

ORGANIZACION MINISTERIAL Y LEY DE ESCUADRA DE ANTEQUERA

José BLANCO NUÑEZ

Capitán de Fragata.

Profesor de la Escuela de Guerra Naval

Cuando D. Alfonso XII es restaurado en el trono, en los Campos de Sagunto, por el Ejército del Centro, la situación naval de nuestra Patria era más que lamentable. Desde el brillante momento de El Callao, casi nada se había hecho y la Armada consistía en una especie de Museo Naval Flotante. Desgraciadamente, ese mínimo de material se correlacionaba con un máximo en la amenaza, que intentaremos concretar a continuación para demostrar lo imprescindible que resultaba en aquel momento, como en todos los de la HISTORIA desde que Caín utilizó la quijada de burro, determinar las necesidades, obtener y desplegar una Fuerza Naval capaz de contrarrestarla.

LA AMENAZA

Apenas iniciado el ocaso del Imperio Español en América se manifestó la apetencia norteamericana sobre nuestra caribeña perla. El “destino manifiesto” que arrumbó en su nacimiento al W verdadero, procurando y consiguiendo arrebatar, al recién nacido México, sus estados tejanos y californianos, miró al S y se encontró con la Isla que preside la geoestrategia del seno mexicano.

El Virrey de México, D. Francisco Xavier de Venegas, recibía en fecha tempranísima (10-04-1812) cierta comunicación del Embajador de Washington, D. Luis de Onís, dándole cuenta de la existencia en la Secretaría de Estado de dicha capital de un mapa que incluía nuestra Isla de Cuba dentro de los futuros límites de los Estados Unidos del Norte (1).

Cuando los 100.000 hijos, aquéllos de San Luis, iban en pos del Trocadero, John Quircy Adams, que fue el redactor de la declaración de Monroe, a la sazón Secretario de Estado, enviaba un despacho al Embajador Norteamericano ante S.M. Católica (D. Fernando VII) Mr. Nelson, que decía así:

“La guerra empeñada entre España y Francia (así calificaba la expedición de Angulema) podría en sus consecuencias comprometer los intereses norteamericanos (alusión a Cuba y Puerto Rico...) esas islas, por su posición

(1) Luis Izaga, S. I. “La doctrina Monroe”. Ed. *Razón y Fe*. Madrid, 1929.

local, son apéndices naturales del continente americano y una de ellas, la Isla de Cuba, casi a la vista de nuestras costas, ha venido a ser, por una multitud de razones, de trascendental importancia para los intereses políticos y comerciales de nuestra unión; tantos y tan fuertes son los vínculos que sujetan a la Isla de Cuba a la unión norteamericana, que casi es imposible resistir a la convicción de que la anexión de Cuba a nuestra República Federal será indispensable para la continuación de la Unión y el mantenimiento de su integridad.”

Está claro, pues, que desde 1812 y con más o menos virulencia y con distintos métodos, entre los cuales destacarían los intentos de compra, rechazados caballerosamente por los gobiernos españoles, los EE.UU. amenazaban nuestras islas del Caribe, último resto de nuestro Imperio Americano; Filipinas, como todo el mundo sabe, fue decisión posterior.

El primer intento de compra lo concretó, en 1848, el Presidente Polk. Ofertó 100 millones de pesos. El Presidente Buchanan, (1857-1861) volvió a la carga: “La definitiva adquisición de Cuba —decía una comisión senatorial norteamericana en esa presidencia— puede ser considerada como un propósito fijo de los EE.UU., un propósito resultante de las necesidades políticas y geográficas que han sido reconocidas por todos los partidos y por todas las administraciones y, con respecto a la cual, se ha expresado la voz popular con unanimidad superior a la mostrada en ningún otro asunto de política nacional del que hasta ahora se haya ocupado la mente pública.”

Luego, aunque no hubiese habido grito en Baire el 9 de octubre de 1868, ni paz en Zanjón diez años más tarde, la amenaza estaba patente en la continuada ambición norteamericana sobre nuestras islas y tan clara la percibía el Almirante Antequera que la predijo para el final del siglo, como en efecto sucedió.

La amenaza africana latía también después de la “Guerra grande y la paz chica”, las 10.000 bajas y los 237 millones de reales gastados en la guerra (1859-1860) dejaron mal sabor de boca en el pueblo español que desaprobó, en general, el tratado firmado por el General García pero que, según Aniceto-Ramos (2), fue honrosísimo pues no explotó al vencido.

En el tratado se nos cedían terrenos con pleno dominio y soberanía, lo que ahora conocemos bajo el nombre de Zonas de Seguridad, para la protección de Ceuta y Melilla, el establecimiento de Santa Cruz de Mar Pequeña para pesquerías, indemnización de guerra de 20 millones de duros y ocupación transitoria de Tetuán en garantía de los pagos (donde permanecemos hasta 1862), pero allí quedaba otra amenaza que había que conjurar, pues los rifeños seguían ajustándose el yelmo...

La amenaza alemana, por el contrario, no debió ser percibida claramente, pues el conflicto o crisis (3), nos pilló con tal falta de preparación que

(2) Diccionario de Historia de España. Revista de Occidente. Madrid, 1952.

(3) Ver “Centenario de una Crisis”, de este mismo autor. RGM. Ago-sep., 1985.

sólo pudimos enviar a la venerable “D.^a María de Molina”, con terribles achaques propios de su vejez, a reforzar la Escuadra de Filipinas y, según Díez de Rivera (4), para improvisar una Marina se le dio a un prestigioso Jefe de Artillería de la Armada”, a la sazón en Italia, la siguiente orden:

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

Nunca como en esta ocasión el reconocido celo e Inteligencia de V.S. podrá prestar un importante servicio a la Patria.” Dios guarde a V.S. muchos años.

Madrid 25-08-85. (Era Ministro desde el 13 de julio anterior el Vicealmirante Pezuela, en relevo de Antequera).

¡Ahí queda eso!, menuda determinación de necesidades, ni tipos, ni características, ni presupuesto, ni nada de nada, ni siquiera dietas de viaje le dieron al Jefe de Artillería, que seguramente era el Brigadier González Hontoria que desde mayo de 1885 presidía la Junta Inspector de Fabricación de los cañones de su sistema (5).

LA ORGANIZACION DEL MINISTERIO

Cuando D. J. B. Antequera, accedió por segunda vez al sillón ministerial (18-01-1884), su primera preocupación fue la orgánica. Heredó la de Oreyro (1875) recogida por Díez de Rivera (4) con la novedad de la Junta Reorganizadora de la Armada, creada por el Contraalmirante Valcárcel y Ussel de Guimbará, cuando fue Ministro en 1883 y disuelta por el Vicealmirante Pezuela. La citada Junta reorganizadora (precursora del COMESPLAN) pasó después a denominarse Junta Consultiva de la Armada en R.O. que no hemos encontrado (en la organización Oreyro, se constituyó una Junta Superior Consultiva que debía ser oída preceptivamente por el Ministro en cuestiones de Personal, Hidrografía, Navegación, Puertos, Clasificación de Material, Presupuestos y Expropiaciones. Su mayor ocupación fue la clasificación de personal y las propuestas de ternas para los destinos), en principio contaba con dos Senadores y dos Diputados, números más tarde rebajados a la mitad y a los que Antequera cambió de lugar, trasladándolos a la Junta de Directores, a la cual encargó los cometidos siguientes:

1.º La formación de los presupuestos generales y redacción de la Memoria que debe acompañarlos, donde se dará cuenta de los mismos.

(4) Pascual Díez de Rivera y Casares. *Orgánica Naval*. Madrid, 1934.

(5) González Hontoria: *Notas Biográficas*. Paz G.^a de Paredes y Rguez. de Austria. RAM. Nov., 1989.

2.º Limitar y distribuir los créditos de que mensualmente deba hacerse uso.

3.º Resolver los expedientes que se relacionen con la Subsecretaría y las Direcciones, o entre éstas, cuando no haya acuerdo entre el Subsecretario y los Directores.

4.º La resolución de los casos dudosos no previstos en leyes o reglamentos que se susciten entre la Subsecretaría y las Direcciones, o entre éstas.

Pero la principal reforma de Antequera, que Díez de Rivera no comenta quizá porque la Organización Beranger (1885) la fulminó rápidamente, fue el elevar de categoría a los Directores del Material, Personal y Marina Mercante, porque, decía el Almirante:

“He preferido una Organización que conservando la libre iniciativa e indiscutible Autoridad del Ministro, coloca a su lado jefes de elevada jerarquía y de reconocida competencia, que puedan aconsejarle con unidad de criterio en las diversas ramas en que habrá de dividirse la gestión ministerial, que son: Material, Personal y Marina Mercante” (6).

La misión de la Junta Consultiva, la fijó así:

“La Junta Superior Consultiva, aumentada con el personal facultativo necesario para toda clase de trabajo técnico y libre de los asuntos de escasa importancia y de otros que, como la clasificación del personal, la ocupaban mucho tiempo, y hoy queda, a cargo de una comisión especial, estará en completa libertad y con el desahogo indispensable para dedicarse al estudio de los problemas que es necesario resolver, a fin de cambiar por completo el material antiguo, ya en el último período de vida, y de resolver las demás cuestiones técnicas que el Ministro tenga conveniente someter a su autorizado dictamen”

ORGANIGRAMA

Como pueden observar en el Organigrama adjunto, la traducción a lo actual sería:

AJAL + ALPER + INGE + INTERVENCION = J. DE DIRECTORES
EMA = SUBSECRETARIA + JUNTA SUPERIOR CONSULTIVA
INSPECCIONES CUERPOS = INSPECCIONES CUERPOS

(6) 26-04-1884 R.O. Aprobado nuevo Reglamento para el Régimen Interior del Ministerio del Ramo. Exposición.

MINISTRO
D. J. B. ANTEQUERA

SECRETARIA PARTICULAR
COL. LAMA, D. MANUEL MOZO Y DIAZ
DE ROBLES
5 OFICIALES DE SECRETARIA

SUBSECRETARIA
RAMON TOPETE Y CARRALLO

NEGOCIADO 10 (SECRETARIA)
IN. 14 FEDERICO ARDOLIS Y CASASUS
IN. JUAN PASTORINI Y VACHER
IN. D. ENRIQUE RAMOS
OF. 29 A D. JOSE MENDEZ

REGISTRO - LEGISLACION
(COLECCION REGLAMENTOS)
C.F. D. RAMON AUBON Y VILLALON

NEGOCIADO 20 (OPERACIONES)
CN. D. BUENAVENTURA PILLON
IN. 14 D. ANTONIO MONTIJO
IN. D. CARLOS ESPARRA
CR. M. D. RAMON PLA

NEGOCIADO 30 (MARINA MERCANTE)
C.F. D. FELIPE CANCA-ARGUELLES
IN. 14 D. RAMON VALENTI
IN. D. BERNARDO NAVARRO

NEGOCIADO 40 (ESTADISTICA)
C.F. D. JOSE GÓMEZ IMAZ
IN. D. JOSE ITURRALDE

JUNTA DE DIRECTORES
MINISTRO - SUBSECRETARIO - J. SENADOR
1 - VICESENADOR - DIRECTORES PERSONAL
MATERIAL Y CONTABILIDAD

NEGOCIADO 14 (SECRETARIA)
IN. 14 CONCAS
IN. CASTAÑO

NEGOCIADO 24 (ARSENALES)
C.F. D. JACOBO VARELA
C.F. D. JOAQUIN CINCUNEGI
IN. D. FRANCISCO ESTEBERDO

NEGOCIADO 36 (NUEVAS CONSTRUCC.)
I. 24 J. FERNANDEZ DE HARO
I. Y 14. ENRIQUE GA DE ANGLU
I. 29 AUXILIAR PETERMINI VIZ

NEGOCIADO 46 (ARTILLERIA)
LOR. AR. J. GONZALEZ HONTORIA
CIE. AR. J. ARIZA E HIDALGO

NEGOCIADO 16 (SECRETARIA)
IN. 14 D. F. VILLAMIL Y FUEZ
IN. D. LUIS M. SARZ

NEGOCIADO 26 (DETALLES CG. I.
COMPA Y ESQUETAS)
IN. 14 D. F. VILLAMIL Y FUEZ
Y 2 OFICIALES OTROS CUERPOS

NEGOCIADO 36 (DETALLES PARA FOR
MOS Y PLANOS)
COM. LAMA, FELIX SALOMON Y LUIS CARRERO
Y 7 JEFS Y OF. OTROS CUERPOS

NEGOCIADO 46 (PROHIBICION Y SUBF.
IN. 19 D. ANTONIO PINETIRO Y MARTE
Y 2 OFICIALES MAS

NEGOCIADO 56 (MARINERIA)
C.F. D. JUSTIN BELGIANI Y MEJIA
IN. D. LUIS GÓMEZ OLIVARES

DIRECCION PERSONAL
CA. D. EDUARDO BULTER Y
ANGUITA

DIRECCION DE CONTABILIDAD
IN. D. JOAQUIN MAS ARANDA Y PERY
CR. D. MARIANO DE MURCIA Y GA
CR. D. MARIANO DE MURCIA Y OMZ

INTERVENCION CENTRAL
SR. D. A. M. DE REINA Y RAIGADA
12 OFICIALES CUERPO ADMINISTRACION

DIRECCION MATERIAL
C.A. D. J. MARTINEZ ILLESICAS

NEGOCIADO 56
COMISARIO D. ISIDORO ALEMAN
CCOR. D. BERNARDINO DOMATE

JUNTA SUPERIOR CONSULTIVA DE MARINA
ALMIRANTE D. LUIS REZ. PIZON Y ALVAREZ
V.A. D. GUILLERMO CHACON Y MALDONADO
4 VOCALES OF. GRANES. Y 1 ING. CAPITANUS

PRIMERA SECCION
ASUNTOS GENERALES
C.F. D. JOSE PAREDES Y CHACON
Y 2 OFICIALES

SEGUNDA SECCION
CONSTRUCCIONES Y CONTRATAS
I 14. D. CASIMIRO DE BONA
Y 2 INGENIEROS

TERCERA SECCION
ARTILLERIA
BRIGADER 179 D. GASPAR SALCEDO
Y 2 ARTILLEROS

CUARTA SECCION
HIDROGRAFIA
CN. 1ER DIOX. HIDROGRAFIA
D. IGNACIO GARCIA DE TUDELA

INSPECCIONES
CUERPOS

INGENIEROS NAVALES
I.G. D. HILARIO NAVAL CAYEDA
1 AYUDANTE SECRETARIO

INFANTERIA DE MARINA
PARISCAL DE CAMPO
D. JOSE MONTERO Y SUBIELA
1 AYUDANTE SECRETARIO

ARTILLERIA
M.C. D. ENRIQUE BARRIE Y LABROS
1 AYUDANTE SECRETARIO

SANIDAD
I.G. D. MANUEL CHESIO Y AÑESES
Y 2 OFICIALES

(1) También denominada JUNTA REORGANIZADORA

Dato curioso es el número de Almirantes, Jefes y Oficiales destinados en aquel Ministerio de Antequera: 98.

El Senador del Reino de la Junta de Directores era el Excmo. Sr. D. Salvador Albacete y el Diputado a Cortés el Excmo. Sr. D. Antonio Maura y Montaner que inició su campaña en pro de la reorganización de la Marina precisamente en 1885.

El Proyecto de Ley de Fuerzas Navales, elaborado por la Junta Reorganizadora de la Armada

Una vez reorganizado el Ministerio en la forma que hemos descrito, Antequera se apoyó en cinco Jefes de muchísimo prestigio a los cuales a partir de entonces, se les conoce bajo el apelativo del “Pentágono”. Como pueden observar en el Organigrama adjunto, por los destinos que ocupaban hasta entonces, estaban al tanto de todo lo que ocurría en la Armada, pues el TTNN de 1.ª D. Ramón Auñón y Villalón (ascendió a CF. en 03-09-84), que en el 98 llegaría a Ministro, fue el verdadero padre de la colección de Reglamentos, los TTNN de 1.ª Clase Ardois, Concas y Villaamil, ocupaban las secretarías de la Subsecretaría, de Material y de Personal y Piñeiro (El Comte. de Quilla del Paz [7]) el negociado de Marinería de esta última Dirección de Personal.

Sin embargo, el Pentágono no responde a realidad orgánica alguna, pues hemos estudiado las hojas de servicio de Concas, Villaamil y Auñón y los únicos destinos que reflejan son los que coinciden con el Organigrama que hemos confeccionado. Sin embargo nos queda una duda y es que Concas firma, como Secretario de la 1.ª Sección de la Junta Reorganizadora, el Proyecto de Ley de Fuerzas Navales y nada más darlo a la imprenta fue enviado por el Ministerio a Toulon (23-06-89) para que contratase con “Forges et Chantiers de la Méditerranée” la construcción de un Acorazado de 1.ª Clase (“El Pelayo”).

Villaamil, a su vez, un año más tarde sale para Glasgow para ser el Comte. de Quilla de su Caza-Torpederos, el “Destructor”.

Auñón, por fin, se va a Mahón en octubre del 84 a estudiar las defensas de Menorca, por cuyo estudio se le dan las gracias de Real Orden.

Por cierto, hago otro inciso para comentar que el Profesor Agustín Ramón Rodríguez González, en su magnífico libro (8), coloca a D. Antonio Piñeiro en la clase de “civiles” quizá confundido porque el Almirante Núñez, en el artículo (9) que dicho autor cita a pie de página, dice “El Pentágono... lo formaban los TTNN de 1.ª Clase (hoy Capitanes de Corbeta...); D. Antonio Piñeiro y Martínez, filántropo ferrolano... “Filántropo que donó el

(7) Ver Artículo de este mismo autor: “Trafalgar o muy a la Tierra o muy a la Mar” RGM.

(8) “Política Naval de la Restauración”. (San Martín. Madrid, 1988).

(9) “Carta abierta al programa”. (RGM. Mayo, 1975).

precioso altar de la Virgen del Carmen de la Iglesia de San Francisco de Ferrol, que todos los ferrolanos conocemos, pero TN de 1.^a Clase, cuyo Estado General de la Armada del año 1885, firmado por él en diversas páginas como era costumbre en la época, conservo como reliquia en mi Biblioteca y me está ayudando a redactar este artículo.

El proyecto de Ley de Escuadra comienza exponiendo el alcance de los estudios efectuados por la 1.^a Sección de la Junta Reorganizadora para determinar las necesidades de defensa que permitan responder a la pregunta fundamental de la Estrategia: ¿En qué forma pueden mantenerse los objetivos marítimos de la Nación, tanto en tiempo de paz como en guerra? (10).

Así decían:

“Bien hubiera querido la Sección, dentro de un crédito posible, asignar la mayor parte a la construcción de una escuadra acorazada y buques anexos de combate que pesaran en el concierto universal: pero circunstancias ineludibles de nuestra situación y de la forma de las costas e islas que tenemos que defender, han obligado a hacer un estudio prolijo de las necesidades a que obligan en la Armada las circunstancias más desfavorables, como son la defensa de extensísimas costas todas abordables, no contando para ellos sino la escasa población marinera de que disponemos y de un corto contingente de indios filipinos.

Obligada, pues, la Armada a cubrir este servicio, en que se interesan en tiempo de paz las rentas y la seguridad del Estado; en el de guerra, la defensa general, quizá más fácil que ninguna si a ella sola se debiera de atender; y en las luchas civiles que desgraciadamente se repiten en nuestro país con harta frecuencia, hasta la integridad de parte de su territorio; la Marina no puede prescindir de acudir a dicha atención, por más que esto obligue a tener armados un número considerable de buques pequeños, que no sólo consumen una crecida parte del presupuesto ordinario, sino que necesitando como hoy necesitan todos urgente relevo, absorberían, de hacerlo de una vez, quizá la parte principal de los créditos que se concedieran, sin que con ello pudiera llenar la Marina su cometido, desde el momento en que les faltaría de este modo el necesario apoyo de una Escuadra de combate” (11).

A la vista de la complejidad archipelágica filipina, así como su enorme distancia de la Metrópoli, el notable alejamiento de Cuba y las característi-

(10) La Estrategia Marítima. El Legado de Mahan y Corbett como filósofos del Poder Naval. Borry M. Gough. Rousi Journal. 1988.

(11) Proyecto de Fuerzas Navales. Imprenta de Infantería de Marina. Madrid, 1884. Junta Reorganizadora. 1.^a Sección.

cas geoestratégicas de la Península y Archipiélago Balear y Canario, deciden proponer la construcción de una Escuadra de Paz y otra de guerra, algo así como un "COAST GUARD" y una "NAVY", servidos por el mismo escalafón.

Para la primera definen tres tipos de Guarda Costas: los de 1.^a Clase basados en lo que Amstrong construyó para la marina china pero con desplazamiento de 1.600 Tns., de acero o hierro, forrado de madera en cubiertas, cubierta protectora de acero, ariete torpeado, compartimentación estanca, 2 cañones de 213 Tons. en plataforma giratorias, a propa y popa, 2 de 5 Tons. por banda y 4 Hotckiss (2 de ellos para los botes).

Querían conseguir también que tuviesen un andar de 18 nudos en pruebas y una autonomía de 600 millas a toda fuerza, con 300 Tons. de carbón en carboneras. El primero de la serie lo construiría AMSTRONG y el resto en los Astilleros del Estado. Fórmula que sigue siendo habitual.

Los dotaban de aparejo (2 cangrejos y un foque a la roda) de botes y calculaban que costarían (¡pásmense!) 2.500.000 pesetas cada uno.

Del resto no nos ocupamos por ser de escaso valor combativo, pero sí adjuntamos los cuadros del despliegue que creían debía ejecutarse a medida que se fuesen obteniendo.

Resumen de los buques de vapor necesarios para el servicio de guardacostas en España, las Antillas y Filipinas.

Guarda-costas de				
	1. ^a Clase	2. ^a Clase	3. ^a Clase	Lanchas de vapor
Servicio de la Península	7	12	15	"
Idem de la Isla de Cuba	6	16	10	8
Idem de Puerto-Rico	2	"	1	"
Idem de Filipinas	8	"	11	"
	23	28	37	8
Para un plazo de 15 años hay construidos (1)	5	7	"	"
Por construir	18	21	37	8

(1) Para Servicio de 1.^a Clase Lezo, Magallanes, Elcano, Concha y Fernando el Católico. De 2.^a Clase Paz, Pilar, Eulalia, Alcedo, Cocodrilo, Salamandra y Pelicano.

El presupuesto total de esta flota de tiempo de paz era de 71.840.000 pesetas.

Finalizaban el estudio de los guardacostas con este doloroso párrafo:

"Al terminar el estudio del servicio local de cada uno de los mares que la Marina Militar de España está llamada a guardar, con positiva y manifiesta disminución de su fuerza efectiva, la

Sección no puede menos de deplorar los años en que la Marina ha carecido de caudales, viéndose obligada a tener paralizados los arsenales, al mismo tiempo que destruía el poco material existente en un servicio violentísimo en tres guerras civiles, *de modo que hoy no hay nada aprovechable*, viéndose el proyecto cargado con un caudal considerable que por sí abone los recursos que se podrían obtener del presupuesto ordinario, para un servicio urgentísimo en que está interesada la Hacienda, la integridad del territorio y la seguridad en Filipinas, y para lo que podía aprovecharse cualquier material flotante que no fuera como el antiguo que hoy existe, que en ruinosas arenas, tan sólo para que pueda navegar, lleva el desorden y el despilfarro a todo el servicio de la Armada.”

Se ocupaban luego de reclamar el artillado de ciertos puntos de las costas para dar protección y abrigo a la flota de combate y definían también las necesidades escolares, a saber:

1 Crucero 1.^a Clase para Buque Escuela GGMM.

3 Cruceros a las órdenes de los Capitanes Generales de los Departamentos para Escuela Marinería.

Y también, 1 Crucero de 1.^a Clase con Cámaras para S.M. el Rey y su Real Familia.

Como complemento del servicio requieren una Escuela de cabos de cañón, que debe constituirse en un buque antiguo, puesto que con diversos sistemas de artillería no puede tener condiciones militares propiamente dichas y debe basarse en la Península.

FUERZAS GENERALES DE COMBATE

La determinación de necesidades la concretaban en dos escuadras de tres buques acorazados, para poder acudir con una al socorro de nuestras provincias ultramarinas, quedando la otra en Europa, como núcleo principal de fuerza naval.

Seis acorazados de segundo orden, puramente locales, de los tipos “Furieux” francés, y “Belle-Isle” y “Orion”, ingleses, cuatro de ellos para la Península, uno para Cuba y otro para Filipinas.

Dos cruceros blindados, con objeto de poder destinarlos a operaciones en mares lejanos, y que enviados ambos en socorro de las Antillas o Filipinas, formen con el acorazado local y los guarda-costas de 1.^a clase lo que hoy llamamos grupo de combate.

Cuatro torpederos de 1.^a Clase, para las bases navales de Ferrol, Cádiz, Cartagena y Mahon.

Cuatro algo mayores para las Antillas y Filipinas, y dos escuadrillas volantes para la Península, de cuatro torpederos cada una.

A continuación proponían las fuerzas necesarias para los Servicios Auxiliares compuestas de Acorazados de 2.^a Clase, cruceros de 1.^a, 2.^a y 3.^a Clase y transportes.

CONDICIONES GENERALES DE LOS BUQUES QUE SE PROPONEN

Los estudiosos del “Pentágono” proponían que los Acorazados de 1.^a Clase tuviesen blindaje central, cubierta acorazada, numerosos compartimentos estancos y artillería y a la mayor elevación posible sobre la flotación.

El tipo de artillería a instalar en dichos Acorazados no queda muy bien definida pues dicen:

Escuadra que se propone

		Acorazados trasatlánticos	Acorazados locales	Cruceros acorazados	Torpederos		Cruceros de primera clase	Cruceros de segunda clase	Cruceros de tercera clase	Avisos	Transportes
					De 1. ^a clase	De 60 a 100 toneladas					
Península	Servicio general.....	6	4	2	16	8	5	4	4	3	2
	Fernando Póo.....	“	“	“	“	“	“	“	1	“	“
	Estación del Río de la Plata.....	“	“	“	“	“	“	“	1	“	“
	Reserva para guerra en Cuba.....	“	“	“	“	“	“	2	2	“	“
	Servicio de la Isla de Cuba.....	“	1	“	“	4	1	2	1	“	2
	Servicio de Filipinas.....	“	1	“	“	4	1	1	2	1	2
		6	6	2	16	16	7	9	11	1	6

Facsimil tomado del libro “Proyecto de Fuerzas Navales”.

“... en dos de los Acorazados, dos o cuatro de los mayores cañones de acero que se construyan; en los cuatro restantes, cuatro cañones de acero de 48 Tons. y a cargar por la culata. Esta artillería debe montarse en torres, sea a bárbeta o cerrada, según que del estudio del tipo se considere mejor”.

Proponen en seguida como artillería secundaria, los cañones Hotckins y que cada acorazado embarque dos torpederos de 2.^a Clase dotados de siluros “SWARZT-KOPFT” y para poder izarlos y arriarlos se les dota de un palo en cuyas cofas podrá instalarse algún “cañón repetidor”.

Prentendía la Junta que el desplazamiento no sobrepasara los 9.000 Tons.

Sigue el proyecto con los demás tipos de buques que no nos detenemos en describir, pero en general piden para ellos los detalles de “todo armamento moderno”, a saber: luz eléctrica, cañones Hotckins, torpedos SWARTZT-KOPFT.

Para los cruceros blindados proponen puedan pasar por Suez y Panamá pero los dotan todavía con “aparejo completo”.

A los 16 torpederos para defensas portuarias les fijan 60 toneladas de desplazamiento y a los destinados a Ultramar de 60 a 100 y que sean:

“... capaces de aguantar en la mar en todo el tiempo que han de durar sus breves campañas.”

El tonelaje de los cruceros debería ser de 400 Tons. para los de 1.^a Clase, 200 a 300 los de 2.^a y 1.500 para los de 3.^a.

Los transportes que proponen son buques de 1.500 Tons. de desplazamiento, capaces de transportar un batallón en pie de paz, andar de 11 nudos: dotación y armamentos reducidos al objeto a que se destinan.

Y para no dejar cabos sin atar dicen a continuación:

“Sin embargo, al terminar este punto, la Sección se cree en el deber de indicar al Gobierno la conveniencia de que ya que el Estado protege sus Compañías Trasatlánticas con subvenciones y pasajes que suben a cantidades fabulosas, que en compensación se les exija la construcción de dos diques de grandes dimensiones en Cuba y Filipinas al hacerse los nuevos contratos, cuyas mejoras serán las dichas empresas las primeras en utilizar, serán un recurso para la Marina Mercante y una necesidad en caso de guerra por la del Estado.”

El proyecto de Ley de Escuadra fue presentado a las Cortes el 25 de junio de 1884, comenzaba así:

Artículo 1.º El programa de Fuerzas Navales que deberán constituir las de la Nación será el siguiente:

“6 Acorazados de 1.^a Clase, 6 idem de 2.^a, 2 Cruceros blindados, 8 idem de 1.^a Clase, 9 idem de 2.^a (uno preparado para alojar a S.M.), 11 idem de 3.^a, 16 torpederos grandes, 16 idem de 1.^a clase, un aviso, 6 transportes, 18 guardacostas de 1.^a Clase, 21 idem de 2.^a, 26 idem de 3.^a, 11 idem de 3.^a especiales para Filipinas y 3 lanchas de vapor.”

Y comenzó la pelea en las Cortes, pelea avivada cuando al año siguiente el Almirante Aube publica “De la Guerra Navale”, el Almirante Reveillière siguió sus aguas con “La Conquête de L’Ocean” y Gabriel Charnier remacha con “Le torpilleur autonome et l’avenir de la Marine”, fundándose en esos tres pilares la famosa y, sin duda, para nosotros desastrosa “Jeune Ecole” que indujo a la modificación de este proyecto para recargarlo de torpederos en detrimento de los imprescindibles acorazados, a pesar de que Antequera advirtió:

“¿Qué buques deben construirse, cruceros o acorazados? Divididas andan las opiniones particulares en este punto, pero no las de los gobiernos. Inglaterra, Francia, Italia, Alemania, Rusia, China, Brasil y otros muchos construyen ambas clases de buques, porque, como el que tiene el honor de dirigiros la palabra, creen que cada clase tiene su misión, y no es posible, por ahora, prescindir de ninguna.

He dicho que los cruceros no bastan cuando tenemos colonias rodeadas de unos países cuya civilización consideramos en Europa como imperfecta —aludía indudablemente a China y al Japón—, pero que tienen acorazados. De ahí que uno de los problemas que viene a resolver el acorazado es el de la integridad del territorio.”

EL PELAYO

Nadie más autorizado para contar cómo consiguió D. Juan Bautista Antequera la construcción del único acorazado de 1.^a Clase, que el propio D. Víctor Concas y Palau, el cual, como dijimos, fue a Tolón a firmar el contrato.

En la octava lección del Curso de Estudios Militares de Marina, celebrado en el Centro del Ejército y la Armada de Madrid, dada por dicho CN., el día 14 de marzo de 1904, con el título siguiente: “Relación de la Marina del Estado con elementos industriales y con la Ley de Presupuestos”, dijo:

“Se hizo el contrato en el presupuesto del año 84, en que sobaban al estilo de siempre 12.000.000 de ptas. del capital del Material, y noticioso de ello el Presidente del Consejo de Ministros, el insigne D. Antonio Cánovas del Castillo, dijo al Ministro de Marina, Almirante Antequera:

¡A construir un barco, cuanto más grande mejor!, y el contrato se dividió en 2 partes; una administrativa, que quedó firmada el 28 de junio, 2 días antes de cerrar el ejercicio, y la técnica que quedó para cuando la aprobase el Ministerio de Marina, de cuya manera se pudo pagar el primer plazo con los sobrantes del presupuesto de 1884, que fue lo que buscó.

Parece que el General Antequera preguntó al Presidente del Consejo: ¿Y después?, y se dice que contestó: ¡Ya lo acabarán!”

Quizá para aprovechar la técnica de contratación seguida en esta ocasión, en 22.12.1884, prevista en el artículo 7.º del Proyecto de Ley de Escuadra, Antequera manda publicar este Real Decreto:

Se confía a la Industria privada nacional la construcción de motores de vapor y calderas con destino a los buques de guerra



gradualmente hasta llegar a los tipos de mayor potencia que puedan producir sus talleres, y en cuanto lo permitan los elementos con que cuentan, a reserva de los que conviene construir en la factoría del Arsenal del Ferrol o en el Extranjero.

EPILOGO

Salió del Ministerio D. Juan Bautista, subió Pezuela y la división de opiniones del ruedo naval ibérico, salpicada de políticas peleas entre los Generales de Marina y los Tribunales, llegó a tal extremo que el nuevo Ministro quiso enviar padrinos nada menos que a Maura.

1885, el que pudo ser año de gloria para la Marina, pues Peral comenzaba la construcción de su submarino, Hontoria perfeccionaba sus cañones, Bustamante su torpedo, que hoy llamamos mina y Villaamil, como vimos, salía para Glasgow a construir su "Destructor", se convirtió en el año del nacimiento de la triste frase: "NO ME TOQUE USTED A LA MARINA", que significa el deseo de no tratar de algunas cuestiones por los peligros que entrañan, en recuerdo de los conflictos habidos por culpa de la discusión de la Ley de Escuadra.