarra y Cataluña; abunda el hierro y no escasea el cobre; la plantacion del cáñamo aunque ha decaido un tanto, aumentaria de nuevo, pues es sabido que son muchas las comarcas de España que lo producen de excelente calidad; y por lo que respecta á betunes, á poco que tal industria se avivase nos libertaria de extranjero tributo. Hay, por lo tanto, materias con que proveer la construccion de los más principales pertrechos; motonería, velámen, clavazon, jarcias, planchas de cobre, herraje, maquinaria, ar-

tillería, instrumentos náuticos, lo más esencial en suma. De estas industrias, algunas, particular ú oficialmente, están montadas; los Arsenales de Ferrol, Cartagena y la Carraca, poblaciones como Barcelona, Sevilla, Cádiz y Málaga pueden facilitar maestranza, locales, y cuantos factores contribuyen al fomento naval: lo que falta es ordenarlos, darles aplicacion y perseverar en la obra.

¿Y cómo ordenarlos? Hé aquí la clave del enigma, en que va envuelta su solucion. Para resolverla hay que dilucidar otra cuestion prévia; que es la de si el Estado debe ser productor é industrial. Todos los economistas de nota están contextes en decir que no; dícelo con más fundamento aún la experiencia, y el sentido comun lo dicta, sin necesidad de testimonios teóricos y prácticos. Si el Estado se hace industrial, la consecuencia inmediata del sistema es monopolizar la industria, y el monopolio oficial ocasiona inmediatamente la muerte de la industria particular y privada: la oficial al verse sin este apoyo que, mal de su grado, la complementa, apela á la ayuda extranjera, y esta va poco á poco infiltrándola hasta dominarla por completo y extirparla. Este es el camino fielmente trazado que recorre la industria oficial desde su creacion hasta su muerte; y si á este cuadro se agrega la circunstancia de ser el sistema en ex-

tremo costoso, habrá que convenir en que es á todas luces inaceptable.

Igualmente lo es el opuesto, supeditando las necesidades del Estado á lo que la industria nacional privada pueda ofrecerle. Si abusivo es el uno, más abusivo es todavía este otro, porque sobre las razones ya manifestadas que hacen temer no prosperen de por sí grandemente las fábricas particulares en mucho tiempo, hay que contar con los cálculos especulativos de los proveedores, y con la voluntad de los fabricantes que puede convenir ó estar reñida con la del Estado.

En la conciliación de ambos intereses está la clave deseada. El Estado posee hoy establecimientos propios para llenar todas sus necesidades marítimas, si bien con medios y recursos imperfectos; cuenta á más de esto con una inteligente y numerosa maestranza, y á pesar de ello tiene que recurrir al extranjero para reparaciones de importancia. ¿Qué demuestran estos hechos? Que algo le hace falta. Ese algo puede encontrarlo en la industria nacional privada, á poco que la estimule.

Supongamos que el Estado llamase á sí todas las fuerzas activas del país, y les encomendase la marcha y utilización de sus Arsenales, pasando sus talleres á ser manejados por grandes industriales, con las limitaciones que se consideraren prudentes, cediéndoles parte del material, como

herramientas etc., á cambio de otras ventajas positivas, reservándose únicamente el armamento y artillado de los buques, así como aquellas otras operaciones peculiares de la Marina de guerra. Veríamos entónces concurrir inmensas fuerzas que alimentarían sobradamente las necesidades de aquella y de la mercante, al paso que darían grandes vuelos á la industria naval. El ingeniero mecánico, el industrial, el naval, al frente de sus talleres respectivos, impulsarían las industrias en ellos establecidas; y, por propia conveniencia, no quedaría invento por aplicar, ni reforma sin ensayo, viniendo así á descargar al Estado de la parte más costosa y arriesgada, para que éste no tuviese más que aceptar aquello que le conviniera y obrar sobre base segura y reconocida como buena. El Estado conservaba un derecho como de tutela ó protección, ahorraba grandes sumas, obtenía un material escogido, y la industria privada, al calor de este verdadero apoyo, se ensancharía extraordinariamente. ¡Cuán distinta faz adquiriría nuestro poder marítimo! Pues en esta suposición se funda mi sistema. Parecerá vago, quizá irrealizable, absurdo tal vez: ansío conocer los motivos en que tales calificativos se apoyen, porque á la verdad no los encuentro.

¿Cómo han de armonizarse unos y otros intereses? dirán los impugnadores. ¿Son homogéneos?

¿Pues si lo son no es evidente que llevan en sí el gérmen de armonía? Si no fuera por el temor de dar excesiva extension á este trabajo, minuciosamente expondria la manera de realizar la reforma; mi papel, por otra parte, está reducido á sentar las bases, y no sería propio de un libro llenar sus páginas con reglamentos y ordenanzas.

La Marina la hallará absurda, pero la industria privada no convendrá en este punto con la Marina, lo cual prueba que existe el deseo, se siente la necesidad, y se presiente el remedio, pero que á la par alientan intransigencias, é intereses secundarios se sobreponen al interés nacional.

En suma, los Arsenales, dado el estado actual de España, deben ser establecimientos mixtos, concurriendo á su sostén y fomento todas las fuerzas productoras del país.

El Estado debe monopolizar el servicio de armamento y artillado de los buques, ejerciendo así mismo un derecho de proteccion sobre las industrias privadas que se mantengan en los Arsenales.

Las relaciones entre el Estado y los particulares, la reciprocidad de sus derechos y obligaciones, y el régimen que ha de observarse en estos establecimientos se fijarán por medio de Ordenanzas.

---

## X.

### MATERIAL FLOTANTE.

Pase el lector conmigo á recorrer los patios de un cementerio, y violente su ánimo para no prorumpir en llanto al contemplar convertida en polvo nuestra pasada grandeza. No ha de hallar vestigios de antiguos barcos, que aquéllos ya pasaron al panteon de la Historia, sino los de buques modernos fabricados en la mitad de este siglo por virtud del sistema que hoy se observa.

En negros caractéres leerá estos nombres: *Isabel II, Francisco de Asís, Berenguela, Ciudad de Cádiz, Colon, Pizarro, Esperanza, Arapiles, Narvaez, Santa Lucía, Buenaventura, Edetana, Fernando el Católico, Tetuan, Petronila, Venadito, Vad-Rás, Vasco Nuñez de Balboa, Ulloa, Neptuno* y muchos más de relativa importancia. ¡Son excluidos!

Más adelante hallará estos otros: *Sagunto, Mendez Nuñez, Navas de Tolosa, Gerona, Cármen,*

*Concepcion, Blanca, Isabel la Católica, Vencedora, Bazan, Blasco de Garay, Hernan-Cortés, Churruca, Leon, Vulcano, Lepanto, San Quintin, San Francisco de Borja, Ligera, Favorita, Santa Filomena, Valiente, Animosas, Prosperidad, Concordia, Caridad, Cérés, Liniers, Vigilante, Alerta, Don Juan de Austria, Guadalquivir, Marqués de la Victoria, Patiño, San Antonio, Piles, Isabelita* y treinta más que componen las fuerzas sutiles en las islas Filipinas y la de Cuba. ¡Todos éstos son merecedores de exclusion! El primero por su pésimo casco, efecto de haber estado en gradas diez años y siete esperando armamento; por la carencia absoluta de condiciones marineras, el segundo; por vejez y defectos de construccion, los seis siguientes; el sétimo, octavo y noveno por inservibles; por antiguo y ridículo, el décimo; por antiguo, ridículo é inservible, el undécimo; por estar hecho pedazos y requerir cada uno de ellos composiciones más costosas que lo que pueden valer todos juntos, los veinticuatro que siguen; el místico *Isabelita* por ser patron de ignominia que figure en las listas de la Armada; y los cañoneros que prestan servicio en Ultramar, por no llenar las necesidades para que fueron adquiridos y comprometer sus pésimas condiciones marineras, más de relieve aún en aquellos revueltos mares, las vidas de sus tripulantes.

¿A qué queda reducido nuestro *poder* naval? Examinémoslo. Aparecen en primer término nominalmente ocho buques de primera clase; calificativo convencional, porque esta clase que nosotros llamamos primera por no contar con otra superior, es tercera ó cuarta en las naciones que presumen de poseer Armadas. De estos buques de primera clase hay tres blindados: las fragatas *Vitoria*, *Numancia* y *Zaragoza*; las dos primeras de veintiun cañones y mil caballos y de diez y siete y ochocientos respectivamente la tercera. Ninguna de las tres se distingue por su mucho andar; y no pudiendo tampoco conceptuarse como buques de combate, dado el adelanto que han tenido las construcciones navales en punto á fuerza y resistencia, habrá que confesar que carecemos de buques blindados importantes. Las fragatas *Almansa*, *Castilla*, *Aragon* y *Navarra*, que con las tres anteriores, y la *Lealtad*, representan la primera clase, son de madera, y de madera podrida; la primera por su mucho servicio, y las tres últimas en construccion, porque no ha sido posible en once años terminarlas, con lo cual basta para adivinar el estado en que se hallarán sus cascos cuando se boten al mar. Respecto á la fragata *Lealtad*, sólo una hipérbole lusitana ha podido influir para ser incluida en este primer grupo, á no ser que se haya tenido en cuenta para ello el dinero gastado en

sus reparaciones. Si es así, comprendo y alabo la idea, por más que la hallo poco equitativa, porque á serlo todos los buques de nuestra Armada tendrían derecho al calificativo.

Pero pasemos á la segunda clase, cuyo valor puede deducirse, conocido el de la primera. Exceptuando los avisos *Forge Juan* y *Sanchez Barcáiztegui*, adquiridos en Francia y de buenas condiciones, si bien empieza á descubrirse en ellos algunos defectos, hijos de la precipitacion con que fueron construidos; de la corbeta *Doña María de Molina* que no oculta en sus rumbos lo funesto del sistema de estar diez años en gradas; y de la *Tornado*, que se halla en buen servicio, quedan las corbetas *Consuelo*, *Africa* y *Diana*, de hélice, las cuales no se encuentran en estado de prestar muchos, y sólo en España serian expuestas á largas navegaciones, exigiendo su conservacion frecuentes carenas que ocasionan un gasto considerable.

Pues pasemos á la clase tercera. Dos avisos de vapor, *Fernando el Católico* y *Marqués del Duero*, en más que mediano estado; la goleta *Sirena*, que Dios no haga muera cantando en su elemento, sobre el cual flota por milagro; tres cañoneros, *Pelicano*, *Salamandra* y *Cocodrilo*, y tres vaporcitos de ruedas, *Ferrolano*, *Gaditano* y *María*.

Como fuerzas sutiles en la Península contamos con los cañoneros de veinte caballos *Somorrostro*,

*Ebro, Bidasoa, Teruel, Nervion, Toledo, Tajo, Arlanza, Segura, Diligente y Atrevida*, cascaritas de nuez propias para pasear á los niños en el estanque grande del Retiro, pero que es crueldad lanzar á las olas del Mediterráneo y del Océano.

Resulta, pues (aparte los buques-escuelas, modelos dignos de figurar en un museo arqueológico, y los cascos habilitados de pontones), que la Armada española se compone en la actualidad de cinco buques de primera clase, siete de segunda, nueve de tercera y once de cuarta, haciendo el mayor favor posible en la estadística.

Esto es todo. ¡Ah! si D. Jorge Juan alentara; si aquel hombre singular, ornamento de la nación y de la Marina española, génio formado para la observacion y las meditaciones más profundas, sabio geómetra, habilísimo constructor y marino experto, fuera testigo de esta decadencia, asombraría de ver cómo se han malgastado tantos recursos y cuán poco se han aprovechado los elementos con que dotó á su patria.

¡Y á qué extremo hemos llegado! Sin representacion nuestra Marina en las aguas de Europa por falta de buques propios para hacer honrosa nuestra representacion; sin vigilancia en el vasto litoral de las Antillas, precisa siempre, pero doblemente precisa encendida una guerra que ha de recibir todos sus auxilios por mar y realizar sus

hazañas principales con actos de piratería; sin la debida dotacion naval en un archipiélago extensísimo en que urge una continua comunicacion y un asídúo movimiento de buques; sin garantía los intereses españoles en las repúblicas Sur-americanas; sin una estacion naval que llene su cometido en Fernando Póo y las Canarias; desatendidas las Baleares, Puerto-Rico y la costa africana vecina de la nuestra; sin poder siquiera guardar debidamente el litoral de la Península, porque los barcos que hoy prestan este servicio no tienen para ello condiciones, pues imposibilitados de contrarestar los efectos de una mar picada, sólo con grandes peligros logran hacer eficaz su mision.

Parte de este resultado es debido á la penuria de la nacion; pero parte se debe tambien al sistema adoptado, á todas luces erróneo y perjudicial, ó más propiamente hablando, á no obedecer á sistema alguno. Este es el vicio capital de nuestra Marina de guerra; y lo manifestado ya respecto á Arsenales facilita mucho la demostracion del aserto.

Desde que se pensó en reconstruir hace cincuenta años nuestro material marítimo, la loca alegría mató al discernimiento y al cálculo, y confiando en que aquel propósito sería perdurable, emprendióse la tarea con unos bríos por parte de la Marina, que parecia de veras la reconstruccion.

Veinte ó más buques, cada uno de su hechura, y alguna, por cierto, primitiva, fueron lanzándose al mar; navíos de vela (!) con ochenta y un cañones (!), cuando no quedaba un solo tipo de esta clase navegando; fragatas de madera cuando ya flotaban las blindadas; vapores de ruedas, cuando eran por demás conocidos los de hélice, y así los demás. De todos estos barcos, apénas si se encuentran cuatro que se asemejen; y así sucede que sus reparaciones son más costosas y no es dable aprovechar en todas ocasiones los pertrechos de unos para otros; ni hay posibilidad tampoco, á ménos que se contase con medios que no poseemos, de conservar en los Arsenales un repuesto de pertrechos tan variados como los vasos marítimos á que han de aplicarse: mal de que se lamentaba un general, de grata memoria para la Armada, en un opúsculo publicado en 1860 con objeto de ilustrar la opinion que, apénas terminada la guerra de África, comenzó á preocuparse del estado de nuestras fuerzas navales. Pero el mal se ha hecho inveterado, y lo poco que hoy se construye se resiente del mismo defecto.

Mas no es éste el único ni el más grave: la excesiva lentitud en las construcciones es aún peor que el desórden en los tipos. Es proverbial que para fabricar un cañonero debe emplearse un año, dos en la fábrica de un buque del porte de gole-

ta, corbeta ó transporte y tres en la de buques de combate. Pues si repasamos la historia de nuestros actuales barcos, no hay uno en cuya construcción se hayan invertido estos plazos, y justamente en los más modernos se han ampliado aquéllos, por término medio, á la enorme cifra de *doce* años. Por tal sistema, ¿cómo ha de lograrse una Armada regular y potente? Si los cascos han de permanecer en grada todo ese tiempo, ¿cómo evitar que padezcan sus cuadernas y ligazones y apénas puestos á flote se descubran rumbos que los hagan inútiles é inservibles? Y esta demora en las construcciones acarrea á menudo otro perjuicio, cual es de sufrir durante su fábrica diversas trasformaciones que concluyen por inutilizar el barco áun ántes de ser botado al agua. La fragata *Sagunto* y la corbeta *Doña María de Molina*, sin recurrir á otros, son ejemplos que lo acreditan. Púsose en Ferrol en 1859 la quilla para un navío, á que se dió anticipadamente el nombre de *Príncipe Alfonso*, y cuando el navío se estaba construyendo cayóse en la cuenta de que iba á resultar una antigualla, y se decidió hacerlo fragata; hubo vacilaciones acerca de si revestiría coraza ó quedaria de madera, se bota por fin acorazada; nacen nuevas dudas respecto á su artillado, y entre proyectos, dudas y vacilaciones sale al cabo de diez y siete años á prestar servi-

cio la fragata *Sagunto*, acusando en la práctica graves defectos de construcción, de que no lograrán absolverle composturas en la hélice, por hábiles que sean; porque á este desdichado buque puede aplicarse la moraleja de la fábula del jiboso.

¿Qué prueba esto? Pues prueba que no preside una buena elección de modelos; que se adopta á ciegas en algunos casos y sin sólido fundamento en todas, que la algarada de la opinión cuando de improviso se empeña en tener una Armada formidable, tiene eco en la Marina y comete el mismo pecado obrando por impresiones del momento y sin someterse á un concertado sistema. Y si no medítense los hechos con serena calma; lanza la opinión inconsciente una queja sobre el abandono en que se tienen nuestras fuerzas navales; pide impresionada, más que convencida, que se hagan imposibles; y la queja y la petición repercuten en la Marina incitándola á seguir la torcida senda que le trazan, sin discernir que el impulso así llevado es efímero y no dura más que lo que la impresión dura. Se habla de construir barcos, y la Marina, cegada por la alegría, sueña ya con pisar sus cubiertas, y todo se antepone al orden y todo se comienza y nada se acaba, ó se acaba inservible ó imperfecto.

Fuera poco razonable culpar de este descon-

cierto al actual Cuerpo de Ingenieros navales; ellos hacen lo que la Marina les manda, y ésta lo que la opinion le ordena; de modo que esta especie de cadena de la culpa comprende á todos y á ninguno condena, porque sus eslabones no tienen fin ni comienzo.

¿No hemos oido en distintas ocasiones, y áun hoy mismo se dice, que existe el propósito de construir por suscripcion nacional tres cruceros y tres trasportes? ¿Por suscripcion nacional..... y lo cree y lo patrocina la Armada? No; no es así, ni por estos medios se logra levantar de su postracion una Marina de guerra. Así lo que se consigue es alentar el desgobierno, y sancionarlo; y lo que importa es hablar claro y decir la verdad al país, que ya tiene experiencia sobrada para saber lo que más le interesa. Así no se levantan las Armadas, sépalo la española; porque dado caso que la promesa se realizase y los buques se construyesen, ¿con qué elementos iba á sostenerlos? ¿con los que hoy tiene? Imposible, si no los modifica y los somete á un sistema fijo y perfecto en todos sus ramos. Orden, economía, proporcion; tales méritos ha de adquirir la Marina ántes de pasar á sostener lo que sin ellos es insostenible. ¡Por suscripcion nacional costear la construccion de media docena de buques; es decir, un pasajero incremento á costa de renunciar en lo sucesivo á mayores recursos!

Pobre concepto se formaría de nuestra nación y de nuestra Marina.

El material flotante debe adquirirse, no con recursos eventuales y de ocasión, por cuantiosos que sean, sino con caudal fijo aunque sea pequeño, con tal de que se consigne con regularidad y en progresion creciente. O se considera indispensable una Armada en España, ó no; si lo primero, téngase ni más ni ménos que la precisa, consignándose en el presupuesto de Marina la cantidad necesaria para ello; si lo segundo, ¿á qué ofrecimientos de levantar escuadras para ser ludibrio de las demás naciones?

Por huir del escollo que ofrecen las construcciones en nuestros Arsenales, háse dado en otro no ménos temible, en construir en el extranjero. Los inconvenientes saltan á la vista, y se han expuesto ya repetidísimas veces. La construccion debe tener lugar en España, si bien variando de sistema.

Y pues no hay barcos, y es preciso tenerlos, y el improvisarlos es contraproducente, háganse con economía pero sin levantar mano; elíjanse buenos modelos, que excelentes los hay navegando, y no haya temor de que la industria nacional no dé abasto á los materiales necesarios, porque si para los primeros buques hay que buscar algunos en el extranjero, con el régimen propuesto para los Ar-

senales y la confianza que despierte en la industria privada la seguridad de que la reconstrucción es continúa y verdadera, puede conjeturarse que, en breve plazo, ofrecerá todo lo necesario de un modo perfecto que satisfaga las aspiraciones del Estado.

PARTE TERCERA.

---

seguras y la confianza que despierta en la victoria  
prueba la seguridad de que la reconstrucción es  
contar y verla en marcha, puede conseguirse que  
en breve plazo obtenga todo lo necesario de un  
modo perfecto que satisfaga las aspiraciones del  
Estado.

## PARTE TERCERA.



# PARTE TERCERA.

## PLAN DE REFORMA.

---

### I.

#### PERSONAL.

*La resistencia de un todo está en razon directa de la proporcion y coexistencia de sus partes.*

*La proporcion y coexistencia de las partes depende de su organizacion.*

Aplicando estos dos aforismos á la Armada, resulta delineado todo un plan reformista: sobre ellos he basado cuanto contienen las páginas precedentes, y ellos informarán del mismo modo las que restan; aquéllas fueron el análisis, éstas serán la síntesis.

El análisis nos ha mostrado á la Marina de guerra tal cual es: consignados al volar de la pluma sus rasgos distintivos, sus deberes, sus virtudes, sus gérmenes de division y sus elementos

de fuerza y unidad, creo no haber omitido punto ni detalle que impida al lector formar juicio exacto de ella. Si pudiera dársele forma corporal y humana, moveria á compasion descubrir en su pálido y demacrado semblante, la huella de un malestar profundo y de un dolor acerbo. Abrasan su pecho los impulsos de la actividad en lucha con las contrariedades que una opinion inconsciente le opondrá, y esta lucha que, siendo expansiva y desarrollándose en esferas más amplias, fuera productora de grandes empresas, encerrada en estrechos límites y condenada al silencio, levanta tempestades, crea antagonismos y lleva á la razon fuera de sus cauces aprendiendo las cosas, no como son, sino como la pasion se las propone.

¿Es posible persistir en estos errores sin que el mal trascienda y llegue momento en que se haga irremediable? ¿Y qué ménos nos corresponde hacer para atajarlos que oponer á su invasora fuerza el dique de nuestra voluntad y la expresion de nuestro deseo?

El mio es inmenso, y si al par de él caminara mi inteligencia, presentaría de forma que prosperase. Ambiciono para España una Armada en armonía con sus recursos y sus necesidades, no una Marina cortada para la guerra y el estrago, sino labrada más bien para ser escudo de la paz, mantenedora de nuestra honra donde quiera que

peligro, pregonera de nuestra existencia en apartados dominios, guardadora de los de España, que vivifique nuestras industrias, promueva nuestro adelanto y proteja á la mercante, que hoy vive huérfana de amparo y al azar de las contingencias y peligros.

Quiero para ella lo que tiene perfecto derecho á exigir, ni más ni ménos que lo posible y lo debido; salvarla de las veleidades de la opinion, á cambio de dar á ésta el resultado á que es acreedora.

Y lo primero que hay que adoptar es un sistema que vaya derechamente á su objeto, sin detenciones, excusas y excepciones, sistema que no hay que buscar en la imitacion, sino basarlo en nuestro modo de ser, en nuestra especial naturaleza. Aun cuando se tratara de levantar el edificio desde el cimiento, nunca convendrian planos extranjeros, con más razon teniendo materiales valiosísimos que aprovechar y reduciéndose la obra á encauzar, unir y dar proporcion á lo que está fuera de cauce, desunido y desproporcionado.

Consignadas las bases del sistema, he de explicar lo más concisamente posible.

El personal de la Armada Española, pudiera componerse de los siguientes Cuerpos:

*Cuerpo general.*

*Oficiales de Marina.*

*Contramaestres.*

*Constructores prácticos.*

*Maquinistas.*

*Condestables.*

*Infantería de Marina.*

*Administrativo.*

*Sanidad.*

*Eclesiástico.*

*Jurídico.*

El *Cuerpo general* de la Armada lo constituirán aquellos oficiales que despues de haber seguido hasta su terminacion los estudios exigidos en la actual Escuela naval flotante y permanecido embarcados durante cierto tiempo, cursen en el Observatorio Astronómico de San Fernando las materias científicas que hoy constituyen su programa, con más aquellas otras de los ramos de artillería é ingeniería que los faculten para el desempeño de determinadas comisiones y proyectos de uso frecuente en la Marina.

Los individuos de este Cuerpo formarán en escala aparte de la de los oficiales de Marina, con iguales denominaciones sus empleos y grados, verificándose el ascenso por antigüedad rigurosa.

Existirán dos escalas, una activa, y otra de reserva. Tendrán opcion á iguales destinos que los oficiales de Marina á bordo de los buques, y en tierra obtendrán los cargos facultativos de la Ar-

mada, como direcciones de establecimientos científicos y destinos á ellos anejos, comisiones en el extranjero, juntas facultativas en los Departamentos y Apostaderos, direccion é inspeccion de los Arsenales, jefatura de sus talleres, y de los astilleros, etc.

El Cuerpo de *Oficiales de Marina*, denominacion adecuada, por más que sea algo genérica, deberá constituirlo el que hoy es llamado impropiamente general: adquirirá la misma instruccion que hasta aquí se exige, si bien convendria ampliar un tanto los conocimientos de maniobra y táctica naval. Tendrá igualmente dos escalas, activa y de reserva. El personal de la primera desempeñará los destinos de su clase en los buques, mando de ellos, dependencias militares de los Departamentos y Apostaderos, Comandancias de Marina, y todos los demás que hoy le están asignados, con exclusion de los que se fijan al Cuerpo general.

El de la escala de reserva podrá obtener los destinos en la actualidad prefijados á esta clase, con más los de la Administracion central en los casos que se indicarán oportunamente.

Las escalas de reserva, tanto del Cuerpo general como del de *Oficiales de Marina* se compondrán de un número de plazas determinado, de modo que sumado con el de las activas arroje un total igual al existente; es decir, que el total á que

ascienden las dos escalas actuales ha de repartirse en las cuatro que exige la division propuesta.

En el *Cuerpo de Contramaestres* no se hará variacion alguna importante; tan sólo reclaman sus constantes trabajos la concesion de derechos pasivos á sus viudas y huérfanos; justa compensacion que estimularia á aumentar el personal de este Cuerpo, de gran utilidad en la Armada.

El de *Constructores prácticos* se constituirá en la misma forma con que existió hasta la creacion del Cuerpo de Ingenieros de la Armada, pudiendo desde luégo ingresar en él los actuales hidráulicos y los maestros mayores de los Arsenales que reúnan determinadas condiciones.

El personal de este Cuerpo no excederá en ningun caso de veinte individuos, cuyo número alcanza á cubrir todas las atenciones de la Marina en los Departamentos y Apostaderos. Las obligaciones de este Cuerpo serán las que le estuvieron impuestas hasta su extincion.

El *Cuerpo de Maquinistas* se hará dependiente del general de la Armada, y se le concederán iguales ventajas en lo que se refiere á haberes pasivos y pensiones que al Cuerpo de Contramaestres.

Análoga dependencia tendrá el de *Condestables*, continuando en lo demás sin variacion alguna importante.

El de *Infantería de Marina* revestirá igual forma

que hasta aquí, si bien la fuerza de este Cuerpo ha de componerse de cinco regimientos. De éstos, dos, compuesto cada uno de ellos de tres batallones, prestarán servicio permanente en Ultramar: un batallon embarcado en los buques de la comprension del Apostadero respectivo, y los dos restantes para prestar el servicio de guarnicion en las principales plazas del litoral. En cada uno de los Departamentos de la Península servirá un regimiento las atenciones de los buques y de las plazas. Los regimientos de Infantería de Marina peninsulares, constarán únicamente de dos batallones: el que preste servicio en el Departamento de Cartagena destacará fuerza proporcionada en las Islas Baleares; el destinado en el de Cádiz proporcionará guarnicion para las Canarias; y todos ellos turnarán en la campaña de Ultramar. Los gastos originados por los regimientos de Ultramar serán satisfechos con cargo á los presupuestos respectivos.

Las compañías de Guardias de Arsenales no sufrirán modificacion alguna importante en su organizacion, si bien se disminuirá su fuerza.

El *Cuerpo Administrativo* de la Armada se regirá por las disposiciones que actualmente le afectan, con la sola variacion de hacer depender directamente de la Intervencion del Estado la de la ordenacion general de pagos del ministerio de

Marina, viniendo así á crearse dentro del Administrativo y sin aumentar en lo más mínimo su personal, un Cuerpo de Interventores de Marina en inteligencia directa con el ministerio de Hacienda.

El *Cuerpo de Sanidad* tendrá opcion á las direcciones de sanidad marítima de los puertos, pudiendo proveerse en esta forma: las direcciones de primera clase en subinspectores de segunda clase; las de segunda en médicos mayores, y las de tercera en primeros médicos que cuenten catorce años de servicios efectivos, diez de ellos de embarco.

El *Cuerpo Eclesiástico* seguirá con la misma organizacion de hoy, reduciéndose su personal á tres tenientes vicarios, tres curas párrocos de Departamento, ocho capellanes mayores, diez y seis primeros capellanes, y veinte segundos.

El actual *Cuerpo Jurídico* sufriria algunas modificaciones. El ingreso en él tendria lugar por oposicion rigurosa; para el ascenso, la antigüedad y el concurso; la provision de las plazas de ministros y fiscales togados se verificaria exclusivamente por concurso. El número de individuos que habian de formar este Cuerpo se ajustaria á las necesidades del servicio, debiendo figurar en escala cerrada. A más de los destinos que hoy desempeñan, obtendrían determinadas plazas de oficiales en la secretaría del ministerio. La situacion de reemplazo

continuaría rigiendo como hasta aquí para este Cuerpo, considerándose comprendidos en ella cuantos no estuviesen en posesion de destinos de planta.

Las atenciones que ha venido cubriendo el Cuerpo de E. M. de Artillería, las cubrirá en adelante el del Ejército: y el Cuerpo de Ingenieros civiles de caminos, canales y puertos, con la agregacion de estudios necesarios, atenderia al servicio de las construcciones navales. Decidida la construccion de un buque, adoptaría el modelo flotante que más ventajas reportase y una vez sacadas las plantillas correspondientes se encomendaria su fábrica á los constructores prácticos bajo la inspeccion de un jefe ú oficial del Cuerpo general; y en el caso de pretender introducir alguna innovacion en este ramo, se convocaria á un certámen, eligiéndose el proyecto más beneficioso y encomendando á su autor la direccion de la obra.

Tales son á grandes rasgos trazadas, las bases para la organizacion del personal. Resulta proporcionada, aprovecha mucho de lo existente, descarta lo innecesario, crea lo indispensable y compone un conjunto adecuado á las necesidades que tiene que llenar. Más económica que la actual, está, por tanto, en relacion con nuestros recursos, y permite la aplicacion de mayor suma al fomento del material fijo y flotante de la Armada. Ofrece

tambien ocasion, y esto es lo más importante, de que concurran á su sostenimiento en esferas pasivas, el Ejército y la Administracion, y se inocular en ella la ilustrada iniciativa pública por medio de corporaciones civiles de carácter eminentemente facultativo y científico.

Sobre este punto hay que insistir una vez y otra: en tanto que la Marina viva en el aislamiento no ha de tocar la menor ventaja, mientras aparezca como un Estado dentro de otro Estado, ni recibirá auxilios de fuera, ni sus quejas serán atendidas. Ceda sus actos á la libre controversia de la opinion y no tema á interpretaciones torcidas, lógicas despues de todo en una opinion que tiene que formarse, y no ha de llegar á la verdad y á la razon sin eliminar previamente muchos errores. Pero no la ataje ni la cohiba con vetos infundados, porque la desconcierta, y la opinion desconcertada se hace veleidosa, obra por la impresion que en aquel momento la domina, se altera hoy con lo mismo que se calmó ayer y tan pronto piensa en sacrificarse por una institucion agotando para su fomento todos los recursos nacionales, como pregonera que puede vivir perfectamente sin ella.

Mas si los actos han de ser sometidos á la luz, precisa que estén basados en la justicia, de necesidad en todas las corporaciones, pero más especialmente en las militares. El principio de justicia

nforma todas sus acciones: se arrostra el peligro con la esperanza del premio, se excusa la comision de faltas por el temor de la pena, y si el premio y el castigo no son bien discernidos, ni en su aplicacion preside un justo criterio, no hay que esperar buenos resultados. Claro es que el remedio más eficaz para curar un mal que el tiempo ha ido agravando, es el tiempo mismo; pero aquí viene bien lo que hemos ya indicado en otro lugar; si se ha de hacer, hágase, y no haya impaciencias por llegar al término, que puesto el pié en la senda y no deteniéndose en ella, más pronto ó más tarde se logra andarla por entero.

La senda es espinosa, espinosísima si sobrevienen contrariedades hijas de la mala fe ó inconsciencia de la opinion, pero no ha de rendirse la Marina, sino sufrir con valor y esperar con paciencia y con constancia sin dejar de la mano los medios, en la seguridad de que, ya arrepentida, ha de agregársele la opinion en la mitad del camino. Y con tan buena compañía conseguirá lo que para ella ambiciono: convertirse de decadente y oscurecida, en modesta, sí, pero consistente y respetable.

---

## II.

### MATERIAL.

Al personal, organizado como ya hemos visto, le corresponde un material proporcionado que puedan sostenerlo nuestros recursos, y baste á cubrir las atenciones más imperiosas.

En el trascurso de estas páginas se deja ver que este ramo de la Marina exige más radicales reformas, y que si ha de servir sus fines es preciso montarlo bajo un pié distinto del que hoy lo sustenta.

En los departamentos ninguna variacion sustancial, porque la division de ellos en provincias marítimas, y la subdivision de éstas en distritos, responde perfectamente á las necesidades de inscripcion marítima y reservas de marinería, puertos, costas y demás servicios análogos.

La autoridad superior de los Departamentos

debe como hasta aquí estar representada por un almirante, si bien han de aumentarse sus atribuciones dentro de la comprensión de su mando, fijándose concretamente los casos en que ha de concurrir consulta prévia á la superioridad.

El segundo jefe de los Departamentos debe ser de la categoría de capitanes de navío de primera clase, bien de la escala activa ó de la de reserva. Y la razon es obvia. Aun cuando se cumpliera la ley confiando el mando de los Departamentos á los vicealmirantes, como quiera que por la reforma propuesta para los arsenales, el segundo jefe no sería á la par comandante general de ellos, quedaba reducida su autoridad á límites poco conformes con la categoría de contraalmirantes que hoy tienen; y estas depresiones hay que evitarlas á todo trance, porque están reñidas con un sistema que tiene por bases la consonancia y la equidad. Prescindiendo de esta reforma, hoy se da el caso peregrino de conferir dos mandos de distinta importancia á dos generales de igual categoría, con lo cual se evidencian grandes males y se procuran frecuentes discordias.

Destinos proporciona mi sistema en que ocupar á los generales de Marina, sin exponerlos á asimilaciones que no les favorecen. Creo firmemente que un almirante halla en el mar el destino que más le cuadra y le realza: encanecido en la profe-

sion de marino, sirviéndola en el propio elemento, adquiere iguales títulos á la consideracion nacional que un general del Ejército sirviendo en tierra; y por lo que á su propio interés y noble ambicion pueda convenirles, dudo que nada los satisfaga tanto como pisar la cubierta de una nave que es de otras capitana. Así lo ansían ellos, lo solicita la opinion y se realiza por mi sistema.

Respecto á las plazas de mayores generales, ayudantes secretarios y las demás subalternas en las oficinas de los Departamentos, deben ser desempeñadas como hasta aquí por jefes y oficiales de los distintos Cuerpos de la Armada, guardándose para la provision de las que corresponden al Cuerpo general la proporcion de dos para la escala de reserva y uno para la activa.

Análoga organizacion tendrán los Apostaderos, atemperando las innovaciones á la cifra presupuestada para sus gastos, toda vez que han de gravar al tesoro de la colonia respectiva.

La construccion de obras civiles é hidráulicas en los Departamentos correrá á cargo de los industriales que han de utilizar los arsenales del Estado; quienes, por conveniencia propia, realizarán el prodigio de darles vida, surtiendo sus incompletos talleres, creando otros nuevos, construyendo vías férreas que faciliten la entrada de materiales y la salida de productos, limpiando las dársenas y fon-

deaderos, dotándolos, en fin, de cuantos elementos hoy carecen. Al Estado incumbia únicamente la construcción de edificios militares de uso peculiar y exclusivo, como hospitales (necesidad que demanda el Departamento de Ferrol), cuarteles y otros análogos.

En los Apostaderos, donde no es fácil ni conveniente adoptar este sistema, quédale mucho por hacer al Estado, con especialidad en el de Filipinas, pues lo consienten sus recursos y lo exige su atraso; la necesidad se pondrá más de relieve cuando se dote aquel Apostadero con las fuerzas navales que á su extenso y diseminado territorio corresponden.

Falta para terminar este ligerísimo bosquejo de lo que al material fijo de la Armada conviene, concretar lo dicho con anterioridad respecto á arsenales, materia compleja que requiere una explicación detenida si el lector ha de darse por enterado.

Los tres arsenales de la Península han de perder la forma que hoy tienen para cobrar la de establecimientos mixtos, á un tiempo civiles y militares. La industria privada establece en ellos sus factorías y talleres, monta sus fábricas y surte á la Marina de guerra y á la mercante nacionales de cuanto soliciten, proveyéndose los servicios de la primera con las formalidades de su-

basta. El Estado convendrá previamente con los industriales las condiciones con que se ha de efectuar la cesion de los edificios y determinados materiales en ellos existentes, y dado el valor de éstos y el poco provecho que dan en la actualidad, es seguro que el contrato que se celebrase reportaria al Estado grandes ventajas al par que estímulo poderoso á nuestras industrias.

Se dirá que no hay en la nacion capitales capaces de sostenerlas con la importancia que reclaman, y que era inminente el riesgo de que las acaparasen los extranjeros. ¡Ojalá así sucediera! El capital extranjero deja de serlo desde el momento en que se emplea en industrias establecidas en España, y la localidad en que se asiente es la primera que toca las ventajas de aquellas industrias, traduciéndose en mayor movimiento de poblacion, aumento innegable de trabajo y, por tanto, de riqueza. Aun cuando se arguyera que las primeras materias para estas industrias, y los principales operarios serian de procedencia extranjera, resultaria siempre aumento en la importancia de las localidades, fomentaria los establecimientos, y á la vuelta de pocos años toda la industria en sus distintas fases estaria sostenida exclusivamente por factores españoles, aleccionados mucho mejor que lo hubieran sido por su propia iniciativa.

Pero yo quiero suponer que todo fuera adverso,

que no se prestaran capitales españoles á montar estas industrias, que no contásemos con un plantel de maestranza, que sentasen su planta en los Arsenales industrias montadas con capitales, operarios y materiales extranjeros; pues con todas estas circunstancias desfavorables puede asegurarse, con el testimonio de casos análogos, que los productos obtenidos serian mejores y más económicos que los que hoy obtiene el Estado. Y si, como es lógico, no concurren la totalidad de aquellas circunstancias, la cualidad de extranjería, por las razones ya expuestas, no perjudica por sí sola; ántes bien favorece porque vigorizaria nuestra industria, necesitada de adelantos, removeria obras y construcciones paralizadas por falta de capitales y de utilizacion, y concluiria por dar á los Departamentos marítimos un impulso fabril hasta aquí desusado. La industria posesionada del Arsenal del Ferrol, interesada grandemente en ello, realizaria la construccion de vías férreas que comunicasen al Departamento con las cuencas carboníferas de Gijon y Langreo, y con la zona de Vizcaya en que tanto abunda el hierro. El Arsenal de Cartagena, con igual fin, cuidaria de fomentar las obras de importancia allí detenidas y estableceria comunicaciones que mantuviesen su importancia, ya que tanto le favorece la situacion de la localidad. El de Cádiz realizaria prodigios para devolverle su

perdida animacion, con obras en el puerto que lo hagan más concurrido, y montando sus talleres con medios perfectos y completos de que tan necesitado se halla. Todo, en fin, tomaria nuevo aspecto, la Marina mercante no tendria que recurrir á establecimientos extranjeros, y la de guerra, por ménos dinero, estaria mejor servida.

Ahora bien; ¿qué condiciones convendria al Estado imponer á la industria privada á cambio de los beneficios que la cesion de los Arsenales reportaria á ésta? ó más claro; ¿qué principales cláusulas habia de contener el contrato? Pudiera expresar cuantas sobre el particular me ocurren y considero ventajosas, pero me fuerza á callarlas una consideracion de prudencia á que no puedo sustraerme. Es esta materia de tal índole que no puede aventurarse opinion sin coartar intereses muy superiores, como son los del Estado: á éste corresponde, por tanto, la iniciativa, y á la opinion criticarla; pero entiendo, como ya he indicado, y los datos que poseo me facultan para creerlo así, que el Estado se halla en condiciones de celebrar un convenio en extremo beneficioso para sus intereses presentes y aún más para los futuros.

Inútil sería añadir que el Estado ha de basarlo en un temperamento que conceda la mayor suma de libertad á las industrias y al propio tiempo garantice perfectamente sus servicios y atenciones

dándoles la preferencia; á cuyo efecto se hace indispensable la creacion de Juntas mixtas en los Departamentos, é inspecciones oficiales que vigilen el exacto cumplimiento de lo estipulado, sin perjuicio de mantener el Estado autoridades propias en los talleres y dependencias militares que han de subsistir dentro de los Arsenales.

Véase, pues, cómo reformando la organizacion actual de estos establecimientos quedan poco justificados los destinos de Comandantes generales que hoy se proveen en contraalmirantes de la Armada, así como otros varios de subalterna importancia, pero que no dejan de ocasionar gasto importante. Medida lógica sería tambien, en el caso de adoptarse la reforma, la disminucion considerable de la fuerza de guardias de Arsenales, llevando su contingente á reforzar los batallones de Infantería de Marina, á fin de que en todo tiempo cuente este instituto con el efectivo de su fuerza y no haya claros en sus filas.

Un proyecto de Ordenanzas adecuado al nuevo régimen tanto económico como militar que habian de revestir los Arsenales, someteria el servicio de estos establecimientos á reglas fijas y determinadas, toda vez que el aprobado en 15 de Julio de 1870, que hoy está en vigor, sólo lo estaria en adelante en los Arsenales de Ultramar.

El planteamiento de esta reforma en los Arse-

nales tendria por necesidad que ser rápido ó, por mejor decir, instantáneo, de donde se colige cuánto tino y circunspeccion han de desplegarse por parte del Gobierno que la lleve á cabo. Y háceme desconfiar esta circunstancia de que la reforma sea planteada, porque no sé qué escrúpulos, que yo considero de excesiva prudencia, se oponen siempre á la realizacion de empresas que salen del molde usual y del camino diariamente trillado. Se ven y se tocan las dificultades, se conocen perfectamente los vicios de que adolecen ciertos servicios, se tiene á veces á la mano el remedio, y no se aplica, quizá por pereza ó tal vez por temor de dar en dificultades de trabajosa resolucion. Bueno es obrar con prudencia, pero cuando se toma esta virtud por pantalla para disculpar la inaccion, el resultado es idéntico á si se obrara con ligereza; y si la reforma está estudiada con madurez, previstas sus contingencias y se considera benefícosa, no debe haber reparo alguno en plantearla, aunque ofrezca alguna contrariedad, porque ¿qué importa un mal si forma paralelo á muchos bienes?

Todo lo que tiene de rápida y violenta la reforma de los Arsenales, tiene de lenta y gradual

la del material flotante: el carácter de éste, los incompletos medios que poseemos y el gran caudal que hay que invertir en su construcción nos obligan á ser muy parcós en la adopción de medidas y á obrar con perseverancia, refrenando todo género de impacencias.

Hay que ver lo que necesitamos, y visto lo que tenemos, trazar, partiendo de esta base, la manera de proveerlo armonizando lo complejo de la atención con la escasez de nuestros recursos. Atento á esta dificultad gravísima, véome precisado á limitar el número y clase de buques para todas las atenciones así peninsulares como ultramarinas; de modo que quede reducido á lo indispensable, ya que hoy por hoy es imposible lo necesario.

Por lo que respecta á la Península, se hace indispensable asignar á cada Departamento un buque de primera clase, cuatro cruceros guardacostas, dos grandes vapores trasportes, dos avisos de vapor y tres cañoneros; sostener en la costa de Levante una Escuadra que pudiera llamarse del Mediterráneo, compuesta de dos grandes buques acorazados de primera clase, dos de segunda también de coraza y un aviso; otra Escuadra, llamada de instrucción, compuesta de tres acorazados de gran porte, un buque de segunda clase y un aviso que navegase frecuentemente en el Océano, mar que ofrece más accidentes, y por tanto, garantías

de que la instruccion de sus tripulaciones sea más rápida y completa, ampliando la navegacion á otros mares y frecuentando las costas extranjeras, donde apénas recordarán que existimos: con esto, dos cruceros en las Baleares y otros dos en las Canarias, quedan perfectamente á cubierto todas las atenciones marítimas en la Península.

Para las de Ultramar se requieren: en la isla de Cuba tres buques de primera clase, doce cruceros, cuatro trasportes, quince cañoneros y tres avisos; en la de Puerto-Rico dos cruceros y un aviso; en las de Filipinas dos buques de porte, diez de segunda clase, tres trasportes, quince buques menores y dos avisos; en Fernando-Póo dos cruceros y un aviso, y en la América del Sur un buque acorazado de segunda clase, dos cruceros, un aviso y un cañonero, propio para el servicio fluvial.

Resumiendo, en la Península es indispensable (ya hemos dicho que lo necesario no es por hoy posible) la siguiente fuerza naval, incluyendo la que ha de formar la division del Sur de América:

Buques acorazados de primera clase.	9
Cruceros de coraza (porte de corbetas).	23
Trasportes.....	6
Avisos de vapor.....	9
Cañoneros.....	7

En Cuba, Puerto-Rico, Filipinas y Fernando Póo, la siguiente:

Buques acorazados de primera clase.	5
Cruceros de coraza.....	24
Trasportes.....	7
Avisos de vapor.....	7
Cañoneros.....	30

Esta es la cifra exacta de que no podemos prescindir, á ménos de renunciar á toda idea de dignidad nacional; lo cual, sobre ser perjudicialísimo, no tendria nada de juicioso. No hago al lector la ofensa de suponerle contagiado de esta funesta idea; quiero abrigo la ilusion de que mis pobres razonamientos le convencen, y así, dando por innegable el cálculo anteriormente expuesto, he de deducir de él todas sus lógicas consecuencias.

A primera vista, para el que no tiene idea exacta de nuestras necesidades marítimas, parecerá el cálculo exágerado y lo considerará de imposible realizacion dada nuestra pobreza. Este error es el que más me importa desvanecer ántes de seguir adelante y precisar mis conclusiones.

Un buque acorazado de primera clase tiene, por término medio, de coste diez millones de pesetas; un crucero de coraza, cuatro millones; igual cantidad un trasporte; un aviso de vapor dos, y un cañonero quinientas mil pesetas. Pero ni estos

buques se construyen dentro del término de un año (exceptuando los cañoneros), ni la construcción de todos ellos ha de gravar el presupuesto de la Península, ni todos tampoco están por construir, pues contamos con algunos utilizables. Puede, por tanto, asegurarse *à priori* que el cálculo es exactísimo y de posible realización sin necesidad de imponer grandes sacrificios al país, bastando administrar con acierto y aprovechar muchos elementos que hasta aquí han sido malgastados.

Poseemos hoy cuatro buques acorazados de primera clase; las fragatas *Vitoria*, *Numancia*, *Zaragoza* y *Sagunto*, pues aunque el estado de esta última no es del todo satisfactorio, puede utilizarse algunos años en tanto que se ultime la construcción de otras de su clase: y siendo nueve los buques de este porte necesarios para las atenciones de la Península, únicos que han de gravar su presupuesto, quedan cinco por construir.

De segunda clase (aunque se reputan de primera para la provision de mandos), tenemos las fragatas *Lealtad* y *Almansa*, ésta si sufre algunas reparaciones importantes, y la corbeta *Aragon*, que aún no está armada. Considerando como de segunda clase trece de los cruceros de coraza que se requieren en la Península y dando por terminada la construcción de las corbetas *Castilla* y

*Navarra*, resulta que habria que construir ocho. Los diez cruceros restantes podrian ser de tercera clase (*composite*), y contando ya con las corbetas *Doña María de Molina*, *Tornado*, *Consuelo*, *Diana* y *Africa*, que pueden prestar un regular servicio, sólo cinco más serian necesarios. A esta categoría pueden agregarse los avisos *Don Jorge Juan*, y *Sanchez Barcáiztegui*.

De trasportes carecemos en absoluto, pues no merecen este nombre los antiquísimos vapores de ruedas que no reunen condicion alguna que justifique aquella denominacion. Reviste en la actualidad una gran importancia este tipo de buques, llamados á desempeñar un papel privilegiado en las naciones que tienen aficiones marítimas, é indispensable en las eminentemente coloniales. Destinados á proveer las necesidades de una escuadra, de un ejército, de una posesion ultramarina, han de reunir relevantes condiciones de solidez, andar y capacidad, y por tanto, requieren una construccion tan especial como lo es el servicio á que se destinan. Teniendo en cuenta todo esto, cada uno de ellos habria de tener cabida para mil hombres y el ganado y material de guerra necesarios. La construccion de los seis que exige el servicio de la Península, urge extraordinariamente si, á la par que bien servida, quiere la nacion obtener un gran ahorro en la cantidad que ha venido y viene sufra-

gando á empresas particulares, costosas porque no temen la competencia.

Nueve son los avisos de vapor que se necesitan en la metrópoli; y si rebajamos de esta cifra el *Fernando el Católico*, el *Marqués del Duero* y la goleta *Sirena*, á quienes restan algunos años de vida, no hay necesidad de construir más que seis.

Los cañoneros *Pelicano*, *Cocodrilo* y *Salamandra* con cuatro más, completan la cifra calculada para este género de buques; pues los restantes, como el *Somorrostro*, *Ebro*, *Tajo*, *Nervion*, etc., quedarían relegados al servicio fluvial que es el único que pueden desempeñar con éxito y sin exposicion inminente de sus tripulaciones. Los vapores *Ferrolano*, *Gaditano* y *María*, volverían igualmente á su centro, reduciendo sus comisiones á las puramente interiores de los Departamentos.

Precisando lo expuesto en las líneas precedentes pueden calcularse cincuenta millones de pesetas para la construccion de cinco acorazados de primera clase, aunque no de primer órden, porque en esto no hay que pensar por ahora; treinta y dos para la de ocho cruceros tambien de coraza; quince para la de cinco cruceros de madera; veinticuatro para la de seis grandes trasportes; doce para la de seis avisos de vapor; y dos para la de cuatro cañoneros: en total ciento treinta y cinco millones de pesetas.

Causará alarma la cifra, pero la alarma es infundada; porque aun cuando no somos ricos ni disfrutamos de gran crédito, sin salir de lo ordinario y sin exigir á la nacion sacrificios que no está en disposicion de hacer, podemos perfectamente llenar esta atencion.

Sabemos ya el tiempo que se invierte en la construccion de cada uno de estos diversos tipos de buques; hemos tambien convenido en que la construccion ha de ser gradual si se quieren buenos resultados en la práctica, y con estos antecedentes podemos deducir que consignando en el presupuesto de Marina durante siete años la cantidad de quince millones de pesetas para obras nuevas y en construccion, al octavo año de esta práctica, nos encontrábamos con un material flotante valioso, y más que valioso, oportuno y adecuado á nuestras necesidades. Por análogo procedimiento en los presupuestos de las Islas Filipinas y la de Cuba, se proveerán igualmente las necesidades marítimas en Ultramar.

Todavía parecerá imposible consignar una cifra que no deja de tener importancia en un presupuesto exiguo sobre que pesan otras atenciones preferentes, sin que éstas se resientan del descubierto en que precisamente tienen que quedar. La contestacion á esta duda es cumplida, pero no de este lugar: si el lector tiene paciencia para llegar

al último capítulo de este libro, allí la verá desenvuelta de modo que le satisfaga. Debo, sin embargo, á fuer de leal, anticiparle dos cosas; que es posible en absoluto la realizacion de este proyecto, y que para ello basta un presupuesto de treinta y cinco millones de pesetas. Algo excede esta cantidad á la presupuestada para el ejercicio próximo, pero á pesar de desvirtuar esta circunstancia un tanto el valor de mi sistema, todavía puedo darme aires de arbitrista porque para una atencion de quince millones de pesetas, sólo pido al país cinco. De cualquier modo reserve el lector emitir juicio sobre el particular hasta tanto que lo explique debidamente en el lugar oportuno.

Lo importante ahora es dilucidar qué sistema ha de emplearse para la construccion de buques y qué modelos han de adoptarse. Desde luégo no hay que pensar en *Dandolos* y *Duilius*, gigantes del mar, para los cuales son menester una gran fortuna y un material flotante de órden subalterno que ni poseemos ni hemos de poseer en algunos años. Buena anda nuestra fortuna para comprometerla en lances semejantes, y á la verdad no sé si felicitar me y felicitar al país por ello, pues tengo la conviccion de que si se dieran recursos, no *Duilius* y *Dandolos*, sino *Leviathanes* aumentados aunque no corregidos, saldrian de nuestros arsenales para dar un paseo por las dársenas y servir

á seguida de pontones. No convienen de modo alguno tales empresas y ménos hoy que la Marina militar, en su parte material, atraviesa una crisis laboriosa en que todas las formas se ensayan y ninguna es adoptada en definitiva; movimiento de renovacion y progreso que durará lo que el mundo dure, y que con los años irá aumentando en rapidez, hasta hacerse verdaderamente vertiginoso.

Halagaria indudablemente nuestro amor propio consagrarnos á iguales tentativas; mortifica el orgullo nacional que un pueblo jóven, sobre quien pesa una deuda considerable, apénas entrado en el concierto europeo, merced á patrióticos esfuerzos que le han ganado la unidad, aventaje en fuerzas y en progresos al pueblo que fué grande entre los grandes; pero en la resignacion está el castigo de las faltas que lo han llevado á este extremo y sólo en la enmienda puede hallar la indemnizacion debida. Un pueblo jóven realiza más prodigios que un pueblo antiguo, si aquél trabaja con perseverancia y éste se alimenta del recuerdo de epopeyas que fueron y concluirán por pasar al olvido si no se mantienen con nuevas efemérides. Una deuda enorme puede no agobiar tanto á un pueblo como una deuda menor á otro, si aquél se afana por cubrirla y éste vive al dia y compromete por salir de un apuro su crédito y

cuantas fuentes de riquezas posee. Pero ¡qué mucho que haya hoy tal diferencia si cuando Italia no era una, nos aventajaban en fuerza y poderío naval varios de sus reinos, entre ellos los de Nápoles y Cerdeña!

Hé aquí por qué concurriendo casi análogas circunstancias puede Italia lo que no puede España. Nosotros no hemos tampoco de competir por mar con ninguna otra nacion; hay, por el contrario, que evitar todo pretexto de rivalidades y suspicacias, porque para ser rival carecemos, no me atrevo á decir si por fortuna ó por desgracia, de una cualidad que hace de la rivalidad verdadera arma de combate, la astucia. Nos dotó la Providencia de hidalguía y nobleza, y estas artes son muy propias, si las acompaña una fuerza proporcionada, para vivir en paz y ser respetados; pero nada convenientes para vencer en lides temerarias ó en empresas poco justificadas. Lo sucedido hasta aquí compruébalo de un modo terminante: si cien veces se reprodujesen los sucesos, cien veces tambien se reproducirian sus consecuencias; que la fuerza, cuando no tiene útil empleo, anda cavilosa en busca de maldades; y como nuestro carácter no está sellado con la astucia, emplearíamos la fuerza en calaveradas que, si bien obtienen más benévolo fallo de la Historia, acarrear en cambio más perjuicios á las naciones.

La fuerza ha de dárnosla la justicia, y se ha de consolidar con la prudencia. ¿A qué, pues, lanzarnos en peligrosos imposibles?

Para la construccion de los acorazados de primera clase, como para la de los demás de menor porte, hay que recurrir á modelos flotantes del extranjero, único ramo en que nos conviene obrar por imitacion. La fragata *Vitoria* es el tipo de los nuestros que acusa más ventajas y mejores condiciones; pero es innegable el adelanto que ha tenido la construccion desde la fecha en que aquel bonito buque fué construido hasta nuestros dias: la Marina inglesa nos proporciona modelos más acabados por su andar, su artillado y resistencia y éstos son los llamados á imitarse, procurando conciliar todas estas ventajas, para que no quede nunca desposeida de la que venza en la crisis presente.

Sin pretender demostrar una competencia que no poseo, ni ménos que se dé valor á una opinion completamente desautorizada, consignaré que estimo como condicion suprema y más ventajosa en un buque, la ligereza. Un barco ligero, ligerísimo y con buen gobierno burla la fuerza del más poderoso enemigo, y lo desarma y anula si á la par cuenta con fuerza proporcionada. Recordemos los recientes, pero ya legendarios sucesos del monitor peruano *Huascar*: en ellos se patentiza esta opi-

nion y se ve lo que puede un buque de buen gobierno y excelente andar: miéntras limitó su papel á sus proporciones naturales tuvo en jaque á fuerzas considerables, desconcertólas, sembró en ellas la desconfianza, las venció, su nombre llegó á oirse con espanto por sus enemigos; y no hubiera acabado su heróica historia, si, innecesariamente y llevado de una confianza pueril, no hubiese cortado sus propias alas, desposeyéndose del arma que lo hacía superior é invencible.

Los cinco buques de primera clase pudieran construirse á imitacion, ó, por mejor decir, iguales á los tipos ingleses *Nelson* y *Northampton*, magníficos acorazados que reunen todas las condiciones requeridas, y las pruebas verificadas con ellos garantizan el acierto en adoptarlos (1).

---

(1) Uno y otro han sido construidos en Glasgow por arsenales particulares bajo los mismos planos, desplazando siete mil trescientas veinticinco toneladas, y desarrollando seis mil caballos indicados; montan doce cañones de diez y ocho y doce toneladas, y pueden ir provistos de mil doscientas toneladas de combustible. Estos buques no tienen blindaje en la obra muerta de la batería, y sólo en parte de la flotacion, que en union de la cubierta baja blindada, protegen los órganos más importantes ó vitales del buque; las brazolas de las escotillas en las calderas y máquina tienen un plano inclinado de plancha de blindaje, para que los proyectiles reboten.

Modelos no ménos perfectos ofrece la Marina inglesa en cruceros de porte de corbetas, que son precisamente los que necesitamos. Inmejorables bajo todos conceptos son las corbetas inglesas de acero *Cleopatra*, *Comus*, *Caridfort* y otras varias (1). Las de hélice *Doterel*, *Phoeni* y *Pegasus* (2) pueden tambien servir de tipos para la construccion de cruceros *composite*, de menor porte que los anteriores. Como avisos de vapor tenemos donde copiar en el inglés *Mercurio* (3), construido recientemente: grandes trasportes dignos de imi-

---

(1) Recientemente se han armado en Chatham estas corbetas que montan catorce cañones (dos de gran calibre) de diez y seis centímetros; tienen las máquinas, calderas y pañoles protegidos por una caja de acero; esto es, la cubierta que está tres piés debajo del sollado, y dos mamparos blindados en los extremos. El hueco entre la cubierta blindada de acero, y la del sollado, se llena de carbon. Llevan estas corbetas un timon de respeto en los delgados del buque; miden dos mil trescientas ochenta y tres toneladas, y máquina de dos mil trescientos caballos indicados, debiendo andar catorce millas; el branque está reforzado para embestir, no llevan tajamar y van forradas de cobre sobre el de madera que reviste el fondo.

(2) Desplazan mil ciento veinticuatro toneladas y su fuerza es de novecientos caballos indicada.

(3) Monta diez cañones, desplaza tres mil setecientas cinco toneladas y sus máquinas desarrollan siete mil caballos indicados. Es de acero.

tacion navegan con bandera francesa ó inglesa; y por último, los cañoneros, como no convienen de las ínfimas proporciones que tienen los que hoy figuran en nuestra Armada, se construirían blindados, montando un solo cañon, pero desplazando más de doscientas cincuenta toneladas y con fuerza de máquina no menor de ciento cincuenta caballos indicados.

Pero sea el que quiera el modelo adoptado, y la clase de buque cuya construcción se decidiese, lo importante es que, puesta la quilla, no se deje de la mano el trabajo hasta quedarlo terminado. Si no se cuenta con la seguridad de construirlos pronto, vale más, infinitamente más, no comenzarlos, porque ¿sabe el país los perjuicios que se siguen de suspender una obra, el dinero que se malgasta, y el desprestigio que acarrea al pueblo que lo sanciona? Pues no son para mencionados; millones tirados, esta es la palabra, tirados donde no se cuenta ni con los precisos para lo más perentorio, y luego responsabilidades injustas hacia la corporación que se ve obligada á obedecer. Las construcciones han de ser rápidas, no deben exceder en ningún caso de los plazos que ya hemos consignado; de lo contrario salen á navegar como nuevos, buques que llevan más de diez y doce años de vida en gradas, donde por mucho esmero que haya y grandes que sean las precauciones,

envejecen doblemente que en el mar prestando un continuo y penoso servicio. ¿En qué estado saldrán á navegar las corbetas *Navarra* y *Castilla*? Pues sin temor á la impugnacion, podemos decir que si salen, saldrán inservibles ó á lo sumo con muy pocos años de vida. ¿Es esto hacer buen empleo de la fortuna pública? ¿Es esto sistema? ¿Se quiere así tener Marina?

En siete años de incesante trabajo lograríamos una fuerza naval, si no numerosa, bastante al ménos para nuestras atenciones, y suficiente para ser respetados. Y con el material hoy existente, procédase á habilitarlo, sin dar mal empleo á la corta consignacion que tiene asignada: los barcos inservibles desguácense para aprovechar lo útil que quede de ellos; véndanse los que no dan buen servicio en la Armada; economícese lo más posible en las reparaciones y carena de algunos de ellos, cuyo valor es muy inferior á la cantidad empleada en sus composturas; y acabe para siempre el sistema de arrumbar en los Arsenales, otros que hallándose en buen estado pudieran estar llenando un servicio desatendido, hasta tanto que dispusiésemos de mejores reemplazos.

El personal y el material así organizados, resultan con la proporcion debida y se hallan perfectamente dentro de los principios que les sirven de base. Mas todo este plan sería nulo, ó ineficaz,

al ménos, si no presidieran su ejecucion una constancia á toda prueba y una prudencia no interrumpida. No olvidarse de lo pasado, tener inteligencia de lo presente y precaverse para lo porvenir.

### III.

#### ADMINISTRACION CENTRAL.

« Porque, Señora, parece que por una doble  
» fatalidad miéntras un revés con el extranjero nos  
» privó de nuestras fuerzas navales, cimentadas  
» sobre base movediza y efímera, miéntras distur-  
» bios interiores han impedido la entrada á los  
» adelantos científicos y el desarrollo de la nave-  
» gacion y de la industria privados, que son los  
» verdaderos fundamentos del poder naval del Es-  
» tado, la accion del tiempo ha robustecido y  
» arraigado los vicios de la Administracion; difícil  
» es creerlo, y sin embargo es evidente; cuando á  
» fines del siglo pasado contábamos sesenta y siete  
» navíos y hasta doscientos noventa y siete buques  
» en los mares y tres Arsenales henchidos de opera-  
» rios, bastaban media docena de personas en la  
» Administracion central. El director general, dos

»ayudantes y tres escribientes, y el mayor general con cuatro ayudantes daban impulso á todo  
»aquel extenso mecanismo, y ahora que nuestra  
»Escuadra no tiene más que un navío y hasta  
»cincuenta y cinco buques, en la Junta Directiva,  
»además de los vocales, se entretiene á más de  
»cuarenta y nueve funcionarios.»

Así se explicaba en 23 de Febrero de 1848 el marqués de Molins, exponiendo á S. M. los motivos que le obligaban á adoptar algunas reformas en el ramo de Marina de que era Ministro. La pintura es exacta y está bien hecha: pero no son estas las solas razones que me han movido á reproducirla; me guian otras de más alcance que sumariamente expondré al lector.

Primera: Que soy amigo de la verdad, y esclavo de mi deber y he de buscar expedientes que concilien ambos términos sin mengua del respeto á que, por mi posicion oficial, estoy obligado, y al mismo tiempo sin dar pretexto al demonio para reirse.

Segunda: Que este testimonio aducido y otros que se aducirán, me libran de un peligro gravísimo, cual es el de que la opinion me recuse de parcial, toda vez que en esta materia de que ahora voy á ocuparme, soy juez y parte.

Tercera: Que me importa sobremanera alejar toda sospecha de que mi proceder es interesado.

Cuarta: Que la materia es ocasionada á promover interpretaciones más ó ménos benévolas, y como no es posible, si se ha de hablar en razon, contentar á todos, es de justicia que no cargue yo con toda la responsabilidad, y me ayuden á llevarla otros que tienen más fuertes las espaldas.....

Pero volvamos al principio: ¿qué razones informaron la opinion de un Ministro de la corona para expresarla de modo tan terminante? Debieron ser poderosas si son las que presumo, entresacándolas de la historia de las vicisitudes por que ha atravesado la Secretaría de Marina.

Arranca de la época de los Vargas Ponces, Bauzás, Sans y Navarretes, del tiempo en que, perdido todo lo material de la Armada, sin destino y ocupacion propia de su instituto, fué preciso crear oficinas donde dar empleo á un personal ocioso. Las grandes inteligencias ejercitábanse en tareas científicas recogiendo de este modo la herencia de los Mendozas, Juanes y Ulloas; pero aquellos otros educados para la vida práctica del mar, duchos en el pilotaje y la maniobra más que en la resolucion de problemas sublimes de la ciencia, sin barcos en que servir y faltos de recursos con que atender á las necesidades de la vida, intriguaron para la creacion de otros destinos que necesariamente habian de ser en tierra. Y hé aquí por qué la necesidad obligó á dar proporciones á

las oficinas de la Armada cuando su estado era más decadente, y la razon de que, queriendo hacer un bien, se hayan hecho muchos males; puesto que se despertaron con aquella medida, y despiertos siguen, deseos de eludir lo penoso de la profesion, y hábitos sedentarios que tan mal sientan al que se educó para vivir en el mar y alcanzar en él honra y fama.

A raíz de los desgraciados sucesos que desquiciaron las fuerzas navales españolas, fué censurada por ilustres jefes de la Armada la providencia de convertir las dependencias centrales en lugar de refugio para el personal que vagaba en los Departamentos; porque se dejaba traslucir que lo interino andando los tiempos habria de convertirse en permanente, con perjuicio del fomento marítimo, como tendremos ocasion de comprobar. Mas no bastaron sanos consejos, que provenian de personas autorizadas: el Almirantazgo fué creciendo en importancia á medida que la perdia la Armada, y llegóse á emplear en el manejo, administracion y documentacion de un par de averiados barcos y tres Arsenales vacíos, la asiduidad de gran número de funcionarios. Y éstos, no teniendo mucho que hacer, inventaron el diabólico expedienteo y la enojosa tramitacion que, refinada con el tiempo, constituye hoy la ciencia burocrática; ciencia que exige un gran consumo de papel por parte de la Admi-

nistracion y mayor consumo aún de paciencia por parte de sus clientes.

Pues agreguemos á esta razon, otra de no menor importancia. Como rápido meteoro que apenas brillante se disipa, apareció y fuese en un momento el régimen constitucional, dando tiempo, sin embargo, para instruirnos acerca de las complicaciones que su sólido planteamiento ocasionaria en la máquina administrativa, y la conveniencia de preparar el terreno para su vuelta, que todo hacía presumir no tardaría mucho.

Visto el suceso, los hombres de entónces diéronse prisa á tomar precauciones, y como primer paso en este camino, dictáronse reglamentos que uniformasen los trámites del despacho, distribuyesen convenientemente los negocios, y fijasen las atribuciones, deberes y derechos de todos los funcionarios. Mucho hay que aprender en el primer Reglamento expedido para el régimen interior de la secretaría del despacho de Marina, obra de Salazar, compañero de estudios de Navarrete en el Seminario vascongado, Reglamento que lleva la fecha de 16 de Agosto de 1828. Ya traía Salazar á la secretaría de Marina antecedentes honrosos, y crédito de buen administrador adquiridos en escritos varios y en múltiples informes: celo y probidad no le faltaban; hubiera sido Ministro quince años ántes y su ministerio dejara

rastró más luminoso. Llegó á este cargo con experiencia, pero con sobrados compromisos creados en una larga carrera, y así regularizó lo viejo, mas no planteó lo nuevo ni cortó de raíz abusos, ni opuso un dique á la decadencia del poder naval, en aquella fecha acentuada. El Reglamento de 16 de Agosto es previsor á maravilla, todo lo tiene presente, atiende todos los particulares, y hasta los detalles están en él relacionados, sin que por eso pueda tachársele de laxo en demasía: á tantos méritos agréguese uno superior, el ser el primero, sin precedentes á que ajustarse, y cuantos se han dictado posteriormente se han calcado en él.

Debia ser en aquel tiempo práctica reconocida como ventajosa conceder gran importancia á los Archivos, por cuanto todo el personal de la Secretaría se componia de seis oficiales y de cuatro el de aquella dependencia, lo cual parecerá desproporcionado, y propio de un Ministro más covachuelista que otra cosa. Sea lo que quiera, tengo por cierto que la Instrucción de 1828 es obra acabada que llenó cumplidamente las necesidades de su época y fué norma para los trabajos análogos que se dictaron en lo sucesivo.

Cambiaron los tiempos, con los tiempos el sistema político, y apoderóse de la máquina administrativa el génio más innovador, atrevido y des-

ordenado que registra la primera mitad de este siglo, D. Juan Alvarez Mendizábal.

Don Juan Alvarez Mendizábal representa en la vida administrativa de nuestro país una transformación rapidísima, una crisis violenta, una revolución. Levantó de su asiento todos los servicios, inutilizó los antiguos moldes, puso en evidencia los defectos; y para demostrar que era posible mejorarlo todo, tomóse el trabajo de hacerlo por sí, regenteando todas las carteras y dejando en ellas muestras evidentes de su carácter emprendedor. No he de pecar de optimista haciendo el panegírico del Ministro de Marina en 1835; veo en él un hombre extraordinario, atento siempre á no desperdiciar coyuntura propicia á sus proyectos, audaz para sacarlos adelante, fecundo en las concepciones y temerario en sus planes; pero hallo al mismo tiempo cierto desorden en ellos y ampulósidades y fantasmagoría, defecto labrado en la emigración y del que no se curó á la fecha de su muerte.

Vino interinamente al ministerio de Marina con la intención conocida de hacer mucho, sin parar mientes en que fuera bueno ó malo, y apenas instalado en el sillón ministerial, cogió la pluma y expuso á la Corona su pensamiento, ó mejor aún, sus impresiones. Que fué claro y no se anduvo con rodeos, atestígualo el documento que precede al

Decreto reorganizando la Administracion central del ramo; documento curioso, que sería irreprochable si no contuviera algunas exageraciones (1):

---

(1) «Señora: Las derrotas sufridas por nuestra Armada  
» en las guerras con la Gran Bretaña, anteriores á la inva-  
» sion francesa, y la incesante avenida de desastres que desde  
» aquella desventurada época se agolparon sobre nuestro  
» suelo, han menoscabado sucesivamente la Marina española,  
» y reducídola á tal estado de abatimiento y exterminio,  
» que bien se ha menester todo el celo del Gobierno y todo  
» el poder de la nacion para levantarla de sus ruinas. La  
» calamidad es tan notoria y ha sido tan enérgicamente des-  
» crita por su Ministro benémerito en la apertura de las  
» últimas Córtes, que no me detendré yo en bosquejarla de  
» nuevo para contristar con recuerdos dolorosos el maternal  
» corazon de V. M. La nulidad á que han traído la Marina  
» equivocaciones antiguas en la Administracion y desgracias  
» comunes del tiempo, subió á punto de que el Gobierno  
» desestimase tal vez esta fuerza importantísima del Estado,  
» y el pueblo la mirase como á un miembro muerto que  
» convenia abandonar por inútil. Así los primeros yerros y  
» los infortunios consiguientes se propagan y perpetúan en-  
» gendrando nuevos errores. — Si España pudiera olvidarse  
» de la gloria inmarcesible que le ha dado y de los inmensos  
» beneficios que ha conseguido al orbe entero su Marina;  
» del hallazgo de un nuevo mundo debido á sus bajeles; de  
» los títulos que puede presentar á utilísimos descubrimien-  
» tos que han perfeccionado la navegacion; de tantos nom-  
» bres españoles como ilustran la historia naval de la Euro-  
» pa, nunca podria sin gravísimos riesgos sobreponerse á la

pinta con correccion y no abusa de los colores, dejándose ver en el cuadro ciertos toques que acu-

---

» necesidad de mantener una Marina respetable para de-  
» fender su suelo colocado entre el Océano y el Medi-  
» terráneo; para conservar las importantes posesiones que  
» todavía le quedan en América, en Asia y en África; para  
» mantener sus comunicaciones costeras y su comercio ma-  
» rítimo en todos los mercados del globo. Fresca está la  
» memoria de haber visto desde nuestros puertos saltarnos  
» buques mercantes sin que pudiera cubrirlos el pabellon  
» que se desplegó victorioso en otros tiempos por los mares  
» más remotos y desconocidos. — Ni la situacion actual de  
» la Europa exige, ni permite la aniquilacion presente de  
» nuestra Marina aspirar á la creacion de una Armada nu-  
» merosa: nos basta por ahora la fuerza suficiente para  
» defender nuestras costas en ambos hemisferios y proteger  
» nuestra navegacion mercantil. Tal es el objeto á que se  
» dirige esta reverente exposicion, y el plan que, por ahora  
» y sin perjuicio de que se hagan las mejoras que la expe-  
» riencia aconseje, ofrezco en seguida á V. M., celoso del  
» mejor servicio en el despacho de Marina con que V. M.  
» me ha honrado interinamente, y de la gloria y prosperi-  
» dad de mi patria.—El Cuerpo de la Real Armada necesita  
» de una completa reorganizacion en la parte personal, en  
» la material y en la administrativa. Es necesario restable-  
» cer y perfeccionar segun los últimos adelantos la educa-  
» cion científica, lastimosamente descuidada, de la juventud  
» que se dedica á tan gloriosa carrera: atender esmerada-  
» mente á la subsistencia, al estímulo y á las recompensas y  
» ascensos de los que presten en ella sus servicios: cuidar  
» del bienestar de los que por sus años ó sus achaques ya

san tendencia á la imitacion, en lo que tiene de aceptable. El proyecto de crear un asilo para inválidos

---

» no puedan prestarlos: crear un asilo para los inválidos que  
» hayan contraido en la Marina una honrosa inutilidad. Es  
» menester que nuestros buques de guerra iguallen en cons-  
» truccion, equipo y armamento á los de las naciones más  
» adelantadas; y para ello es conveniente anticipar en sazón  
» oportuna las prevenciones y gastos á las urgencias y azares  
» venideros. Sobre todo es indispensable simplificar la Ad-  
» ministracion y distribuir los caudales designados por las  
» Córtes á los distintos ramos de la Marina con la más es-  
» tricta y rigurosa separacion de lo personal y de lo mate-  
» rial del servicio, para desterrar perpetuamente la confu-  
» sion y vejaciones de que se atiende á la conservacion de  
» una parte con detrimento y ruina de la otra.—Convencido  
» yo de cuanto conduce al ahorro de tiempo y de gastos, no  
» ménos que al buen método y facilidad de la Administra-  
» cion, traer á un centro de unidad todas las operaciones  
» gubernativas, he creido de mi deber presentar á V. M.  
» una nueva planta de la Secretaría del Despacho, en la que,  
» no obstante el aumento de individuos, se proporciona por  
» la supresion de la Junta Superior, de la Intendencia gene-  
» ral y demás dependencias, una considerable economía en  
» los gastos, y á mi ver, una ventaja manifiesta para el ser-  
» vicio.—V. M. acogiendo benignamente mis ideas y san-  
» cionando el proyecto adjunto de Decreto, ó reformándolo  
» en su alta sabiduría, logrará que la posteridad entre tan-  
» tos títulos de gloria con que señalará su augusto nombre,  
» la apellide un dia la Restauradora de la Marina española.  
» Pardo 28 de Noviembre de 1835.—Señora.—A los R. P.  
» de V. M.—JUAN ALVAREZ Y MENDIZABAL.»

de Marina, ocurriósele á vista de análogos establecimientos, dominado por la doble tristeza que inspiran la emigracion y un cielo siempre velado por las nieblas; lo acarició para su patria, y apénas pisó su suelo y fué á sus manos la cartera de Marina, manifestó el deseo y trabajó por su logro. El proyecto era grandioso, se designó edificio para instalar el asilo, se reglamentó, todo parecia llegar á término, el infortunio cobró esperanza de consuelos, pero el plan era sobrado espacioso, los encargados de realizarlo tenian poca voluntad, no habia dinero para tanto, y quedó frustrado. Los cuarenta y cinco años trascurridos no han hecho fácil el proyecto: los veinte ministros que han sucedido á Mendizábal no han sabido ó podido remover los obstáculos, y hoy, como entónces, carecen de un lugar de refugio los desamparados de la costa, los inutilizados en los combates, los huérfanos de las pobres víctimas del mar.

Reorganizó la planta de la Secretaría bajo una base centralizadora y enciclopédica, principios muy en boga en aquel tiempo y que aún no han caido en desuso: hizo reformas de poca importancia, y no llevó indudablemente á cabo otras de entidad, porque no le dió espacio su salida del ministerio de Marina. Respetólas su sucesor don Ramon Gil de la Quadra, y no hubiera puesto mano en ellas si á los asuntos del despacho de

Marina no se hubiesen agregado los de Comercio y Gobernacion de Ultramar, dando nuevo y más ámplio carácter á su departamento; pero aún así no hizo otra cosa que reglamentar los diversos negocios dependientes de aquél, y establecer el punto de union de que habia de partir la resolucion de todos ellos.

No dió D. Ramon Gil de la Quadra argumento para grandes referencias históricas, bien que alcanzara su mando los tiempos más calamitosos de la Armada; pero señala su paso por el Ministerio una resolucion tan importante, que ella sola basta, en mi concepto, para singularizarse. Venía siendo costumbre añeja designar para los empleos de la secretaría de Marina á funcionarios civiles ó retirados de los distintos cuerpos de la Armada, sin que existiese ninguna disposicion que taxativamente fijase las condiciones que habian de reunir los nombrados, y ménos pusiera límites á la libre iniciativa del ministro: y con pretexto de consulta elevada por la Junta del Almirantazgo sobre si debia incluirse en el estado general como capitán de fragata al archivero de la Secretaría, que gozaba de este empleo, decidióse por Real decreto en 23 de Noviembre de 1836, que cuantos obtuvieren destinos en dicha dependencia *fuesen desde su ingreso dados de baja en los Cuerpos á que pertenecieran, siguiendo estos oficiales su carrera exclusiva-*

*mente en la misma Secretaría, por escala de rigorosa antigüedad, sin opcion ni derecho alguno á reclamar otros ascensos ni condecoraciones militares; declarándose al mismo tiempo estos destinos inamovibles.*

La teoría era atrevidísima, mas no original, pues dos años llevaba de práctica en la secretaría de Guerra. El Real decreto de 22 de Diciembre de 1834 dictado por este Centro la prefijaba en términos concisos, y si razones poderosas guiaron al ministro García Camba á tomar tan radical medida, no ménos importantes movieron á Gil de la Quadra á hacerla extensiva al ramo de Marina. En Guerra era necesaria; pero en Marina lo era doblemente. Concedamos que la amovilidad se imponga como ley fatal de la necesidad en aquellos departamentos ministeriales civiles que han revestido, revisten y revestirán siempre carácter político; ¿pero comprende esta ley á los militares? Y la movilidad en los empleados unida á la condicion de pertenecer á cuerpos activos de la milicia ¿no da lugar á grandes males y á abusos sin cuento?

Concretando el exámen de esta cuestion al ramo de Marina, que es lo que interesa, tantos son los que ocasiona, que he de verme apurado para dar cabida á los más principales. La movilidad de los destinos en empleados de la clase que lo son los oficiales de la Administracion central de Marina

presenta graves inconvenientes; porque manejando los negocios de más confianza y estando en la obligación de indicar los defectos que se encuentren en los expedientes de la conducta y disposiciones de los funcionarios y autoridades de todas clases de la Armada, tienen que volver, en virtud de la movilidad de sus destinos, á estar bajo las órdenes de aquellos de cuyas acciones han sido fiscales.

A este mal suceden otros muchos. Puede darse el caso, y con la posibilidad basta, de que un empleado de la Secretaría, oficial subalterno de uno de los varios cuerpos de la Armada sea llamado á emitir informe sobre un asunto que se relacione con el interés privado de un jefe superior: ¿qué garantías se le ofrecen para que ese informe esté basado en un criterio independiente? Si la justicia ó su conciencia le fuerzan á evacuarlo en un sentido que no favorezca á ese jefe ¿se determinará á consignarlo arrostrando el peligro de servir al día siguiente á sus órdenes en un Departamento ó en un buque, donde las atribuciones del jefe son omnímodas y dispone de numerosos medios para poner á una venganza personal la máscara de la justicia? Si cumple con su conciencia, ¿qué le espera? Y si se aparta de lo legal y de lo justo, por temor á aquellos peligros, ¿no sufrirá la Administración del Estado las consecuencias?

De modo que sin necesidad de entrar en espe-

cificaciones, que al buen criterio del lector no pasarán inadvertidas, puede decirse que D. Ramon Gil de la Quadra dió un gran paso en el camino de las verdaderas reformas. Así lo declaraba él, y no me atrevo yo á ahondar demasiado la materia, por cuanto en todo lo que se relaciona con este capítulo me limito á una prudente reserva. Las ideas no son mias, y así nadie se enoje conmigo, que sólo de la glosa soy responsable, y en esta historia que refiero ni me interesan los unos ni los otros, sino la suerte de mi país y el bien público.

Continuemos historiando. La reforma de Quadra era tan ventajosa y al mismo tiempo tan inusitada que en la Administracion de otro país hubiera echado raíces, mas no en la nuestra. Nuestra Administracion se distinguia esencialmente de las demás por su falta de fijeza, y con tal condicion no era lógico que arraigase una reforma que habia despertado descontento é inquietud. Imposible tarea hubiera sido la de convencer á los marinos de entónces que el ejercicio de su carrera estaba en el mar; que la vida sedentaria de las oficinas no era propia de sus estudios y carácter; que el no uso y la molicie enervaba en ellos el vigor que necesitaban para resistir las incomodidades y privaciones de la vida marinera, para la cual se requiere una constante y no interrumpida práctica;

que se puede ser un gran matemático, un excelente piloto, un cosmógrafo notable, y no por eso saber manejar un expediente; que el servicio administrativo exige conocimientos especiales que se adquieren únicamente á costa de un estudio detenido y de una laboriosidad permanente; todo esto y mucho más que podria decirse estaba en la conciencia de los marinos, pero no en su conveniencia. Habíanse habituado á considerar como destino de tierra los de las dependencias centrales; habian convenido en turnar en el goce de ellos renovando el personal periódicamente, con perjuicio de la Administracion, puesto que se veia constantemente en manos inexpertas que al acabar su aprendizaje eran relevadas por otras más ignorantes, y no era cosa de avenirse á perder tamañas ventajas porque invocara la Administracion pública su conveniencia. Diez años, sin embargo, diez años que debieron parecer diez siglos á los desheredados, transcurrieron sin que aquella providencia fuera revocada, ni más ni ménos que por no hallarse en todo este tiempo una sola razon, un sólo pretexto que la condenara. Y la suerte ó la desgracia habia de traer al ministerio de Marina al caudillo de los desheredados, al hombre de la voluntad vírgen, que no reconocia obstáculos, ni razones ni pretextos de ningun género, para que la resistencia de aquéllos prosperase y viniese á tierra el

Decreto de 23 de Noviembre de 1836 que la habia provocado. Este hombre fué D. Francisco Armero y Peñaranda, primer marqués del Nervion, figura importante, en que ha de serme lícito detenerme un momento.

Buenos servicios, pero mejores recompensas levantaron á D. Francisco Armero hasta el pináculo de la Administracion y gobierno de España, dándose por fortuna el caso, pocas veces repetido en nuestra historia, de ir á dar las liberalidades del trono en pecho noble y generoso; su carácter era enérgico, firme su voluntad y de buenas luces su inteligencia; y con el ascendiente que le daban sus prendas de carácter, la autoridad de sus servicios y la circunstancia de reunir á la cartera de Marina la presidencia del Consejo, dióse prisa á hacer su santa voluntad.

Para sacarla adelante en la Marina, tenía mucho de su parte; era Capitan general de la Armada; se hallaba ésta en el mayor abandono y en la mayor pobreza; no existia figura alguna que pudiera igualársele; su hinchazon de carácter no reconocia consejo ni se sometia á extraña censura; dominaba á sus compañeros de Gabinete, con lo cual se aseguraba buena suma de recursos con que atender al fomento material de la Armada; y, para terminar, poseia condiciones superiores ante las cuales cedian la intriga y el encono.

Cuando aquella inteligencia, más natural que cultivada, concebía una idea dábale de ella cuenta á la voluntad, y ésta, veloz y decidida, poníala en práctica, de modo que el pensamiento apénas nacido era ejecutado. El arte de ser enérgico entra por mucho en la gobernacion y en el mando, es condicion que unida á la justicia da la fortaleza con que tan eficaces son las medidas de gobierno, especialmente en los ramos militares donde la recompensa ha de ir inmediata al mérito y el castigo á la falta; mas si ambas cualidades andan divorciadas, acércase la energía á la arbitrariedad hasta casi confundirse. Tal aconteció al marqués del Nervion: fuerte unas veces, arbitrario otras, y siempre celoso, la época de su Ministerio se distingue por mil disposiciones no todas acordes; y era que en él dominaba la voluntad é iba donde ésta le llevaba conduciendo á remolque la justicia, carga pesada que á veces abandonaba para lograr más desembarazadamente su deseo.

Échase tambien de ver el desconcierto de sus planes; quiso llegar al límite sin detenerse en los medios; galvanizó la Armada, mas no le dió vida, porque para conseguirlo era de necesidad armarse de paciencia y empezar por el principio. Débele, sin embargo, la Marina española, honrosa gratitud, pues despertó en el país interés hácia ella, suavizó asperezas de la opinion, ganó simpatías, y

dejó trazado á sus sucesores el camino más oportuno para mantener estas ventajas.

Con tales antecedentes habrá comprendido el lector que una de las primeras disposiciones firmadas por el general Armero fué la que derogaba el Decreto de 23 de Noviembre dictado por Gil de la Quadra. ¿Cómo habia de convenirle á sus propósitos? La larga práctica de su carrera, su continuo mando en Departamentos, Apostaderos y Escuadras, habíanle hecho adquirir compromisos y fiar promesas que ansiaba cumplir; y en la duda, que en él no sería muy duradera, de servir á su país ó servir á la Marina, decidióse por esta última. Reformó en 23 de Octubre de 1846 la planta de la Secretaría, estableciendo como una de sus bases principales que en adelante se proveyesen los empleos de aquélla en oficiales de la Armada y sus cuerpos auxiliares, sin que por ello fuesen bajas en sus respectivas escalas en las cuales obtendrían ascensos, honores y demás preeminencias. La intencion era conocida, y de poco servia que no se lastimasen derechos adquiridos, y que en la misma disposicion se indicasen destinos superiores como salida de los antiguos empleados, que, al fin, esto último fué dado más que como compensacion como aliciente para desocupar las mesas del Ministerio; anzuelo con que se pescó á los incautos que, fiados en ilusorias ventajas, abandonaron las

más modestas que gozaban, quedándose al cabo sin unas y sin otras.

Ni una razon se hizo valer para derogar la práctica antigua, ni un solo motivo fundado ó infundado se consignó en su contra; triunfaba la voluntad del poder y esto bastaba á los ojos del Ministro, aunque quedase vencida la justicia, ó si se quiere, la conveniencia pública. Es notorio en todo el mundo que el poder no necesita para obrar tener presente la razon, ni ménos está obligado á exponerla públicamente, pero es de no ménos notoriedad que las disposiciones así emanadas no duran más que la firma que las autoriza, de lo cual se siguen perjuicios á cosas y personas y grandes males á la Administracion. Lo que se basa en un criterio particular, otro particular criterio lo derriba, y en el caso presente no se hizo tardar mucho el cambio.

Volvieron, sí, las cosas al estado en que las dejara el ministro Gil de la Quadra, cuando á la salida del marqués del Nervion, entró á sucederle en el Ministerio el jefe de escuadra D. Juan de Dios Sotelo, al mismo tiempo que se segregaban de la secretaría de Marina los asuntos de Comercio y Gobernacion de Ultramar, para formar con ellos un ministerio aparte. Se restableció el Real decreto de 23 de Noviembre de 1836 y volvieron á ser bajas en sus cuerpos los oficiales que ingre-

saron en Secretaría, de modo que esta dependencia que, por su carácter militar y extraño completamente á las exigencias políticas, debia estar exenta de tales vaivenes, sufríalos con frecuencia merced á una satisfaccion de amor propio, puesto que no se conocen las razones: bien se dejaron sentir las consecuencias de error tan manifesto, que mataba al estímulo é incitaba á miras no conformes con la profesion naval.

Esto acontecia en 1847, y un año despues se abrió brecha en el Decreto de Quadra confiriendo por excepcion un destino en la Secretaría á un capitán de navío, bajo el pretexto de que era muy conveniente ilustrase la resolucion de los negocios facultativos un jefe de la Armada del Cuerpo general. Y abierta la brecha no se hizo tardar el asalto, viniendo de nuevo á posesionarse de la Secretaría los cuerpos activos de la Armada.

. . . . .

Hasta aquí llega la historia, y de aquí no paso, porque una cosa es glosar la historia conocida y otra hacerla de nuevo: para lo primero basta un criterio más ó ménos acertado; para lo segundo se requieren autoridad que no tengo y conocimientos é inteligencia que no poseo. Todavía con estas cualidades no me aventuraria á tanto empeño, pues para que la crítica sea imparcial y serena conviene que el trascurso del tiempo haya acallado

las pasiones, los intereses y la controversia que los sucesos despertaron. Pero aún vive la generacion de los que en ellos fueron actores y testigos, se codean con nosotros, y si á decir la verdad fuéramos, más de cuatro buscarian el desquite de los arañazos recibidos, en procedimientos no muy de mi agrado. Y para no criticar verazmente vale más guardar silencio, y no mancharse con la servil lisonja que rebaja y corrompe. Son, por otra parte, tan recientes los sucesos que no es de necesidad el recuerdo, y siendo yo mal cronista, hago al lector un buen servicio pasando por alto cuanto en este particular ha sucedido y sucede. Haga el lector por su propia cuenta todos los comentarios que le ocurran, que no serán pocos, y permítame volver á mi interrumpido discurso.

En tésis general una administracion para que cumpla su objeto y sea beneficosa ha de revestir condiciones de unidad, sencillez, competencia y economía, más necesarias aún si se trata de dependencias centrales.

La unidad se manifiesta por su organizacion, y es de importancia suma que la unidad exista. Por fácil y sencillo que sea el mecanismo administrativo, no deja de ser un compuesto de fuerzas y actividades más ó ménos homogéneas, cuyo movimiento ha de imprimirlo una sola mano: decide la uniformidad muchos éxitos, y si la responsa-

bilidad es una, todas las acciones deben llevar impreso su sello para que deje de ser ilusoria y se convierta en real y efectiva. Es también carácter esencial del régimen constitucional y representativo, que redunde en bien del Estado y facilite la mejor gestión de los negocios públicos.

No es menos indispensable la sencillez; no está el acierto en las complicaciones y redundancias, que el proverbio «más ven cuatro ojos que dos» no tiene exacta aplicación en este caso; porque lo que hay que procurar en la Administración es la calidad y no el número. Admira la sencillez de la tramitación antigua; parece increíble que brotara la luz al primer choque y se ultimaran los asuntos en breve plazo de una manera perfecta. Y no sé si llevados de buena intención ú obedeciendo á intereses secundarios, hemos hecho el prodigio de convertir en difícil lo que era fácil y en complicado lo que era sencillo. Ello es que, á medida que el tiempo ha corrido se han ido aumentando las proporciones del despacho, se ha complicado el mecanismo administrativo, y se ha llevado el lujo en la tramitación hasta llegar al bello ideal del *expediente* moderno, pigmeo que recorre todas las etapas hasta convertirse en monstruoso protocolo en que anidan todos los refinamientos burocráticos, desde la simple instancia al ampuloso decreto.

Los negocios de Marina que por naturaleza debian revestir formas concisas y abreviadas, no se han librado del contagio que ha invadido todos los centros administrativos del Estado; trámites enojosos, redundancias y dilaciones, tanto más extremadas cuanto más triviales son los asuntos á que hacen referencia (1). Cada nuevo reglamento

---

(1) Dos casos me ocurren en este momento que prueban la veracidad de mi dicho. Perdió un soldado de Marina una manta, y este hecho sin importancia que, á lo más, daba ocasion para una breve indagacion sumaria dentro de la escuadra ó seccion á que pertenecia el soldado, fué causa de que se instruyeran dos expedientes, uno por el destacamento respectivo, y otro idéntico completamente por la Administracion central. No diré que eran voluminosos, pero sí que no carecian de los partes, informes, decretos y demás trámites que caracterizan á expedientes de mucha mayor entidad.

Pero hay otro caso más peregrino que no es ésta la primera vez que se hace público. Para el objeto que presumirá el lector, se decidió hace mucho tiempo por el ministerio de Marina la conveniencia de destinar al archivo un gato; y visto que el animal iba de dia en dia perdiendo carnes, se declaró oficial su manutencion, asignando una corta cantidad mensual para este objeto. Mas trascurrido algun tiempo, y con motivo de haberse reclamado otro gato más, por ser insuficiente uno, cayóse en la cuenta de que el gasto que su manutencion ocasionaba no estaba bastante formalizado, y se instruyó, al efecto, el oportuno *expediente*. Y por cierto era de ver cómo hasta hace algunos años no ocurría cambio

es una ampliacion del anterior, y sólo su estudio exige más tiempo y disposicion natural que el de un tratado de Metafísica. Dicen que en esto radica el mérito, mas yo no le hallo: podrá ser más perfecto aquel que contenga más artículos y alambique en mayor grado cuantos extremos comprende el despacho de los asuntos; pero á mí me parece que pecan justamente del vicio que tratan de corregir, y que ocasionan en la práctica muchos entorpecimientos. Señalados en este lugar equivaldria á fatigar al lector con una relacion inacabable, porque son frecuentísimos los que ocurren en la mayoría de las dependencias de la Administracion, inclusa las de Marina.

Se recomienda, por lo tanto, la sencillez como base esencialísima de una buena Administracion, así como la competencia en los funcionarios de aquélla. Concretando el exámen á la secretaría de Marina, hay que dilucidar qué género de com-

---

en la Administracion que no coincidiera con la llamada del expediente para someter á estudio y economizar en la cifra consignada; habiéndose hecho algunas rebajas con perjuicio de los gatos y de los papeles archivados, y gracias á que cesó la merma no se ha comido ya la felina pareja el expediente en cuestion, á falta de más sabroso alimento.

Cito estos hechos, no como irónico ataque, sino para que no quede duda al lector de la existencia del vicio que condeno.

petencia se requiere, si ha de ser administrativa ó facultativa, y en qué grado han de estar respectivamente representadas, para que la resolución de los negocios revista todas las garantías, y sea constante y seguro el acierto. Incidentalmente ocurrese otra cuestion con ésta relacionada, cual es el procedimiento que ha de emplearse para la provision de estos destinos, cuestion complicadísima que, á pesar del tiempo que hace fué iniciada, aún no está definitivamente resuelta.

La rápida reseña que de las varias organizaciones, sufridas por la secretaría de Marina en la primera mitad de este siglo, llevamos hecha, puede darnos idea clara de los distintos criterios que han prevalecido en esta cuestion. En todos los cambios se ha invocado siempre la necesidad de dotar á la Administracion de un personal competente: los que opinan que este personal debe estar constituido con jefes y oficiales de los distintos cuerpos activos de la Armada, fundan la conveniencia de este sistema en la competencia que éstos poseen de los asuntos propios del ramo, y ufanos con su sistema creen argumento irrefutable lo que no tiene fuerza alguna. Igual fundamento aducen los de la opinion contraria y, á mi ver, con más propiedad; porque ¿qué idoneidad ha de exigirse al empleado de la Administracion? En absoluto, basta con que conozca á fondo la materia administrativa del ramo

en que sirve; la competencia facultativa es muy conveniente, pero no es indispensable, que para llenar esta laguna está el recurso de instituir juntas facultativas, las cuales por su carácter de generalidad resuelven las consultas con más aplomo, solemnidad y acierto que pudiera hacerlo una individualidad determinada por valiosa que sea su opinion. De modo que en el caso de decidirse por una de aquellas competencias, dicta la razon la preferible, toda vez que la máquina administrativa no se maneja con elucubraciones científicas, sino con estudio profundo de este mismo mecanismo, en ocasiones teórico, práctico á veces, y siempre amoldado á las leyes y á las circunstancias.

Es indudable que el informe de ciertos negocios, no su tramitacion y despacho, es peculiar de cuerpos periciales, y que ellos son los únicos llamados á emitirlos y áun á plantearlos; pero estos negocios constituyen parte no más de la Administracion, y una buena teoría aconseja que se desenvuelvan en círculo independiente, libres de la enojosa tramitacion que suele reducir sus naturales proporciones. Pero hay más aún; una Administracion será tanto más perfecta cuanto más depurada se halle de confusiones, y más orden reine en su organismo; y si esto es cierto, debe haber una distincion perfecta entre lo administrativo y lo facultativo; los asuntos que por su índole

especial demanden informe de esta clase, deben pasar acabados de este requisito á la verdadera Administracion donde se tramitan y ultiman bajo la responsabilidad ministerial. Así se hace ésta efectiva, así se evitan anomalías, así desempeña cada uno el papel que le está asignado, sin rozamientos de ninguna clase, y con mayores brevedad y acierto.

Pero veamos lo que del plan de Armero se seguía (repito que no hablo de lo presente, pues abandono al lector el trabajo de hacer aplicaciones); veamos qué bienes reportaba á la Administracion central de Marina, el sistema de proveer los destinos en ella á oficiales pertenecientes á cuerpos activos de la Armada. No se necesita esforzar la imaginacion para rehacer el conjunto de aquellos sucesos.

El oficial de la Armada cansado de navegar (de éstos pocos) ó deseoso de hacer vida regalada en la Corte (de éstos muchos) donde le ofrecian igual ó mayor sueldo y la mitad de trabajo, agotaria todos los medios para conseguir ser destinado á la Secretaría; agobiaría con cartas al amigo, solicitando recomendaciones para los del Ministro, trabajaría lo indecible, y cuando, melancólico y desesperanzado, paseando sobre cubierta llegara á sus manos el ansiado nombramiento, sin darse tiempo para arreglar el equipo, emprendería el viaje hácia

la Corte, acariciando en el trayecto las más risueñas esperanzas que, poco más ó ménos, podrian traducirse en estas palabras: «Voy al buque grande, al mejor buque de la Marina, donde no hay peligro de zozobrar ni siquiera de marearse; donde trabajaré ménos y lograré más, donde por poco que dure y mal que me vaya, déjome cortar la cabeza si no saco uno ó dos empleos y el pecho cubierto de cruces.»

Y en efecto, subia las escaleras del Ministerio con igual ceño é idéntico propósito que habia subido poco ántes la escotilla del barco para mandar una maniobra; tomaba posesion de la mesa haciéndose cuenta de que le encargaban el *detall* de un buque; no daba paso en el desempeño de su cargo que no se viese precisado á someterlo á extraño consejo, y si por acaso tenía reparo en consultarlo, acudía á otro testimonio mudo, desenterrando la mitad de los papeles del archivo. Entraba teniente de navío, permanecia un año ó dos ensayando sus aptitudes administrativas, y terminado el plazo reglamentario de su destino, traspone el umbral del Ministerio como capitán de fragata y el pecho adornado con todas las condecoraciones conocidas, así nacionales como extranjeras.

¿Y los asuntos para cuyo manejo fué llamado? Esos quedaron rellenando la taquilla, y descan-

sando sobre la mesa, en espera del relevo del oficial cesante, el cual tomaba posesion de la silla, limpiaba el polvo á los papeles, y dejaba la resolucion al cuidado de los oficiales sucesivos.

Esto, en tésis general, solia suceder, sin que arguya culpabilidad en los empleados, porque no es de ellos la culpa, sino del sistema. Ni el Ministerio es un buque, ni el servicio de la Secretaría ha de ser por tiempo limitado cual si se tratara de un mando cualquiera, ni ha de tener carácter militar, ni es, por último, garantía bastante para el mejor desempeño de estos cargos la competencia facultativa. No todas las experiencias convienen á los cargos públicos, sino aquellas que miran directamente á la especialidad del que se ha de proveer: las experiencias del mar no sirven para la práctica administrativa, ni los hábiles en este manejo lo son para gobernar las escuadras. Pero una vez trocados los frenos nacieron los errores.

Empezaron por ser insignificantes, y yendo en aumento, vaticináronse buen tropel de perjuicios, manifestóse que el mal concluiría por ser gravísimo, mas todo fué inútil y la concesion de un principio acabó erigiéndose en sistema. Hay quien achaca á esta organizacion militar, dada en tiempos pasados á la secretaría de Marina, el motivo principalísimo de que se hayan esterilizado muchos esfuerzos, y se hayan malogrado no pocas empresas. No iré yo tan

lédjos, por más que no me maravilla ver pequeños efectos producir grandes causas, á la manera que un miserable gusanillo roe y derriba el roble más corpulento; pero sí aseguro, y sirvo á la verdad consignándolo, que el peligro de tal sistema es de temer en aquellos de posicion elevada, que invocan el respeto á la ley, y el interés y conveniencia del Estado para vulnerarlos y desatenderlos en favor de los propios. Así aconteció entónces y seguirá aconteciendo; que siempre hay hombres malamente reputados de rigoristas, con fama cobrada de íntegros y puritanos con que alcanzan los mejores puestos, ocultando con esta máscara la poco envidiable condicion de entorpecer el bien ajeno que redundá en el del Estado, para facilitar el logro del suyo aunque á éste la perjudique.

El sistema, pues, era erróneo, y contraproducente el fundamento en que se apoyaba, porque la competencia en los centros ministeriales, áun tratándose del de Marina, debe ser administrativa, teniendo la profesional marcado su cometido dentro de la Administracion, pero en esfera separada. Síguese de aquí la necesidad de marcar con fijeza los asuntos que respectivamente les competen, lo cual no es de gran trabajo, por cuanto la sola enunciacion de ellos dá á comprender su índole.

No sucede lo propio con el procedimiento que ha de adoptarse para la provision de estos empleos,

Si la responsabilidad es una, los destinos que de ella dependen y la ilustran han de ser de toda su confianza; y, en tal concepto, las plazas de los departamentos ministeriales están totalmente sometidas á la voluntad del Ministro responsable. Pero esta teoría, hasta cierto punto incontrovertible en los centros gubernativos de carácter político, echa por tierra todas las garantías y condiciones de una buena Administracion, porque mata el estímulo, ocasiona la inmoralidad administrativa y viene á hacer ilusoria la idoneidad que se requiere en los empleados. Desde el momento en que se abren las puertas del favor se cierran las de la justicia, y todo padece y se corrompe.

A pesar de ello, concedamos que en determinados centros, las exigencias políticas en un pueblo que no está educado para la práctica sincera de un régimen de gobierno, hagan de necesidad adoptar el procedimiento mencionado sin traba de ningun género; ¿pero es análogo el caso tratándose de la secretaría de Marina? Destinos hay en ésta como en todas las demás que revistiendo carácter político viven sus servidores encadenados á la personalidad que representa esa política; mas la mayoría de los cargos, esencialmente administrativos han de estar exentos de esta dependencia inmediata. Y dicho esto, que es innegable, dedúcese qué procedimiento conviene más á los fines de la Ad-

ministracion. La oposicion y el concurso, segun los casos y la materia de que se trate. No deja de ser compleja la que se dilucida en los centros de Marina y esto hace de mayor conveniencia el sistema propuesto, pues la oposicion garantiza la idoneidad en el nombrado; y el concurso, tratándose de individuos que por su profesion tienen acreditados conocimientos bastantes, viene á ser una doble garantía de que habian de tocarse grandes beneficios.

Como complemento de todas estas condiciones, ha de llenar la Administracion otra que los tiempos de penuria que alcanzamos han hecho esencialísima: la de ser económica, en el recto sentido de la palabra, como explicaré oportunamente. En resúmen; la máquina administrativa ha de tener unidad, es decir, concierto de fuerzas afluyendo á un punto que les imprima movimiento; ha de ser sencilla, sin ruedas inútiles que entorpezcan su marcha; ha de ser competente, esto es, servir para su objeto de una manera perfecta; y no ha de ser costoso su manejo.

Así labrada la Administracion, hay que coronar la obra dando á la Marina un ministro; apurado lance de que pende casi siempre la suerte de ésta. ¿Qué condiciones se han de desear en tan elevado funcionario?

«Nosotros creemos que para el buen desem-

peño del ministerio de Marina lo que se requiere de absoluta necesidad, es una persona, bien de la Armada ó del Ejército, comerciante ó industrial, letrado ó médico, que sea buen administrador, y que á esta circunstancia reuna la de un buen criterio (cualidad algo más rara que el talento), para discernir bien en las cuestiones facultativas que le presenten los jefes de las diferentes dependencias de su Ministerio; debiendo añadir á este buen criterio la fuerza de voluntad necesaria para aplacar, vencer y hasta destruir las pasiones, las antipatías sistemáticas de los cuerpos de la Armada, á las cuales son debidos mucha parte de los males de que adolece la Marina.»

Apresúrome á tranquilizar la suspicacia del que me lee, advirtiéndole que esto no es mio, sino de un general ilustre, muerto para mal de la Armada, don Miguel Lobo, cuya autoridad no parecerá sospechosa; y esto lo consignaba hace veinte años, cuando no era presumible la serie de sucesos que habian de tener lugar en este período. Ni he puesto ni he quitado coma; hasta el subrayado es suyo: la intencion con que lo hiciera me libraré muy bien de penetrarla, porque, sin pretenderlo, me haria de ella cómplice.

Déjase ver, desde luégo, un ámplio criterio, y todo el texto trasluce la conviccion más profunda. Se discutia cuando fué publicado, y todavía sigue

discutiéndose, si era más conveniente para la Marina un ministro procedente de la Armada, ó un hombre civil de reconocida importancia; y en tal estado la cuestion, emitióse el parecer transcrito. Ignoro si, á la sazón, era este el de toda la Armada, por más que autorice tal creencia el haber quedado sin refutacion; pero es indudable que este parecer lo habia inspirado la experiencia de ver sucederse en el ministerio de Marina á importantes generales, sin que hicieran nada por ella. Así, al ménos, se desprende de sus palabras, cuando omitiendo consideraciones pueriles, se aventura á consignar, que á un buen criterio deben añadir los ministros de este ramo *la fuerza de voluntad necesaria para aplacar, vencer y hasta destruir las pasiones, las antipatías sistemáticas de los cuerpos de la Armada, á las cuales son debidos mucha parte de los males de que adolece la Marina.*

¡Cuán cierto y desinteresado dictámen! Hay pasiones; hay antipatías, segun el dicho veraz de un general que consagró toda su vida al bien de la corporacion en que servia. Hay que doblarse ante esta confesion espontánea; y pues existen pasiones y antipatías dentro de la Armada, será el mejor ministro aquel que con mano firme se dedique á aplacarlas, á vencerlas, á destruirlas. ¿Y quién se halla en condiciones de realizarlo? Sólo un ministro que esté completamente despo-

seido de ellas; sólo el que no esté interesado en mantenerlas, sólo el que, por ningun motivo ni pretexto, llegue un dia á sentir las.

No es esto declarar fuera de concurso á cuantos generales existen hoy en la Armada, ni decir que todos ellos estén contagiados de aquellos males por efecto del roce continuo á que les ha obligado su larga carrera; si tal consecuencia se desprende de las palabras subrayadas, la consecuencia no es mia; por el contrario, yo no voy tan allá en mis opiniones, y creo que pudiera encontrarse fácilmente un general que reuniera las condiciones que son de desear, para extirpar los males de que adolece la Marina.

Un hombre civil de reconocida importancia tiene sobre éstos la ventaja de llegar al Ministerio exento de pasiones y antipatías, con reputacion política; y si es jóven, con ambicion de fama; y si la tiene de orador, con fuerza innegable en el Parlamento, en donde todo lo logra la habilidad, la razon ó el ascendiente. Este es el bello ideal que acaricia una parte de la Armada, aquella constituida por el elemento jóven, en quien, por ley natural, reside el espíritu moderno innovador y activo.

Las grandes luchas del Parlamento, cuando se ventilan intereses importantes, requieren mantenedores briosos con más predominio sobre la pa-

labra que sobre la razon; la Marina ha de conquistar en el Parlamento todas sus ventajas, y en él necesita una voz elocuente que mire por ella, la defienda y la saque adelante; un hombre infatigable que no perdone ocasion de ganar secuaces para sus planes, una autoridad que se imponga á las cábalas políticas y haga de ellas auxiliares eficaces de su designio. Con este procedimiento, fundado en la práctica y en el conocimiento perfecto de lo que puede la representacion y el dominio de la palabra en el régimen constitucional, es creencia general que la Armada tendria gran impulso y se inutilizarian cuantos trabajos se acumularan en contrario sentido.

Podrá ser así, mas no lo considero del todo conveniente. Con la experiencia de lo pasado, y fundado igualmente en lo que el sistema constitucional reclama, creo que puesto al frente del ministerio de Marina un hombre de condiciones excepcionales, orador consumado, hábil político y jefe de partido, la Marina despertaria de su letargo, pero momentáneamente, para quedar luégo más postrada. No sería vida real la que adquiriese, sino un sacudimiento brusco, brillante, pero fugaz, como agonizante materia sometida al galvanismo. ¿Podrá darse hombre de más influjo, autoridad y ambicion de gloria que Mendizábal? Y sin embargo, ¿qué hizo? ¿de cuántos beneficios le es

deudora la Marina? Pomposos ofrecimientos, brillo aparente, sólo esto tuvo y obtuvo miéntras se halló en sus manos, como acontecia á cuanto tocaban; pero cuando pasó á las de su sucesor iba aún más muerta, porque la habian desalentado esperanzas perdidas y promesas no realizadas. Y es que la Marina no cambió ni cambiará nunca de estado con paliativos ineficaces, ni con galas de lenguaje y prodigios de retórica, falso oropel con que se encubre á veces ausencias de razon y vacíos de justicia; sino con un plan metódico, ordenado, inquebrantable, que á todos se imponga, y venga á ser como el ideal á que todos han de encaminar sus pasos.

De nada sirve, pues, el gran poder y la enorme influencia parlamentaria de un ministro, si estas son las solas raíces que han de alimentar su propósito, porque el impulso del ramo que gobierna, sería tan efímero como la influencia en que se sustentara; la influencia ha de estar en la misma institucion, en su propia virtud, y ha de alimentarla la incontrastable fuerza de la opinion, verdadero poder que es base de todos los demás. Ganada la opinion por la Marina, ésta designaria representantes que procurasen su fomento, y éstos, á su vez, léjos de coartar los planes que á tal objeto se encaminasen, velarian porque fuesen cumplidos y hasta exigirian estrecha responsabilidad

al Ministro que de ellos se olvidase. Más claro; el Ministro no ha de constreñir al logro de sus planes, por cuanto éstos pueden ser imágen de su capricho, ú opuestos al bien de la institucion; los representantes del país son los llamados á marcar al Ministro la senda más conveniente para la consecucion del ideal que constituye el mandato del país. Esta es la buena teoría constitucional, y esta tambien la que más conviene á la Armada. De donde se deduce que no puede pedirse en absoluto para ella un ministro de procedencia civil, ni un general de la Armada, ni hay tampoco fundamento serio para excluir de estos elevados cargos á oficiales subalternos porque la consideracion de ser atentatorio á la disciplina y ocasionado á competencias, no deja de ser un cargo trivial tratándose de un alto puesto que tiene mucho más de político y administrativo que de militar. Pero si extremando los hechos se solicitaran conclusiones terminantes, acerca del grado de conveniencia que pueda reportar á la Armada la provision del cargo de ministro en determinadas personas, consignaria mi opinion en estos términos. «Será mejor ministro de Marina aquel hombre civil ó militar, senador ó diputado, comerciante ó industrial, letrado ó médico, general ó subalterno que sea buen administrador, patriota sincero, inteligente y probo, que se inspire siempre en la justicia y se rodee de

hombres de buena fe, que no se haga pagar con la lisonja ni se entregue á extraños pareceres; debiendo añadir á todas estas circunstancias la *fuerza de voluntad necesaria para aplacar, vencer, y hasta destruir las pasiones, las antipatías sistemáticas de los cuerpos de la Armada, á las cuales son debidos, segun el general Lobo, mucha parte de los males de que adolece la Marina.*»

¿Pido un imposible? Pues vuelvo á mi tema; en tanto que no se adopte un plan serio y eficaz que, ofreciendo resultados prácticos, despierte á la opinion del indiferentismo en que tiene á la Marina, no habrá ministros de estas condiciones; cuando la opinion se rehaga y se interese debidamente, todos los ministros, cualquiera que sea su procedencia, tendrán necesariamente que poseerlas, á ménos que quieran sufrir inmediato castigo. En suma; los ministros serán siempre imagen de la opinion que predomine, y hay que hacer la opinion que es la que hace á los ministros.

Resuelto este particular, que no deja de tener interés, por más que no sea tanto como la generalidad le concede, entro más desembarazadamente á ocuparme del conjunto de la Administracion central de Marina, en sus varios aspectos y servicios. Datos entresacará el lector de lo expuesto que le permitirán construir el plan más acertado y la organizacion que mejor responde á las ne-

cesidades de un ministerio como el de Marina.

En otros departamentos ministeriales se lucha para organizarlos debidamente con una dificultad grave, la diversidad de asuntos que los constituyen, y á veces la heterogeneidad de materias que han de agruparse sin que riñan entre sí; pero en el de Marina, el carácter homogéneo que revisten sus servicios da pié para una organizacion uniforme, sin más separaciones que las que por propia naturaleza requieren aquéllos, quedando reducido todo el trabajo á señalar la forma en que han de desenvolverse y el punto en que han de coincidir. A vista de este antecedente, y no echando en olvido la sencillez, competencia y economía necesarias, puede aventurarse con grandes probabilidades de éxito.

Como principios generales, se establecerán los siguientes: que la Administracion central de Marina debe tener carácter civil; que ha de estar servida, exceptuando las Juntas superiores y facultativas, por empleados civiles y procedentes de las escalas pasivas de los distintos cuerpos de la Armada; que la provision de estos empleos ha de tener lugar por oposicion en los primeros, y por concurso en los segundos; que han de ser inamovibles hasta cierto grado; que han de gozar los empleados la equiparacion con los demás de la Administracion pública; y, por último, que el ser-

vicio de la de Marina priva de todo derecho á condecoraciones militares, empleos, grados, y en general cuantas ventajas y recompensas estén asignadas á los cuerpos activos de la Armada.

Que la Administracion central de Marina debe tener carácter civil es por demás evidente si se analiza lo que representa ó, mejor todavía, lo que debe representar en la esfera del Gobierno (1). ¿No es anómalo y propenso á choque que dentro de esta esfera se confundan lo militar y lo civil, y se hagan valer como distintas, atribuciones que son idénticas? Diferencia hay sustancialísima entre lo que se llama mando inmediato y lo que por supremo gobierno se entiende; y si se reconoce como innegable y hasta como conveniente el derecho de conferir los ministerios militares á hombres civi-

---

(1) Escritas estas páginas, nos ha traído el telégrafo una sucinta idea de la opinion predominante en Francia con respecto á este particular. Á la entrada del general Farre en el Ministerio Freycinet, ha declarado que el de la Guerra debe ser organizado como centro administrativo y no como departamento superior militar, cual hasta aquí se habia considerado; y en este sentido ha llevado á cabo reformas radicales perfectamente acogidas por la opinion.

Si tal teoría se sustenta respecto á un ramo esencialmente militar, con más razon debe aplicarse á las dependencias centrales de Marina, por las mayores conexiones civiles que ésta ofrece.

les, tácitamente se reconoce que la Administracion ó gobierno supremo de la Armada, es cosa distinta del mando inmediato de ella. Tan claro y evidente es este particular que me creo dispensado de mencionar las razones que en su contra se aducen, porque equivaldria á combatir fantasmas que desaparecerian con poco esfuerzo.

Alegan una razon que creen inexpugnable, diciendo: «Pues si dais á la Administracion central de Marina un carácter esencialmente civil, y despojais á los cuerpos militares del derecho de ser á ella destinados, ¿dónde hallar la competencia que demandan sus servicios?» Hé aquí el escollo que no han sabido salvar por completo algunas organizaciones antiguas, y al que se han acogido sus detractores para combatirlas. Pero no tiene fuerza alguna contra el sistema que se propone.

Hay en la Administracion central de Marina tres clases de destinos; unos que pueden decirse periciales ó facultativos, para los cuales han de concurrir conocimientos extensos y práctica bastante de la materia sobre que versan, como acontece con los negocios de matrículas, armamentos, pertrechos, contabilidad, construcciones, etc.; otros exclusivamente administrativos, para los cuales es menester aptitud reconocida y conocimientos generales de cuantas materias son objeto de la Administracion pública; y hay, en fin, destinos de

naturaleza mixta que no puede prefijarse la norma con sujecion á la cual han de ser provistos: tales son los relacionados con las varias industrias de mar, personal de los distintos cuerpos de la Armada y otros.

Los primeros han de proveerse por concurso entre jefes y oficiales de los distintos cuerpos, de las escalas de reserva; de modo que si se tratase de cubrir el destino de jefe del negociado de matrículas, sería designado aquel que mayores méritos alegase para ello, bien demostrados en una larga práctica, bien en trabajos especiales que le acrediten de experto en la materia. La provision de los segundos tendria lugar por oposicion rigurosa, procedimiento que ya se ha adoptado con respecto á las vacantes ocurridas en el Archivo. Y en los de carácter mixto se atemperaria el procedimiento á las circunstancias del destino, sin distincion de cuerpos, aunque siempre de la escala de reserva, y cubriéndose por oposicion algunos, y por concurso otros.

Con respecto á la distribucion de negocios, fácil es la tarea. Todos los de Marina pueden distribuirse en cinco grandes grupos. Secciones ó Direcciones, que el nombre poco importa. Personal; Material; Matrículas, é industrias de mar; Tropas y Contabilidad; asignándose á las cuatro primeras un oficial letrado, á lo ménos, y dos á la

última. Y como punto de union la secretaría del Ministerio, á la cual habian de concurrir los asuntos de carácter político y de gobierno, y todos aquellos que por su índole especial no lo tuviesen determinado.

Una sola Junta presidida por el Almirante, y compuesta de un vicealmirante, un contraalmirante, un ingeniero civil naval, un auditor de Marina, y un capitan de navío como secretario, bastaria como Cuerpo de consulta para todas las resoluciones ministeriales de carácter general; remitiéndose á ella cuantos particulares son objeto de juntas especiales, porque la práctica aconseja que en esto de juntas y comisiones se escasee lo más posible.

Y como centro tambien de consulta en materias que afectan á la legislacion ó son objeto de derechos y obligaciones, subsistiria la Asesoría del Ministerio organizada con un auditor y dos auxiliares, todos del Cuerpo Jurídico de la Armada.

Los directores ó jefes de las Secciones serán jefes superiores de Administracion civil, y los oficiales gozarán igualmente categoría administrativa proporcionada al negociado que tengan á su cargo, con los sueldos correspondientes á estas categorías: en cada negociado habrá el personal correspondiente, reducido lo más posible; y cesará la práctica de agregar á ellos más personal del regla-

mentario con pretexto de auxiliar los trabajos; porque esta es la brecha por donde se precipitan los abusos y se hacen ilusorias todas las economías.

Con estas bases ha de levantarse la organizacion del ministerio de Marina, sin perjuicio de atender otros particulares, entre ellos el personal del Archivo, biblioteca y gabinete particular hoy existente, los cuales rehuso tratar por aquello de que me tocan de cerca. Trivial parece el asunto, mas no lo es en realidad, y lo abandono por completo á aquellos que, libres de interés y con mejor criterio, se decidan á estudiarlo.

Falta únicamente un reglamento de los varios servicios y negociados que han de formar parte de la Administracion central de Marina, que, á decir verdad, ha de estar limitada al Ministerio, sin agregaciones de otras dependencias, como el Consejo de administracion del fondo de premios de Marina, oficina á la que no deben alcanzar los efectos de la organizacion propuesta; por cuanto se rige por reglamentos especiales y se mantiene con fondos propios; y la Direccion de Hidrografía, que por su carácter eminentemente facultativo requiere un personal idóneo, importando poco su procedencia; siendo grato para mí consignar que no hallo en su organizacion vicio alguno que censurar, ni reformas que hacer, creyendo, por el con-

trario, que responde perfectamente á todas las exigencias.

No se me oculta que si alguna tésis de las sustentadas en estas páginas causa malestar y promueve apasionados juicios, seguramente será esta que he desenvuelto respecto á la Administracion central. Aguardo tranquilo el fallo público; me he escudado con la razon, y dudo de la eficacia de argumentos contrarios, porque tengo la seguridad de que sus mismos mantenedores creerán en conciencia que el mal censurado existe, á la vez que la necesidad de extirparlo.

---

#### IV.

##### PRESUPUESTO DE MARINA.

La última etapa que hay que salvar en esta larga jornada que hemos emprendido está consagrada á las cifras. Para el lector que me hace el honor de acompañarme será la más árida en medio de la aridez recorrida; para mí es fácil, llana, hasta la veo pintoresca y alegre, porque sobre no ofrecer rozamientos ni ocasionar susceptibilidades su análisis, viene á constituir la demostracion más evidente de cuanto he manifestado.

Todas las teorías, todas las opiniones, en tanto que se desenvuelven en razones abstractas y se mantienen con empíricas proposiciones, léjos de aclarar, confunden; por guiar extravían, y á lo sumo avivan la duda para en último término dificultar más y más las soluciones. Hay que hacerlas prácticas, hay que traducirlas en números si se aspira á patentizar su eficacia.

En el organismo administrativo moderno la fórmula práctica de todas las reformas es el presupuesto. El de Marina condensa sus necesidades y aspiraciones, marca distintamente los vacíos que en ella existen, expresa los vicios de que adolece y deja entrever los puntos por donde es practicable la correccion de aquéllos.

De modo que al ocuparme del presupuesto de Marina es lógico que me felicite y sienta interiormente alegría al ver llegada la ocasion de encarnarme con el lector y decirle: «Ahora vas á tocar con tu propia mano los vicios que he ido indicando, y á seguida vas á ver con tus propios ojos los bienes que te ofrezco y la posibilidad de realizarlos.»

Pero en rigor, aquí los llamados á careo no son el bondadoso lector y el autor humilde, sino dos entidades del Gobierno, el ministro de Hacienda y el ministro de Marina. Demás está advertir que prescindo por completo de las personas, que no hago aplicaciones á determinados nombres, volando mi imaginacion por lugares más altos y desinteresados. Y no sólo evito aludir, si censuro ó aplaudo, á este ó al otro, sino que protesto de una vez para siempre de que mi intencion vaya encaminada por medios indirectos á aplaudir ó censurar actos personales.

España, he dicho, es por su posicion, por su

historia y por sus atenciones coloniales una nacion eminentemente marítima : sus necesidades son mayores que las de Alemania y Francia, é iguales á las de Inglaterra : Alemania dedica á su Marina el 8 por 100 del presupuesto total de gastos (57.590.369 pesetas), Francia el 7 por 100 (211.352.377), Inglaterra el 10 por 100 (299 millones 57.900) y España el 3 y medio por 100 (30.831.293). Por estos datos, aproximados, no cabe duda de que los intereses marítimos en España están desatendidos si además se tiene en cuenta que nosotros, á diferencia de algunas de las naciones mencionadas, tenemos las posesiones ultramarinas diseminadas en Europa, África, América y Oceanía. Primer cargo imputable á la opinion pública.

Segundo: que no sólo deja de auxiliarla con recursos pecuniarios, sino que los muy escasos que le asigna se regatean al extremo de cometer injusticia. Para convencerse de ello basta traer á la vista los diarios de sesiones desde que rige el sistema constitucional en España y hojear las páginas que reproducen las discusiones habidas con motivo del presupuesto de Marina. Allí están estereotipadas las mismas palabras, reproducidas un año y otro con constancia digna de mejor empleo; poca discusion, pero aprovechada; y no es lo peor lo que se ve, se oye y se lee, sino lo que

se oculta á la vista y al oído, Calvario afrentoso en que se inmola anualmente una víctima, el presupuesto de Marina.

¿No es verdad, lector, que el sacrificio es horrendo? Sale el presupuesto confeccionado y reducido á su más mínima expresion del ministerio de Marina (reducciones que de dia en dia se extreman) y va á parar al de Hacienda. Aquí, donde tal vez posean un nivel á que ajustar las cifras presupuestadas á cada departamento ministerial, sufre otra merma considerable, porque el nivel para el de Marina da la pícara casualidad de ser siempre más bajo; y vuelve el presupuesto al punto de partida para que en él haga su padre y señor los cortes, tajos y supresiones que sean necesarios para no rebasar el nivel marcado. Y aquí son los trabajos. ¿Dónde suprimir sin que se note la falta, cuando todos los servicios están reclamando aumentos? No hay supresion posible, se contesta. Pues suprímase, se replica; y va y viene el presupuesto de Hacienda á Marina como volante en manos de muchacho, hasta que tiene lugar la supresion apetecida.

Y da comienzo la segunda estacion en el seno de la Comision parlamentaria. Pídense nuevas rebajas; Marina protesta, aplaude Hacienda y... se llevan á cabo: pídense aumentos; aplaude Marina, protesta Hacienda, y... no se realizan. De

modo que, en tésis general (la estadística lo demuestra), el dictámen de estas comisiones suele no discrepar del proyecto ministerial, y si discrepa es rebajando su consignacion.

Estacion tercera: Orden del dia; discusion del presupuesto de Marina. Silencio general: no hay quien pida la palabra, porque éstas son cuestiones sumamente intrincadas y laberínticas, y ¿quién habla de ellas sin mostrarse competente en construcciones ó en armamentos, sin enterar al auditorio del significado de las palabras *cabrestante*, *velacho*, *cangreja*, *trinquete*, *trinquetilla*, *foque* y *escandalosa*? El presupuesto queda aprobado, sin discusion y hasta otro año.

¿Es esto cierto? Pues si lo es, el hecho en sí constituye otro cargo, imputable igualmente á la opinion. Dudo que exista un deber más grato para el hombre que posee el arma poderosa de la oratoria, con que tantas contrariedades se vencen y tantos deseos se logran, que el de tomar la defensa de intereses hollados para mal del país y contra los cuales parece perpétuamente lanzada la injusticia. Los intereses de la Marina están demandando esa proteccion; no se la niegue el país, puesto que en su bien redundará.

Concretemos ahora los vicios de organizacion que han ido descubriéndose en el curso de estas páginas. La desproporcion entre el personal y el ma-

terial de que tantas veces se ha hecho mencion, va á ser patentizada. Una buena organizacion exige que del total presupuestado para la Marina se destinen tres cuartas partes al material, y al personal el veinticinco por ciento restante; porque el material marítimo es en extremo costoso, y no ménos su entretenimiento y conservacion. Pues en el presupuesto presentado á la deliberacion de las Córtes, cuyo total asciende á 30.831.293 pesetas, consume el personal la enorme cifra de 13.725.863 (incluyendo únicamente la mitad de lo consignado en el capítulo 10 en concepto de gastos de los ramos productivos) quedando para el material muy poco más de 17 millones de pesetas. Véase, pues, de un modo evidente la desproporcion censurada, desproporcion que motiva gran parte de los argumentos que á la organizacion marítima se oponen. Porque á vista de estos datos que vienen repitiéndose desde muy atrasada fecha, ocurre dudar si para un material que cuesta diez y siete millones es preciso gastar catorce en lo personal; y apoyados en esta premisa los que así dudan deducen consecuencias que sublevan á la Marina y la sacan de quicio. Calme su recelo y paremientes en que la opinion no es culpable de que sea falsa la premisa. Si la Marina presentase un presupuesto proporcionado, la opinion calcularia con acierto.

A la opinion hay que decirle la verdad en estos términos. La Marina militar en España carece en absoluto de material, y cuenta un personal bastante á cubrir todas sus necesidades; personal que hay que conservar á todo trance, porque esta es cosa que no se improvisa. El material cuesta mucho si ha de ser bueno, y para no serlo vale más no tener ninguno; conque así ésta es la cifra necesaria para atender á tan múltiples necesidades.

Y mejor todavía que decirlo es hacerlo. La operacion es sencilla, y más que sencilla, verdadera, con sólo acumular las diversas conclusiones esparcidas en lo que va escrito. Presento un presupuesto más económico que el actual y los anteriores, á pesar de excederle en poco más de cuatro millones de pesetas, lo cual reclama alguna explicacion de mi parte.

Entiendo yo por *economía*, no la disminucion de gastos sin orden ni concierto, no el arte de quitar dos de aquí y cuatro de allá, convenga ó perjudique; sino la buena distribucion de los recursos en servicios directa ó indirectamente reproductivos; ó en la supresion de otros que son insostenibles y no causa su pérdida males de ningun género. Así, por ejemplo, no es, en mi concepto, economía, la disminucion en las fuerzas de infantería de Marina, por cuanto reclamando las atenciones militares de la nacion un contingente deter-

minado, todo lo que se disminuyera este Cuerpo se aumentaria otro del Ejército, siendo idéntico el gasto y vário el resultado, porque la fuerza suplente no aventajaria con seguridad á la suplida. Por el contrario, considero económica la supresion del E. M. de Artillería de la Armada, toda vez que, dentro del organismo militar y sin aumento alguno sensible, puede otro instituto llenar las limitadas atenciones que aquel Cuerpo cubre en la Marina; y es asimismo economía el aumento de fuerzas navales, por lo que contribuyen á la mejor instruccion del personal, al fomento de nuestras relaciones internacionales, al renacimiento de nuestras agonizantes industrias, y al mayor brillo y vida próspera de nuestra Marina mercante; resultados todos ellos reproductivos, que harian aumentar en cifra considerable los ingresos, ora afluyendo á las aduanas, ya á los consulados, y, en general, engrosando todas las rentas públicas.

Para hacer economías es preciso hacer ántes un sistema fijo, pronto, justo y equitativo; único medio de que las sean eficaces y duraderas, porque en cualquier tierra que se siembre un privilegio, brota un descontento; y esta es planta que se desarrolla rápidamente, y da frutos muy amargos.

Calcado sobre el presentado á las Córtes, presento mi proyecto de presupuesto, compendio de todas las reformas solicitadas, sin desatender nin-

gun servicio, y dando al más preferente en las Armadas el incremento que há menester.

En el capítulo 1.º (Personal de la Administración central) se realiza una rebaja de 90.000 pesetas con arreglo á la organizacion civil que defiendo, no entrando en detalles de distribucion en obsequio á la brevedad.

El capítulo 2.º (Material de la Administración central) no sufre variacion alguna.

El 3.º (Personal de fuerza armada), no es susceptible tampoco de rebaja, haciéndose preciso, por el contrario, en años sucesivos y á medida que se construya material flotante, aumentar proporcionalmente su consignacion.

El 4.º (Material de fuerza armada), se halla en igual caso que el anterior y, por tanto, persiste la cantidad consignada.

El 5.º (Personal de los Departamentos y provincias marítimas) es objeto de una rebaja de un millon y medio de pesetas en su artículo 1.º (Capitanías generales, comandancias y establecimientos de los Departamentos) por la nueva organizacion que se proyecta para los arsenales, la cual permite una disminucion considerable en su conservacion, mayor aún de la que se ha hecho, y prescindiendo de los ingresos que ocasione tal sistema, si, como es de esperar, el Estado hace buen uso de su ventajosa situacion en este punto concreto.

Por análoga razon se descuentan ciento cincuenta mil pesetas al artículo 1.º del capítulo 6.º (Material de los Departamentos, etc.).

El capítulo 7.º (Cuerpos permanentes de la Armada) disminuye en quinientas mil pesetas próximamente, á consecuencia de la supresion de los cuerpos de Ingenieros y E. M. de Artillería, sin desatender por eso el pequeño aumento que causa el del Cuerpo de Ingenieros prácticos.

Esta rebaja no puede desde luégo en su mayor parte hacerse efectiva porque ya se ha dicho que el presupuesto de Marina ha de emanciparse del mantenimiento de ambos cuerpos de una manera natural y lenta, amortizando las resultas de las vacantes que ocurran hasta quedar extinguidos por completo. La supresion violenta, lastimando intereses y hollando derechos adquiridos, es contra-productente, y una mediana experiencia la rechaza. Sin embargo de esto se hace en el presupuesto proyectado el total de la rebaja, teniendo en cuenta que, si bien es de importancia, no altera en mucho la cifra total presupuestada.

El capítulo 8.º (Material, carenas, construcciones y acopios) obtiene importantes modificaciones. El artículo 1.º (Reemplazos, armamentos y carenas) sufre una merma de un millon de pesetas, porque es preferible gastar en hacer lo nuevo á emplear el dinero en remendar lo viejo; y no se

ha de perder de vista un solo momento que de la lista de buques de guerra son muy pocos los que se hallan en estado de agradecer las composuras, y la mayoría de aquéllos las que reclaman son costosísimas para quedar siempre en mal estado. El artículo 2.º (Obras nuevas y en construcción) tiene un aumento de siete y medio millones de pesetas sumando un total de doce millones y medio próximamente, con lo cual basta, por hoy, para comenzar de una manera juiciosa, á rehacer nuestro material flotante. Hay que evitar los desarreglos á que daría lugar la rápida transición de lo que hay á lo que se proyecta; y á esto obedece el no consignar desde el primer año los quince millones necesarios para emprender en gran escala las construcciones navales.

El capítulo 9.º (Establecimientos de la Marina) queda sin variación alguna.

Y el 10 (Gastos de los ramos productivos) sólo se modifica en su artículo 4.º (Fomento de la pesca) duplicando la cantidad consignada, único modo de avivar una industria que es esencialísima; manantial inagotable de donde el Estado puede extraer un gran ingreso, y la Marina adquiere lo mejor de sus tripulaciones.

El presupuesto quedaría distribuido en esta forma:

CAPÍTULOS.	ARTÍCULOS.	DESIGNACION DE LOS GASTOS.	CRÉDITOS. PRESUPUESTOS.	
			Por artículos.	Por capítulos.
			— Pesetas..	— Pesetas.
1.º	1.º	<i>Personal de la Administracion central.</i>		
	2.º	Sueldo del ministro. . . . .	30.000	
		Dependencias del ministerio. .	400.250	
		<i>Material de la Administracion central.</i>		430.250
2.º	Único.	Dependencias del ministerio. .	»	91.030
		<i>Personal de fuerza armada.</i>		
3.º	1.º	Fuerzas navales. . . . .	5.188.375	
	2.º	Cuerpo de infanteria de Marina	1.374.925	
		<i>Material de fuerza armada.</i>		6.563.300
4.º	1.º	Fuerzas navales. . . . .	3.868.189	
	2.º	Cuerpo de infanteria de Marina	834.475	
		<i>Personal de los Departamentos y provincias marítimas.</i>		4.702.664
5.º	1.º	Capitanías generales, comandancias y establecimientos de los Departamentos . . .	2.000.000	
	2.º	Hospitales.. . . .	140.800	
		<i>Material de los Departamentos y provincias marítimas.</i>		2.140.800
6.º	1.º	Capitanías generales, comandancias y establecimientos de los Departamentos. . . .	550.000	
	2.º	Hospitales.. . . .	284.925	
		<i>Cuerpos permanentes de la Armada.</i>		834.925
7.º	Único.	Personal. . . . .	»	1.900.000
		<i>Material, carenas, construcciones y acopios.</i>		
8.º	1.º	Reemplazos, armamentos y carenas. . . . .	5.310.714	
	2.º	Obras nuevas y en construccion	12.318.777	
		<i>Establecimientos de la Marina.</i>		17.629.491
9.º	Único.	Personal. . . . .	»	482.040
		<i>Gastos de los ramos productivos.</i>		
10.º	1.º	Observatorio astronómico de San Fernando. . . . .	42.650	
	2.º	Depósito hidrográfico. . . . .	117.850	
	3.º	Servicio semaforico. . . . .	25.000	
	4.º	Fomento de la pesca.. . . .	40.000	
				225.500
		<b>TOTAL. . . . .</b>	»	<b>35.000.000</b>

Si á esta consignacion se agregan 200.000 pesetas por obligaciones de ejercicios cerrados pendientes de pago, resultará entre ella y la presupuestada para el ejercicio próximo una diferencia de poco más de cuatro millones de pesetas, ó menor quizá, si como hasta aquí viene aconteciendo salda el presupuesto presentado á las Córtes con déficit considerable á que hay que atender con suplementos de crédito.

Resulta, pues, un aumento de cuatro millones con que se logran resultados diez veces más ventajosos. Esto es lo que yo entiendo por *economía*; porque he de advertir una vez más que la atencion á que ha de aplicarse es eminentemente reproductiva. Este aumento persistiria en los años sucesivos, sin imponer sacrificios al país, ni abandonar otros cuidados no ménos preferentes, aplicando á Marina una parte proporcional del excedente de los ingresos obtenidos en cada año con relacion al anterior; de modo que calculando este aumento en medio millon de pesetas los tres primeros años y en un millon los siete siguientes, la dotacion de Marina, trascurrido un período de diez años, ascenderia á cuarenta y cuatro millones de pesetas, que es, prescindiendo de exageraciones é imposibles, la que corresponde á su atrasada situacion.

Que este aumento de cuatro millones exigido en el dia, es posible sin alterar el total de gastos

presupuestados para los servicios públicos, está en la conciencia del que me lee. No he de pedir lo facilite el ministerio de Fomento, porque se halla en parecido caso que el de Marina, pero puede exigirse sin escándalo al de la Guerra, toda vez que su fuerza no iba á quedar debilitada, sino por el contrario vigorizada con la trasferencia.

Se dirá que esta es cuenta para ajustada entre los ministros respectivos, con intervencion del de Hacienda: yo creo que cada uno de ellos en concreto, está obligado á defender con todas sus fuerzas los intereses puestos á su amparo, y buscando la causa en más alto origen, opino que el llamado á resolver el conflicto es el país, dando á cada uno lo que de derecho le corresponde, y llevando las cosas por vías rectas y practicables.

Los más grandes conflictos los resuelve la razon, manteniéndose en el fiel, sin inclinarse á un lado más que á otro. Y para fijar con exactitud los términos del presente, he preferido á largas disertaciones y fatigosos conceptos, la más práctica y convincente elocuencia; la elocuencia de los números.

## CONCLUSION.

---

Santa palabra, lector. Esto se ha acabado. Estás, pues, de enhorabuena, cuando empieza, para mí, la hora mala; porque es llegada la de dar al público estas páginas, á cambio, tal vez, de censuras que, si son merecidas, no son, francamente, por mí deseadas.

Me has venido acompañando hasta lo último y te agradezco en el alma la compañía. Si mi razon te ha parecido buena, tácitamente te obligas á ampliarla, difundirla y trabajar por verla realizada; si no te convence, todavía te estoy agradecido, porque has tenido paciencia para proseguir una lectura enojosa. Áspera y desabrida resulta á pesar del cuidado que he puesto en su atavío, no rebuscando adornos y prodigando galas como acaso hubiera convenido, sino escribiendo segun me ocurria, con sencillez, con claridad, sin excusas ni rodeos. Otra cosa no podia hacer, á mi pesar, pues comprendo que no me llama Dios por caminos literarios; y así, ni lo intento ni abrigo pretensiones de intentarlo, que si las sintiera moverse dentro de mí, las ahogaria, porque quiero

ser libre en todo, y temo más que á ninguna otra á la vergüenza del ridículo.

Aquí se trataba de propinar al país una medicina en forma de píldora, tan amarga al paladar, como conveniente á la salud; y dije para mí: «La nacion está muy trabajada, la Marina perece: de la salvacion de ésta pende en gran parte la de aquélla; si se advierte al enfermo la pocion que se le receta se ha de negar tenazmente á tomarla, porque no se hace cargo de la gravedad de su padecimiento: pues hay que administrársela por sorpresa.» Y á este objeto responde este libro.

Lo he trazado á grandes ragos y tal vez habré omitido cosas muy curiosas: si es así, he cometido un yerro de que me declaro anticipadamente culpable; pero, en fin, yo bosquejo, y el pintor vendrá detrás de mí, acaso á muy corta distancia. Si se me tacha de falta de autoridad, tendré que callarme, porque, desgraciadamente, es cierto: si de experiencia, protesto; porque aunque mi fe de bautismo no me la concede, he vivido los años pasados en la historia, he medido con frio cálculo el alcance de los presentes, y con estos dos factores me ha sido tan fácil como á cualquier sexagenario, levantar el velo de los que están por venir.

La doctrina aprendida en tal estudio es la misma que vierto en estas páginas, con iguales tintas, con idénticos tonos á los que reviste la imágen

grabada en mi mente. Cuando he llegado á un punto en que la verdad resultaba peligrosa, ántes que desfigurarla, la he callado: de modo que tengo perfecto derecho á ser creído desde la portada hasta el índice.

Y con la fortaleza que este derecho me concede, vuélvome hácia los descontentos, los inconsiderados, los que con buena intencion ó mala fe murmuran de la Marina y la condenan á depresiva pena, y les digo: «Ved lo que haceis, recordad lo que habeis hecho: estais conspirando contra vosotros mismos: si quereis que os respeten comenzad por respetaros: si deseais salir de la postracion, no deis de mano al trabajo: si alienta en vuestros pechos la noble aspiracion á ser fuertes, sin arrogancia, y altivos, sin soberbia, no denigreis esa misma fuerza, sino vigorizarla, que medios contais para ello. Trabajo, constancia, union, hé aquí nuestras armas: con ménos se ganan batallas honrosas.....»

Perdóneme, lector, me habia olvidado de que, con sobrada razon, estás impaciente, y cansado de sermoneo. Hagamos punto final. Puedes quitarle el paño al púlpito.

## ÍNDICE.

	PÁGINAS.
PRELIMINAR. . . . .	9
PARTE PRIMERA.— <i>La Marina y la opinion.</i>	
I. La opinion pública con respecto á la Marina militar. . . . .	45
II. Razon contra sinrazon, justicia contra injusticia, paciencia contra agravios. . . . .	60
PARTE SEGUNDA.— <i>Marina de guerra. Vicios de que adolece.</i>	
I. Cuerpo general.—Contramaestres. . . . .	71
II. Ingenieros.—Maquinistas. . . . .	80
III. Estado Mayor de Artillería.—Condestables. . . . .	101
IV. Infantería de Marina. . . . .	113
V. Cuerpo Administrativo.—Guarda-almacenes. . . . .	121
VI. Cuerpos de Sanidad, Eclesiástico y Jurídico. . . . .	133
VII. Departamentos marítimos. . . . .	144
VIII. Apostaderos.—Estaciones navales. . . . .	163
IX. Arsenales. . . . .	176
X. Material flotante. . . . .	187

	<u>PÁGINAS.</u>
<b>PARTE TERCERA. — <i>Plan de reforma.</i></b>	
I. Personal.....	201
II. Material.....	212
III. Administracion central.....	237
IV. Presupuesto de Marina.....	284
CONCLUSION.....	298

## ADVERTENCIA.

---

A pesar de confiar en que el buen juicio del que nos lea salvará alguna pequeña errata contenida en el texto, no nos creemos dispensados de llamar la atención hácia dos de ellas que alteran esencialmente el sentido de la frase. En la página 31 línea 21, dice *darles*, debiendo decir *darle*; y en la línea 8 de la página 89, se lee *cinco*, debiendo leerse *cincuenta*.



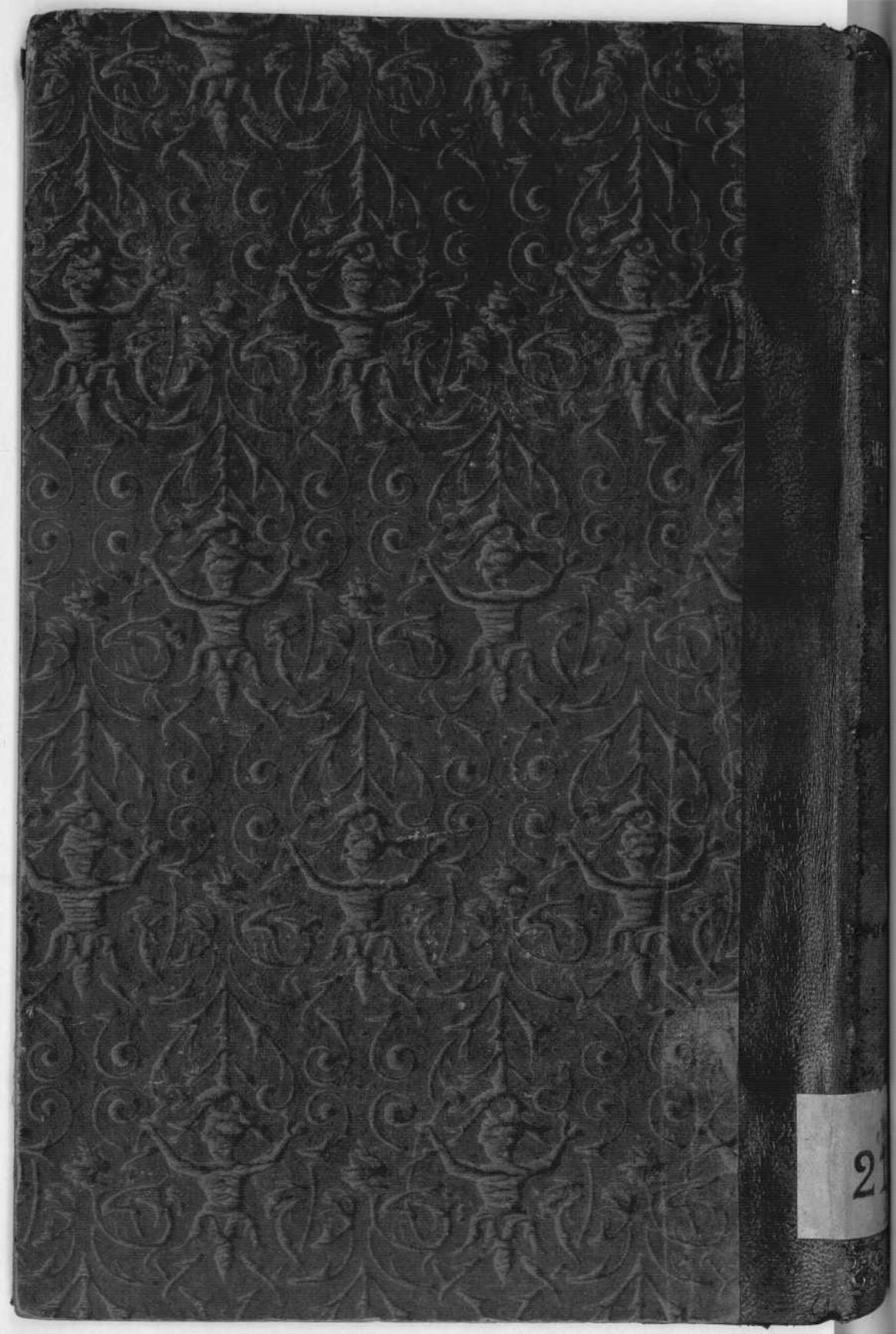












2



THE UNIVERSITY OF CHICAGO  
PRESS

CHICAGO, ILL.

1921

THE UNIVERSITY OF CHICAGO  
PRESS

CHICAGO, ILL.

1921

THE UNIVERSITY OF CHICAGO  
PRESS

CHICAGO, ILL.

1921



THE UNIVERSITY OF CHICAGO  
PRESS

CHICAGO, ILL.

1921

THE UNIVERSITY OF CHICAGO  
PRESS

CHICAGO, ILL.

1921



THE UNIVERSITY OF CHICAGO  
PRESS

CHICAGO, ILL.

1921

2121

