

GENERACIÓN DE DOCUMENTOS EN BUQUES Y DEPENDENCIAS

José María BLANCO NÚÑEZ
Capitán de Navío (R)

Introducción

A pesar del incendio de 1734 en el Alcázar madrileño, y del más reciente del 2 de agosto de 1976, que destruyó el archivo del antiguo departamento marítimo de Cádiz, la Armada posee un riquísimo patrimonio documental, como intentaremos demostrar a lo largo de estas Jornadas. Los «culpables» de haber atesorado esa riqueza (la Fuerza, el apoyo a la Fuerza y los órganos de mando, dirección y jefatura, como rezaba la antigua Ley Orgánica de la Armada) no podrían haberlo hecho de no haber estado dotados desde tiempo inmemorial de hombres fieles a la institución, servidores de esta y cumplidores estrictos de unas ordenanzas y reglamentos.

Para tratar de ahondar en esa masa de documentos generada a bordo de los buques y en las dependencias de la Armada, trataremos de recorrer las ordenanzas dieciochescas, que organizaron la Marina borbónica sobre unas bases completamente distintas de las de la época de los Austria; veremos cómo se llegó a formar la Colección de Reglamentos, y trataremos de destacar el modo en que ciertos avances tecnológicos y diversas alianzas políticas fueron cambiando mentalidades y adaptando la documentación generada a los sucesivos tiempos.

Decía cierto profesor de la Escuela de Guerra Naval: «El arma del artillero es el cañón; la del infante, el fusil; la del de EM, el papel...», y ese papel debe ser «mimado» para que los destinatarios lo entiendan y puedan obedecer sus disposiciones con diligencia; los analistas puedan estudiarlo para proponer mejoras... y, pasado el tiempo, los historiadores, interpretándolo, reconstruyan las partes más oscuras del pasado.

Para desarrollar nuestro trabajo con cierto orden, queríamos expresar nuestras ideas de acuerdo con cierta lógica binomial, con la cual podríamos dividir la documentación entre la de Personal y la de Material. Pero un buque de la Armada es un ente orgánico que obedece y genera «documentación de operaciones» y que, como los aviones, tiene una caja negra, que se llama *cuaderno de bitácora* y contiene noticias sobre personal, material, meteorología, operaciones... Hay demasiados conjuntos con intersecciones recíprocas, y a veces el binomio Personal-Material no funciona.

A los efectos de la producción de documentación, un buque es un conjunto de oficinas: comandancia, detall, operaciones, armas, máquinas y aprovisionamiento. Pero, cualquiera que haya sido la oficina que lo ha generado, no sale papel de a bordo que no vaya con la firma o el visto bueno del comandante.

Ordenanzas

En las primeras Ordenanzas provisionales, las de Patiño —en vigor hasta 1748, cuando se promulgaron las de Fernando VI—, se dispone que los oficiales generales deberán formar su «Orden de Batalla [táctica]» y la relación de las señales de día y de noche. El «Mayor General [jefe de Estado Mayor] deberá tener un libro, en el cual registre todas las órdenes». Para los comandantes de navío, las ordenanzas en cuestión prescriben «cuidar de que todo lo que comprende la Relación de Armamento del Navío, se ponga efectivamente a bordo», y continúan precisando cómo hacer esa relación y quiénes deben encargarse de sus diferentes partes (pertrechos, víveres...), señalando que dichos comandantes, «durante el tiempo de su navegación, formará[n] un jornal o diario exacto de todo lo que ocurriese, observando los bajos, enseñas, escollos y placeres, y motivos que le obligaron a extrañarse del rumbo que deberá seguir». En su capítulo cuarto encargan a los tenientes de navío o fragata que se ocupen del «Detall» —sin desarrollar este concepto, sobre el que más tarde volveremos— del buque y que formen un jornal de la navegación y otro de todo lo sucedido en el viaje «para entregar al Ministro [intendente, comisario de Marina] o Personas que se lo pidiesen» En el capítulo duodécimo ordenan a los pilotos embarcados «formar un cuaderno de todas las observaciones, que hicieren por el rumbo que llevare, para la Seguridad de los que en adelante deberán seguir [no aparece la expresión “cuaderno de bitácora”]». Por último, en el decimoctavo disponen que el escribano deberá llevar tres libros encuadernados: uno con el inventario del bajel (y explican a fondo cómo mantener ese libro al día), otro con la lista de todo el personal embarcado (dotación, guarnición, transporte...), y el último con todos los «bastimentos» (provisión de víveres), dietas y medicinas.

Las Ordenanzas de Patiño, que marcan la transición entre la Marina de los Austria y la de los Borbones, todavía contemplan la figura del maestre del navío —que era el segundo en tiempos de la dinastía precedente—, quien tenía a su cargo todos los pertrechos y un libro encuadernado con el inventario. Las de Fernando VI, recopiladas por el capitán de navío don Joaquín Aguirre y Oquendo, son muchísimo más completas, pero introducían un «lío» orgánico pues, aunque ordenaban que «las instrucciones y órdenes que Yo mandare dar relativas al Gobierno de la Armada se dirigirán al Director General de la Real Armada (C.G. de Cádiz) para que por él las distribuyan a los Departamentos, Escuadras, bajeles sueltos o individuos a quienes pertenez-

can» (art. 2, tít. I, trat. 2.º), en el artículo 3 inmediato siguiente dicen: «Deberán exceptuarse de esta regla las órdenes que Yo expidiese a los Comandantes tocantes a destinos y operaciones de las Escuadras, u otras que solo tengan por objeto expediciones o otros encargos de mi Servicio, que no tengan conexión con el Gobierno de la Armada». Como se ordenaba que, al regresar de las comisiones, se entregasen los diarios de navegación (a la sazón «Partes de Campaña») al director general, esta autoridad se enteraba a posteriori de lo que ejecutaban algunas fuerzas de su mando (1), así que es posible que órdenes y diarios terminasen en archivos distintos.

Las Ordenanzas fernandinas fueron importantes por haber introducido el tratado V, cuyos títulos y artículos tratan de la jurisdicción de Marina, del Consejo de Guerra Criminal y del modo de sustanciar las causas seguidas contra los oficiales de guerra de la Real Armada. Este tratado se mantuvo sin modificación en las Ordenanzas subsiguientes (de 1793), de las que enseguida nos ocuparemos, y llegó hasta el último cuarto del siglo XIX.

En las Ordenanzas de 1793, de Carlos IV, o de Mazarredo-Escaño si lo prefieren (que fueron las más longevas de la Armada, pues en 1960 alguno de sus artículos aún estaba en vigor —fueron derogados ese año por el ministro de Marina, almirante don Felipe Abárzuza—), se especificaba lo de la «caja negra»:

«El libro de guardia de mar será el cuaderno de bitácora, llevado como aquí se ordena, de que se hará entrega con la explicación necesaria para desvanecer toda duda ó equivocación sobre lo anotado» (trat. 3.º, tít. III, art. 27).

«Habrá un cuaderno de bitácora, en que dispuesta una tablilla para las 24H del día astronómico, se vaya asentando en ella los rumbos y distancias andadas en cada rumbo por la nave [estima] y el abatimiento y Variación que se observaren; y fuera de la tablilla en relación los acaecimientos que merecieren expresarse, como alteraciones del Rumbo y su causa de necesidad, o el fin voluntario si el Comandante le ha manifestado ó es notorio, las novedades en dirección y fuerza del viento, el estado de la mar, la certeza o la desconfianza en las observaciones de la Variación de la aguja o del abatimiento, el aparejo o vela que se aumenta o disminuye, las averías que ocurren, las descubiertas, la posición del navío-comandante, xefes de columnas y del total de la Escuadra o convói y todo lo demás que pos su esencia es necesario que sepan cómo ha sido todos los Oficiales, Guardias Marinas y Pilotos para la ordenación de sus *diarios* y para que conste con solemnidad en todo tiempo que conviniere» (ib., art. 30).

Con la llegada del vapor se añadirá el estado de calderas y máquinas, los consumos anotados en cada guardia, tanto de combustible como de materias lubricantes, las averías, reparaciones, etc.

En el Archivo del Museo Naval de Ferrol leímos en su día una carta de don Claudio Alvargonzález, el héroe de Abtao, en la que, en su afán por defender

(1) FERNÁNDEZ NÚÑEZ, Pedro: «Ordenanzas en Prólogo», en *Revista General de Marina*, ag.-sept. 1973, pp. 173-181.

la calidad del carbón de su querida Asturias, decía (cito de memoria): «Lo que es a mí estos maquinistas ingleses no me la van a dar (...) y apuntaré personalmente los consumos para demostrar que el nuestro es de tanta calidad como el de Cardiff». Desgraciadamente no estaba en lo cierto, y en los cuadernos de bitácora de los buques de esa época, hasta la llegada del fueloil, podemos constatar que siempre había una reserva de Cardiff para cuando había que levantar presión a tope por culpa del temporal.

Andando el tiempo, fue arraigando en los puentes la costumbre de llevar una crónica, que rellena un marinero «cronista» y con cuyos datos el oficial de guardia o el de derrota rellenan a su vez el cuaderno de bitácora. La crónica se destruye, pues no tiene consideración de publicación oficial. En cuanto a las observaciones meteorológicas, se anotan cada cuatro horas, si no hay variación importante en el curso de cada período de guardia. Se reglamentaron por real orden de 28 de marzo de 1868, que encontramos en el manual de don Juan Lasso de la Vega, del que luego hablaremos.

En el artículo transcrito relativo al cuaderno de bitácora hemos visto aparecer otra fuente documental importante: los diarios, que todos los oficiales debían rellenar, anotando en ellos las operaciones náuticas y astronómicas que se presentaran, la derrota seguida por el buque, los acaecimientos..., bajo «pena de suspensión de empleo» en el caso de que no lo hiciesen. A los comandantes de barco se les prescribe también cómo deben rellenar su diario en la mar y en puerto. Hemos podido comprobar que el capitán de navío Indalecio Núñez Zuloaga, comandante del *Castilla* en 1888, rellenaba su diario tanto en la mar como en puerto y que en él anotaba todas las faenas, acaecimientos, datos meteorológicos... En uno de los días de ese año, mientras se hallaba fondeado en un caño de La Carraca, anotó: «En el día de hoy me vino a visitar el teniente de navío D. Isaac Peral y Caballero que está construyendo en este Arsenal un curioso artefacto».

Volviendo al problema de las «intersecciones», no debemos olvidar que la Marina tuvo ministerio propio entre 1714 y 1977 —con algunas pequeñas interrupciones—, con lo cual, en cuanto parte del «poder ejecutivo», propuso leyes y obedeció otras provenientes del «legislativo», algunas de las cuales afectaron profundamente tanto al personal como al material (verbigracia, la de Maura-Ferrándiz de 1908). Asimismo tuvo también hasta hace poco tiempo «poder judicial», es decir, jurisdicción propia, que entendía también de personas y cosas; y por tener, tuvo incluso un cuerpo de capellanes castrenses, cuyos miembros generaban los libros propios de cualquier parroquia, pero que también tenían responsabilidades sobre el material...Y en otros destinos ocurre lo mismo, pues podemos ver al médico informando de sus pacientes, de las dietas de enfermería o de sus visitas a los hospitales, o dando cuenta de sus cajas de instrumental quirúrgico, medicinas de la botica o montaje de la enfermería durante el combate. Por todo ello, repetimos, es difícil ajustarse al binomio personal-material, pero trataremos de ir diferenciando lo de uno u otro factor.

Organización

Para que puedan bucear en las profundidades de nuestros archivos deben tener clara la organización que se forjó a lo largo del XVIII y que, en gran parte, llegó hasta finales del XX.

Patiño concibió una Marina militar mandada desde Cádiz por el «Capitán General de la Armada, Director General de ella», que sería al mismo tiempo el capitán general de Cádiz. Godoy, el 3 de enero de 1796, trasladará a Madrid dicha Dirección General —al frente de la cual pone al teniente general de la Real Armada Antonio González de Arce—, que nunca más regresaría a Cádiz. Los demás capitanes/comandantes generales reportaban a Cádiz y, para que ejerciesen sus labores de inspección con la debida autoridad, los mandos subordinados de Cádiz eran de un empleo superior a los de Ferrol y Cartagena. La parte política se ejercería en la Secretaría (Ministerio) de Marina, que por lo usual fue unida a la de Indias.

Los capitanes o comandantes generales de los departamentos, y los comandantes generales de Ultramar, tenían a sus órdenes directas buques, bases, tercios navales y una proporción de «generales de Marina» que podían utilizar para mandar las escuadras que formasen o, si lo creían oportuno, por su entidad o por la importancia de la misión, tomar para sí el mando, como cuando el marqués de la Victoria fue a Nápoles a buscar a Carlos III y su real familia.

Para servir al rey en la Armada se crearon, en principio, dos cuerpos: el de Guerra y el del Ministerio (administración). El primero tenía tres especialidades: oficiales de guerra embarcados, científicos o técnicos (Observatorio, comisiones hidrográficas...) y Batallones de Marina y Artillería de la Armada, pero se podía cambiar de unos a otros destinos con facilidad, y las tres especialidades tenían escala o lista única. Enseguida fueron apareciendo nuevos cuerpos: cirujanos, ingenieros... En el XIX, si bien la Infantería y la Artillería se separaron del tronco común, la Marina se atomizó y aparecieron los cuerpos de maquinistas y auditores, el eclesiástico... El del Ministerio, tras ser abolido en 1800, renació con el nombre de Cuerpo de Administración. Y en el XX llegamos a tener, entre patentados y no patentados, hasta 15 cuerpos, una «Reserva Naval Activa» y otra pasiva... Además, todos esos cuerpos estaban cuajados de escalas: de mar, de tierra, complementaria, de reserva, de retiro... Así pues, cuando acudan a los archivos tengan en cuenta esta complejidad.

Documentación de personal

Títulos, patentes y nombramientos

El artículo 40 del título II del tratado 2.º de las Ordenanzas de 1793 decía del director general de la Armada:

«En todos los Títulos, Patentes ó Nombramientos que Yo expidiere para empleos de Guerra de Marina pondrá el Director General su *Cúmplase* [cursiva en

el original] de obediencia para el efecto de mi gracia: sin la qual circunstancia no se formará asiento del Oficial en los Oficios de Marina, ni se dará posesión del empleo por el Comandante del Cuerpo á quien corresponda. Y quando Yo concediere Título de Castilla á algún oficial, o este le heredare, deberá presentarle igualmente al Director General con documento en que formalmente conste haber pagado la media anata: con la qual circunstancia, y no sin ella, el Director General pasará aviso al Intendente, para que se anote al interesado por tal Título en su asiento [detall], circulándole igualmente a los demás Departamentos, para que se le conozca y exprese así en todas las Listas».

Este artículo nos indica que un solo título concedido o heredado provocaba al menos seis escritos: al intendente y capitanes o comandantes generales de los tres departamentos y de las comandancias de Cuba y Filipinas, los cuales lo distribuirían a sus mandos subordinados; por tanto, pueden ustedes encontrar tal concesión en varios archivos diferentes o todos en el Viso si se han cumplimentado las órdenes de remisión de documentación: como marca el reglamento. Y además nos conduce a las siguientes voces: «listas», «nóminas», «altas», «bajas», «modificaciones»...

El director general de la Real Armada tenía que mantener al día seis listas (trat. 2.º, tít. II, art. 28):

«... [1] de los Oficiales de grados mayores desde capitán de fragata inclusive, distinguidos en el desempeño de mandos, y que hacen fundar concepto de señalada aptitud para otros superiores: [2] otra de los mismos grados, y aun subalternos, á quienes se considere ineptos para mandar: [3] otra de los Subalternos de particular mérito (...) que piden atención para su premio con ventaja: [4] otra de todos los merecedores de retardo en su ascenso (...): [5] otra de inútiles para ascender por absoluta falta de inteligencia sin esperanza de que la adquieran: [6] y otra de los merecedores de ser excluidos de mi servicio por la relajación de su conducta contra su honor y el del Cuerpo».

Además, había otra lista de inútiles para el servicio a bordo por sus achaques, pero que podían ser destinados a ciertas plazas en tierra.

Claro que estas listas se elaboraban a partir de los «informes reservados de los oficiales», que están perfectamente explicados en los artículos 17-27 del mismo tratado y título, colecciones de informes que son fuente primaria para los estudios biográficos en unión de las hojas de servicios y demás oficios (habitualmente instancias) que figuran en los expedientes personales.

Y, respecto a los informes, precisaban las Ordenanzas:

- Para las propuestas de ascenso «... exponga [el comandante] (...) las circunstancias de cada uno, el modo en que se hubiere desempeñado en otras ocasiones, y su concepto sobre la mayor oportunidad de otra clase de premio, si considera el de ascenso opuesto á justicia y al bien de mi servicio» (trat. 2.º, tít. II, art. 18).
- Todos los meses de noviembre —o mayo y noviembre para algunos, o a fin de año los que regresan de campañas—, el director general debe

recibir de sus mandos subordinados informes de todos los oficiales, especificando tanto los embarcados como los que están en dependencias en tierra, a los que añadirá «informes secretos de Oficiales Generales ó Particulares á quienes crea oportuno preguntar (...) asegurado por estos medios el Director General de la particular inclinación de cada uno, y su mayor *idoneidad* [cursiva nuestra] para unos que para otros destinos, me propondrá (...) aplicar con preferencia á Infantería, Artillería, Ingenieros u otros encargos de la misma Marina...» (ib., art. 20).

- Luego establece el orden a guardar en el encaminamiento de los informes y los que deben duplicarse, es decir, elevarse al jefe del cuerpo (v.g., Artillería) y al capitán general del departamento (ib., arts. 21 y 22).
- Posteriormente exige al director general que los revise a fondo y devuelva los defectuosos por estar «faltos de ellas [circunstancias], [o ser] oscuros ó equívocos» (ib., art. 23).
- «Siendo las partes esenciales del desempeño del Oficial de Marina en general el Pilotage (*sic*), la Maniobra, la Táctica, lo práctico de la Artillería, la disciplina de Tripulación y Guarnición, el conocimiento de conservación y consumo de pertrechos, y la posesión de la Ordenanza, deberán los informes hacer distinción de cada una de dichas partes, y en cuál es suficiente, en cuál corto, en cuál de absoluta ignorancia, ó en cuál sobresaliente: á cuál tiene especial inclinación, ó cuál descuida aunque la entienda: añadiéndose después las particularidades *de inteligencia de lenguas extrangeras* (*sic*) *que es tan útil...*» (ib., art. 24, curs. nuestra).
- «En el carácter o genio se ha de observar si hay floxedad, frialdad, ó condescendencia en la disciplina (...) celo (...) tesón (...) prudencia (...) violencia...» (ib., art. 25).
- Las escuadras y bajeles en «dominios remotos», para asegurarse de que los informes llegan oportunamente al director general, deberán emitirlos con la antelación suficiente y «sin omitir la precaución del duplicado (...) por si se extraviase el principal» (ib., art. 26).
- Y finaliza diciendo que el director general elevará todos los informes recabados, acompañados del suyo general propio, al secretario del Despacho (ministro) «... para la elección de los á quienes tubiere (*sic*) á bien confiar el mando de mis Escuadras, baxeles, y expediciones navales, ó el cargo de los Cuerpos Particulares y demás comisiones, pues pende de ella el acierto de mi servicio, y el honor de la Marina, y de toda la Nación» (ib., art. 27).

De las listas de las Mayorías salían los Estados Generales para el año que comenzaba, es decir, cerrados a 31 de diciembre del anterior, cuya información al principio se reducía al nombre, antigüedad y departamento de pertenencia del relacionado. Enseguida comenzaron a poblarse de fechas (naci-

miento, primer nombramiento, antigüedad...) y a especificar caso por caso el destino, para ya en el último cuarto del XIX aparecer con magníficos índices. Mucho más tarde comenzaron a editarse escalafoncillos mensuales y, finalmente, todo se consulta vía *web* de la Armada.

La hoja de servicios

Esta denominación nació en las «Reales Ordenanzas del Ejército de Carlos III», que la Marina aprovechó en lo que pudo en las de Carlos IV, de 1793. Por tanto, desde 1768 (más bien más que menos) tenemos las hojas de servicios generales tipificadas, que fueron mejoradas para la Marina el 23 de septiembre de 1878, fecha en que también se crearon las «hojas anuales de servicios», que seguimos rellenando a día de hoy.

Las actuales «generales» de Marina tienen doce subdivisiones:

1. cuerpo de pertenencia;
2. filiación, fechas de las reales órdenes de ascenso, empleos y graduaciones en el cuerpo, tiempo de servicio en cada empleo (empleos y graduaciones en otros cuerpos, obsoleto pero muy normal en el XIX), fecha en que se confirieron;
3. clasificación de los abonos que corresponden y fechas para optar a los diferentes grados de la Orden de San Hermenegildo;
4. notas de concepto (héroe, distinguido, valor reconocido, se le supone). Esto también lo recogen, y en esta materia es donde tienen verdadera importancia, los Informes Personales (IPEC);
5. buques de embarco, destinos a bordo, fechas y días de mar;
6. mandos de mar;
7. mandos y destinos en tierra;
8. extracto de travesías a ultramar, mares por los que se navegó y combates y acciones de guerra en que se participó;
9. cruces y condecoraciones españolas y extranjeras;
10. licencias
11. causas o sumarias formadas, concepto por el cual se formaron y resultado de ellas
12. historial (al desembarcar, la firma y le da el «V.º B.º» el comandante).

Nuestra experiencia con las hojas de servicios es algo decepcionante. Las hay que son verdaderas obras de arte, como las de don José de Mazarredo por ejemplo, y las hay que aportan casi nada. El mayor o menor caudal de información que suministran dependía, y sigue dependiendo, del celo del oficial de turno, en función de si las redacta y las rellena él mismo, o se limita a copiar la nota que la comandancia o el detall del buque/dependencia suele hacer para facilitarle la labor. En su día oímos relatar a algún participante en el desembarco de Alhucemas sus peripecias en la playa del Quemado, su actuación en

las K's...; y cuando fuimos a comprobar lo relatado en su hoja de servicios, encontramos algo parecido a esto: «... a tal hora fondeamos en Cala Quemado. A tal hora levamos a tal hora zarpamos para Cartagena», y punto. Mas no hay que desesperar: leyendo muchas se va consiguiendo la urdimbre necesaria para luego terminar la tela... marinera.

La hoja de servicios «forma» en el expediente personal de cada uno, que se verá aumentado con reales despachos, patentes, memoriales, pasaportes e, incluso, «recortes de prensa» y correspondencia oficial y particular, que de todo ello hemos encontrado a veces muestras.

Instancias cursadas por las comandancias de los buques

Las más repetidas son:

- las que concernían a la obligatoria licencia para contraer matrimonio («prohibido á todo oficial el que se case sin expresa licencia mía» [trat. 2.º, tít. I, arts. 57 y 58]), requisito que perduró hasta la restauración de la democracia;
- las de ingreso en las órdenes militares («... cumplidos ocho años de servicio [...] podrán aspirar á mi Merced de Hábito en alguna de las Órdenes de Caballería de Santiago, Calatrava, Alcántara y Montesa, dándose curso a sus instancias según el artículo 55...» [ib., art. 59]);
- as que solicitaban destinos, mejoras, prolongación de comisiones;
- el inicio de las actuaciones para comenzar los juicios contradictorios formados para la concesión de las cruces de la Orden de San Fernando (vulgo, Laureada). Las propuestas de concesión de otras condecoraciones.

Como en Cuba y Filipinas, todo se cursaba a través del capitán general con copia a su autoridad. Tanto en el Archivo General de Oficiales del Ejército de Segovia como en el de Suboficiales y Tropa de Guadalajara podemos encontrar muchos expedientes de personal de la Armada, en parte porque durante el siglo XVII fue frecuente el trasiego de oficiales de Marina a Tierra y viceversa.

Documentación generada por los Estados Mayores a flote

Aquellos a quienes hoy denominamos jefes de Estado Mayor y jefes de órdenes se llamaban allá por 1793 mayores generales y oficiales de órdenes cuando la graduación era de teniente de navío para abajo —en las escuadras— había «ayudantes primeros en el 2.º y 3.º cuerpo ó escuadra y en la escuadra ligera si la hubiere ayudantes segundos y terceros» para los generales subalternos y jefes de división (trat. 2.º, tít. VI), «... siendo de su intervención todo lo que pertenezca á la dirección de la navegación, operaciones de guerra, Consejos, castigos y demás que tenga conexión con el gobierno militar, civil y

económico de la Esquadra, como encargos propios y peculiares de su ejercicio» (ib., art. 18).

«Libros y cuadernos magistrales de las órdenes que debe mantener al día:

1. Copias de las Órdenes del Rey, Director General, o del Capitán General del Departamento que le pasase su Comandante General [de la escuadra]
2. Instrucciones de disciplina o dl servicio general
3. Adiciones a los impresos de señales y todo lo que se prevenga en cuanto a régimen de vela o para operaciones de armas
4. Providencias de armamento, rehabilitación o desarme y auxilios mutuos para estos fines
5. Víveres, leña, aguada y sus envases
6. Alteraciones o trasvases de Equipajes [dotaciones]
7. Comisiones, instrucciones, cargos u otras á individuos particulares, “... cuando el Comandante disponga girar estas materias por el Mayor”
8. Procesos, Consejos de Guerra y sus resultados
9. Testamentos, abintestatos (suponemos integrados los de todos los buques de la escuadra, copias de los capellanes), inventario y almonedas
10. Presas y sus incidencias»

Los artículos siguientes regulan cómo deben confeccionarse, indexarse o complementarse con otros libros particulares estos diez generales, y también contemplan algunas disposiciones para mejorar el servicio de la escuadra. Continúan ordenando la manera de recibir los estados de fuerza de los navíos y la de integrarlos en uno de la escuadra que debe ser remitido a las autoridades orgánicas de Marina.

También en la Mayoría se debía contar con cuadernos para

1. visita de hospitales
2. rondas de noche
3. botes de guardia
4. lanchas con anclote
5. pilotos de vigía
6. observación de señales,

y anotarse asimismo, en forma de diario, el buque de guardia en alguna de esas seis materias, el nombre del oficial, guardiamarina o piloto que la montaba, y las novedades ocurridas durante la misma.

El artículo 33 del mismo tratado y título viene muy a propósito para comentar en un ciclo dedicado a los archivos:

«De todos los asuntos de su vasto pormenor o Detall hará la separación conveniente á la claridad y expediente con que los debe manejar, *formando otros tantos legajos como fueren las materias* [curs. nuestra]: uno de partes ordinarios de habilitación; otro de estados de fuerza y sus extractos, otro de planes de combate y policía de los buquesiglo..víveres..hospital...exámenes de oficiales de mar...ascen-

sos..visitas..médico...reconocimiento...embarcaciones y noticias de mar...vigías y observadores de sus señalessiglo..testamentos y abintestatos.. presas.. procesos y sumarias concluidasiglo.. delitos sucesos extraordinarios»,

y hasta cuatro materias más que cubren todos los aspectos del servicio.

Esos legajos, al desarme de las escuadras, iban al archivo del departamento, y de muchos de ellos habrá «cuenta y razón» en el Viso.

Otro documento fundamental de la Mayoría era lo que entonces se denominaba pliegos de «señales, reconocimientos, derrotas y demás instrucciones», que ya vimos en las de Patiño. Por entonces no había códigos estándar de señales y cada escuadra fabricaba las suyas, que muchas veces se imprimían y distribuían a los buques. Por ello eran tan esenciales los «rendez-vous» (R/V) cuando se formaban las «combinadas», durante los cuales lo primero que se intercambiaba eran los códigos de señales. En el Archivo del Ayuntamiento de Cádiz tuvimos en cierta ocasión la sorpresa de toparnos con el código de la escuadra de don Luis de Córdova, formada por su mayor, don Xosé de Mazarredo. No me pregunten por qué ese ejemplar fue a parar a esa excelente casa consistorial. Más lógico fue encontrar las *Órdenes y señales que han de observar todas las embarcaciones de transporte que navegan bajo mi mando*, formadas en 1742 por don Juan José Navarro de Viana, marqués de la Victoria, que en 1780 completó el mismo Mazarredo en su *Manual sobre señales de costa y de la torre de vigía de Cádiz*. Al fin y al cabo, la Torre de Tavira está en pleno corazón de la Tacita de Plata.

Detall, contaduría, habilitación

El jefe del Detall, por Ordenanza —y así continúa a día de hoy—, es el segundo comandante, salvo en los casos particulares especificados en dicha Ordenanza. Lo que sí ha cambiado mucho son sus funciones. En el presente, es el jefe de una oficina que se ocupa del control del personal de a bordo, da las novedades de embarco y desembarco, mantiene al día el «plan de combate», «un sitio para cada hombre y cada hombre en su sitio», da las cartillas o tarjetas de destino y situaciones (zafarrancho, Br. y Er de Guardia, hombre al agua, abandono de buque...). Pero en las Ordenanzas del 93 era mucho más que eso, pues

«el Oficial del Detall ha de ser un Interventor general de quanto se recibe y consume abordo, y quien por un prolixo y menudo exâmen de cada cosa, asegure al Comandante del baxel del completo o estado de su armamento, y a los Oficiales de cargo de la certeza y claridad con que se le hacen sus cargos y los abonos de su consumos» (trat. 3.º, tít. II, art. 4) (2).

(2) Esas labores se explican con detalle en los artículos dedicados a la cuenta y razón, víveres, testamentos, presas, disciplina y otros.

El Diccionario de la Real Academia Española no incluye la voz *detall*. El francés-español de Cuyas traduce *Détail=Detall* por «menor», «detalle». Don José Almirante, en el suyo, tampoco contempló el término, pero sí la voz *detalle*, en cuya entrada dice: «La milicia, bien mirada, ¿qué es sino un conjunto de detalles?, ¿qué son, sino detalles, sus formulas, sus ritos, sus ceremonias?, ¿qué queda si prescindimos de los detalles?». En el *Diccionario nacional* (3) encontramos, por fin, la definición perfecta: «El conjunto circunstanciado de pormenores relativos á la cuenta y razón de los consumos en especie y á la Mayoría de un Cuerpo; como altas y bajas, hojas de servicio, etc. Es voz usada en el ejército y en la armada». Existe, pues, plena correlación entre lo que dice este diccionario y las Ordenanzas del 93.

El *detall* de un buque debía mantener al día:

1. el libro de órdenes (de toda la cadena de mando, comenzando por las RR.OO.), foliado y con espacio para incluir índice;
2. el libro de todas las providencias de disciplina y economía que diere el comandante;
3. el libro donde copie todos los partes que se dieren al general de la escuadra o departamento;
4. Legajos con estados de la fuerza —hallaremos ejemplos perfectos y elocuentes de estos documentos en el *Corpus documental de la campaña de Trafalgar (1804-1805)*, de nuestro inolvidable contralmirante José Ignacio González-Aller Hierro—, armamento y revistas, y de las matrices o relaciones o propuestas de ascensos «y descensos», de reconocimiento de obras, rotulándolos con: asunto y fecha y levantando índices de todos ellos;
5. tablillas para las leyes penales, plan de combate, honores, saludos, señales, división de guardias, escalas de salidas, rondas y otras facciones;
6. todas las instancias del personal subalterno debían cursarse por su conducto;
7. inventario de todo lo que antecede.

Listas o nóminas

«Tratado sexto = De la Economía: que comprehende el alta y baxa de los Equipages (*sic*), y la cuenta y razón de los pertrechos y víveres de los baxeles, los sueldos en general, las gratificaciones de mesa y otras, y las Revistas tanto en tierra como abordo (*sic*): y de los viages (*sic*) á Indias.

»Título I = De las Listas de los Equipages de los baxeles, sus asientos, alta y baxa» (en 37 artículos).

(3) DOMÍNGUEZ, Ramón Joaquín: *Diccionario nacional* o *Gran diccionario clásico de la lengua española*, 2 t. Madrid, 1848 (3.^a ed., a cargo de Mellado).

Todo buque de la Armada contaba con Plana Mayor («primera plana» en los libros regimentales), marinería y tropa, según le correspondía por reglamento, «... y para su cuenta y razón de alta y baxa y haberes, se formará en los Oficios Principales tres Listas á estilo de contaduría (...) una de Tripulación que comprehenda Oficiales de Guerra y demás de Plana Mayor, Oficiales de Mar y Marinería; otra de su Guarnición de Infantería, comprendidos sus oficiales principales; y otra de Artillería con los mismos» (art. 1).

El resto del articulado va especificando las obligaciones de contadores y jefes del detall con respecto a la confección, mantenimiento, anotaciones de altas y bajas... de esas listas, que luego se convirtieron en nóminas mecanizadas, informatizadas y centralizadas, ahorrando cantidad de horas de trabajo a bordo.

En nuestro primer trabajo histórico de alguna envergadura —nuestra colaboración en la investigación para el libro *La diversión de Tolón*, del almirante Núñez Iglesias—, y gracias a la competencia y amabilidad del entonces jefe del Archivo de Cartagena, el archivero (comandante) del desaparecido (y llorado) Cuerpo Patentado de Oficinas don Rafael Lachica Zamora, pude encontrar las listas de los navíos de la escuadra de Cartagena del mando de don Francisco de Borja, marqués de los Camachos, presentes en Tolón (1793) a las órdenes de don Juan de Lángara. Gracias a ellas pudimos deshacer un error histórico imputable nada menos que a M. Thiers, el cual, en su *Historia de la Revolución y del Imperio*, atribuía a Lángara un comportamiento caballeresco al negarse a participar, cuando se evacuó la plaza, en el incendio de los buques franceses y del arsenal ordenado por el almirante Hood. Pues bien, en la listas de varios navíos, entre ellos el *Purísima Concepción*, encontramos anotados en varios asientos de oficiales y de marinería que «en virtud de R.O. de 03.01.1794, se les libraron por póliza del 8 del mismo, tres pagas de sus respectivos sueldos, por haber concurrido a las órdenes de los oficiales comisionados a incendiar el Arsenal de Tolón, en la noche del 18.12.1793». Esos comisionados fueron los tenientes de navío don Pedro José Cotiella y de Castro y don Francisco Riquelme y Ponce de León, y a sus órdenes, trece artilleros ordinarios y cinco marineros, cuyos nombres detallamos en su día (4).

Excusamos decir que, a partir de Thiers, muchos historiadores cortaron y pegaron sin comprobar la veracidad de la noticia.

Libros parroquiales, abintestatos...

Las parroquias castrenses de la Armada han producido y siguen produciendo documentación canónica, y los capellanes embarcados también. Durante los siglos XVIII y XIX, con las largas navegaciones a Cuba y, sobre todo, a Filipinas, las peores condiciones higiénicas y alimentarias y la pobreza de la

(4) NÚÑEZ IGLESIAS, Indalecio, y BLANCO NÚÑEZ, José M.^a: *La diversión de Tolón*, t. II. Madrid, 1982, pp. 208-213.

marinería, el trabajo de los párrocos de escuadras, convoyes y navíos sueltos fue mucho mayor.

Gracias a un antiguo capellán de la Armada que me puso sobre la pista, tuve la oportunidad de examinar el archivo que el teniente vicario de la Armada tenía cerca de la capilla de este Cuartel General, y allí encontré los libros de abintestatos redactados por los capellanes de los navíos (s. XVIII), de acuerdo con los artículos 26 y 27 del tratado 2.º, título IV, de las Ordenanzas de 1793, relativos a los capellanes:

«Percibirá los derechos parroquiales de sepultura de sus Feligreses conforme al arancel del Vicario General, ya se arrojen los cadáveres a la mar, o ya se les dé aquella en tierra [art. 26] (...). Formarán quaderno donde asiente las partidas de fallecimiento y entierro de sus Feligreses con distinción de abordo (*sic*), ó en hospital, ó en campo santo y expresión de si recibieron los Santos Sacramentos, y testaron y en qué forma [continúa explicando cómo debe remitir esos libros y como deben legalizarse]; y al desarmo entregará el quaderno al Teniente Vicario».

Como los que morían sin testar eran muchos, con los abintestatos se formaban libros aparte. Las miserables pertenencias del fallecido se subastaban (reglamentariamente) entre la dotación, para entregar el dinero obtenido a la familia de aquel. En esos libros, que supongo están hoy en el Viso, pudimos comprobar la penuria angustiosa de aquellas dotaciones.

Documentación de material

Quizás sea en esta materia donde la documentación ha experimentado un mayor avance, fruto primero de la modernización americana (1953) y de los planes navales ejecutados desde la serie de fragatas clase Baleares y la de submarinos clase Delfín, hasta nuestros días. Citaremos solamente, a manera de recordatorio:

- historiales (general del buque y particulares de armas, pañoles, equipos...);
- libros de cargo y data;
- *Consolidate Supply Allowance (5) List* (COSAL) y COSMAL;
- proyectos, obras, carenas, varadas y derivadas de varada;
- planos del buque, propuestas de cambios (SHIPALTs [casco], ORDALTs [armas]), control de la configuración;
- presupuestos, memorias (justificativa, económica...)

(5) «The amount of something that is permitted, especially within a set of regulations or for a specified purpose».

Documentación de justicia: sumarias o causas

En uno de los relatos protagonizados por su único e inimitable Lourido, don Julio Guillén pone en boca del recio contraamaestre una clara contestación dada al comandante de un buque que lo vio llegar a bordo con un ojo «a la funerala» debido a un ataque sufrido por el nostramo, en el ferrolano muelle de Curuxeiras, por parte de unas *pescantinas* (a las cuales algo habría dicho Lourido, que quizá regresaba con alguna copa extra de la romería de Chamorro): «Ya ve Usía, mi comandante, ¡por le evitar una sumaria!».

Con arreglo a las antiguas leyes penales de la Armada y la Marina Mercante, *sumaria*, en el procedimiento criminal militar, es el conjunto de actuaciones para preparar el juicio. Entre las sumarias más famosas del XIX figura la de un almirante de la Escuadra de Instrucción que giró visita a uno de sus cruceros y quiso presumir ante la dotación de sus vastos conocimientos artilleros, de modo que, tras el toque de zafarrancho de combate, se dirigió a uno de los montajes y preguntó si estaba cargado el cañón. Ante la respuesta negativa, comenzó a dar una teórica sobre la forma correcta de apuntar... y finalmente accionó el tirafrictor. El cañón estaba cargado, y el retroceso lanzó al almirante contra un mamparo, dejándolo malherido. Sumaria al canto. El juez instructor interrogó al oficial de artillería y a toda la cadena de mando del buque, careó al jefe de pieza con el apuntador, y llegó a una conclusión definitiva: el cañón no estaba cargado. Así que ¡ojo cuando investiguen sumarias...!

En el siglo XX se usaba más *causa* que *sumaria* para definir el proceso criminal. El teniente de navío Butrón, célebre en la Armada de los años veinte de dicho centuria, era tan dejado para el papeleo como ingenioso y simpático cuando se ponía a redactar. Sus anécdotas le hicieron famoso. Un buen día fue nombrado juez instructor de una causa para averiguar cierta desaparición de material en el buque donde estaba embarcado. No dio una: equivocó providencias, suplicatorios, exhortos... Y el jefe de Estado Mayor de Cartagena sentenció: «Butrón va a aprender a encausar como es debido; será el juez de las veinte primeras causas que se formen en el Departamento». A la semana, función de gala en el Teatro-Circo de Cartagena, con el capitán general, los demás generales de Marina, el gobernador, el alcalde y el *toût* Cartagena llenando palcos y butacas, en una de de las cuales se aposentaba Butrón con sus galas de teniente de navío. Se representaba *Otelo*, y cuando este último se disponía a apuñalar a su querida Desdémona... se levantó Butrón y gritó: «¡No la mates, no la mates que me dan la causa!».

 Ahí finalizó la función, y el mes en el correspondiente castillo lo dio por bien empleado.

El que les habla solamente ha tenido que instruir una causa. Fue en su primer destino de alférez de navío, a bordo de la fragata rápida *Temerario*. En el fondeadero de Cala Salitrona, al dar el portalón, uno de sus candeleros de bronce se marchó al fondo del mar. Costaba quinientas pesetas, pero sobre todo... estaba a cargo, y eso es sagrado. Tuve que estudiar de lo lindo para no terminar como Butrón.

Documentación de legislación, legislación marítima de España

Tenemos a la vista el *Manual de Reales Órdenes de Generalidad para el gobierno de la Armada, recopilado y publicado, en virtud de Real Órden, por D. Juan Lasso de la Vega y Argüelles, archivero del Ministerio de Marina*, para el año 1868, el de «la Gloriosa». Un maravilloso trabajo que incluye un diccionario de la legislación marítima de España, que es una suerte de lo que hoy llamamos «índice analítico». Leyendo a partir del 14 de septiembre, vemos un «descanso» hasta el 11 de octubre, en que Topete, ya ministro, se pone en marcha y comienza «la exención del Servicio de la mayor parte de los Generales de la Armada».

Pero, debido a la complejidad y abundancia de reales órdenes, en parte provocada por el enorme número de ministros que tuvimos en el XIX (115), se llegó a decir de la Marina:

«Nada más confuso y caótico que la legislación sobre nuestros elementos marítimos de guerra y sobre los organismos y cuerpos dedicados a su servicio. Recogerla y ordenarla es empresa difícil, y su consecución verdadero milagro, que no pueden realizar quienes no se hallen dotados de las condiciones sobrenaturales necesarias para operar maravillas

Los ordenamientos promulgados un día se derogan, se suspenden, total o parcialmente, se sustituyen o se retocan al otro, sin poder concretar afirmaciones precisas y definitivas y su conjunto constituye un conglomerado fragmentario ente cuyos componentes la más segura experiencia vacila, sin poder concretar afirmaciones precisas y definitivas.

Por eso la fabricación de un cuadro de vigencias ha sido para nosotros penosísima, y aun habiendo aplicado a la tarea la mejor voluntad no estamos seguros de la perfección del trabajo» (6).

Colección de Reglamentos

Cuando llegó al Ministerio por segunda vez don Juan Bautista Antequera y Bobadilla (8 de enero de 1884), su primera preocupación fue orgánica; y, para sacar su reorganización adelante, se apoyó en cinco (7) jefes de la Armada de reconocido prestigio, a los que se conoció bajo el mote conjunto del «Pentágono». El más antiguo de los cinco era el futuro ministro don Ramón Auñón y Villalón, que hizo los «reglamentos de la correa», padres de esa joya actual de la Armada que se llama la Colección de Reglamentos y de la que, desde hace bastante tiempo, disponemos de archivo digitalizado.

(6) ALCUBILLA: *Diccionario de la Administración española*, t. XI, p. 43. Madrid, 1923 (6.^a ed.)

(7) TT.NN. 1.^a clase Auñón, Piñeiro, Ardois, Concas y Villaamil. Véase BLANCO NÚÑEZ, José M.^a: «Organización ministerial y ley de escuadra de Antequera», en *Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, núm. 7. Madrid, 1990.

Auñón consiguió que, en 1885, la Armada publicase, corregidos y puestos al día con arreglo a la legislación vigente, los reglamentos del Ministerio de Marina, la Junta Superior Consultiva, el Archivo Central, el Museo Naval, la Biblioteca Central, Exposición Marítima permanente, el Consejo de Premios, el Consejo Supremo, Abordajes, Arqueo, Inválidos, Licencias, Escala de Reserva, Indemnizaciones..., y así hasta cincuenta y ocho más que formaron la solera de la colección de que hoy en día disfrutamos.

Siglo xx: la TSH... seguida de la telefonía, el teletipo, el ordenador..., la cifra *on* y *off line*

La aparición de la radio (acorazado *Pelayo*-crucero *Extremadura*, primeras pruebas, verano del 1904) cambió muchas cosas en la Armada. Los comandantes perdieron independencia, y ya no había que acercarse a los vigías para enterarse de las últimas órdenes. La frase «en saliendo de Castillos, nadie sabe lo que pasa» empezó a tambalearse. Pero había la madre que hemos visto de cuadernos para todo, y de la mano de la TSH llegaron los libros registro de todo tipo, la impresión manual de los radios y los específicos de algunas cosas, por ejemplo el que anotaba los boletines oficiales del Ministerio de Marina.

Los almirantes Rodríguez Martín-Granizo y González-Aller Hierro, en la primera edición de su libro sobre los submarinos republicanos (8), incluyen un valioso Apéndice I que contiene «Radios de interés referentes los submarinos republicanos 18-07-1936–20-09-1937». Son copia de los originales que se encuentran en el SHM; Documentos de la Guerra Civil (documentación republicana), legs. 486 y 494, que comprenden varias carpetas.

El hallazgo de estos radios —en los archivos de Tierra, que no en los de Marina— fue fundamental para poder armar la historia que dichos almirantes relatan. Años después, la apertura de los archivos de la Kriegsmarine (Bundesarchiv-Militarchiv) obligó a publicar una segunda edición, donde se aclara, a la vista de la documentación alemana desclasificada, el durante tantos años misterioso hundimiento del C-3. (Del primer aviso fui testigo: En 1992, recibí una llamada del capitán de fragata Miguel Castillo Cuervo-Arango, agregado naval en Bonn, para que anunciase al almirante Martín-Granizo el hallazgo de los papeles y el envío de traducciones de los artículos aparecidos con tal motivo.)

De la mano de la radio, a la que en los años treinta se incorporó la telefonía sin hilos y los circuitos tácticos con señales codificadas y registradas en los correspondientes libros, llegó la «cifra», que demandaba sus propios oficiales de guardia —por lo usual, los que no las montaban en la mar: habilitado, médico y capellán—. Modernamente utilizamos la cifra *on line*, que facilita mucho las cosas.

(8) RODRÍGUEZ MARTÍN-GRANIZO, Gonzalo, y GONZÁLEZ-ALLER HIERRO, José Ignacio: *Submarinos republicanos en la Guerra Civil española*. Madrid, 1982 (2.^a ed.)

Documentación mensual en una escuadrilla a día de hoy

El cuadro que sigue abrirá a sus ojos a la complejidad actual de la documentación a rendir que, apoyándose en hojas de cálculo EXCEL, se contienen en las instrucciones de una escuadrilla de escoltas, para facilitar la labor a sus buques. Eso sin olvidar los cuadernos de bitácora, toda la documentación preceptiva de operaciones, partes de ejercicios, comisiones y campañas, mensajes tipificados de salida, situación, llegada, FIRs (informes de primeras impresiones)...

Conclusión: un buque es una máquina de fabricar documentación, documentación que debe archivar y, de acuerdo con el reglamentos de archivos en vigor, cada cinco años, una vez clasificada debidamente en legajos, enviar al archivo intermedio, que luego seguirá su procedimiento específico antes de elevarlos al archivo general.

Documentación mensual	JAN.	FEB.	MAR.	APR.	MAY.	JUN.	JUL.	AGO.	SEPT.	OCT.	NOV.	DEC.
Racionamiento	1-10	1-10	1-10	1-10	1-10	1-10	1-10	1-10	1-10	1-10	1-10	1-10
CDE (MSJ-INRE)	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Control gastos PAF (MSJ)	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Ampliaciones compromiso (MSJ)	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15
Datos consumo máquinas	1-5	1-5	1-5	1-5	1-5	1-5	1-5	1-5	1-5	1-5	1-5	1-5
Dstrucción cifra OTAN	1-5	1-5	1-5	1-5	1-5	1-5	1-5	1-5	1-5	1-5	1-5	1-5
Dstrucción cifra nacional	1-5	1-5	1-5	1-5	1-5	1-5	1-5	1-5	1-5	1-5	1-5	1-5
Listado EDO's (semanal)												
0	día 1	día 1	día 1	día 1	día 1	día 1	día 1	día 1	día 1	día 1	día 1	día 1
Documentación bimensual												
Material de buceo	1-5		1-5		1-5		1-5		1-5		1-5	
Documentación trimestral												
Análisis de agua	SI			SI			SI			SI		
Pedido medicamentos incluido en el cargo	SI			SI			SI			SI		
DDD	SI			SI			SI			SI		
MSJ informe EW (CIC jefe OPS)	1			1			1			1		
MSJ instrucción y adiestramiento	10			10			10			10		
Certificación de equipos plataforma	antes del 9			antes del 9			antes del 9			antes del 9		
Informe personal clasificado (SSN)	SI			SI			SI			SI		

Base de datos personal profesional	SI			SI			SI			SI		
Plan concilia Armada	1° Semn.			1° Semn.			1° Semn.			1° Semn.		
Documentación semestral												
Estado eficiencia armas navales (RPE-5)					1-30						1-30	
Reconocimiento pólvora (RPE-4)		SI							SI			
Recompensas			1-30						1-30			
Revista SEGOP												
Inventario cifra (claves y equipos)						1-10						1-10
Documentación anual												
Jornadas SEGOP												
Cargos de derrota de instrumentos náuticos	SI											
Cargos de derrota de cronometría	SI											
Control anual de publicaciones de comunicaciones												
Control anual de publicaciones de navegación												
Control anual de publicaciones de guerra electrónica												
Control anual de publicaciones de táctica												

ÍNDICES

DE LA REVISTA DE HISTORIA NAVAL



Está a la venta el tomo IV de los ÍNDICES GENERALES de la REVISTA DE HISTORIA NAVAL, que comprende los contenidos de los números 101 al 125 distribuidos en las entradas que siguen:

- Introducción (estudio histórico y estadístico).
- Currículos de autores.
- Índices de los números 101 al 125.
- Artículos clasificados por orden alfabético.
- Índice de materias.
- Índices de autores.
- Índice de la sección *La historia vivida*.
- Índice de la sección *Documentos*.
- Índice de la sección *La Historia Marítima en el mundo*.
- Índice de la Sección Noticias Generales.
- Índice de la sección *Reseñas*.
- Índice de ilustraciones.

Un volumen extraordinario de doscientos ocho páginas, del mismo formato que la REVISTA, **se vende** al precio de **9 euros** (IVA más gastos de envío incluidos). También están a disposición del público los índices de los cien números anteriores, en tres tomos, actualizados, al precio de 9 euros. Se pueden adquirir en los siguientes puntos de venta:

- Instituto de Historia y Cultura Naval
Juan de Mena, 1, 1.º. 28071 MADRID. . Tef: 91 312 44 27 y Fax: 91 379 59 45
C/e: ihcn@fn.mde.es
- Servicio de Publicaciones de la Armada
Montalbán, 2. 28071 MADRID. Fax: 91 379 50 41
- Museo Naval
Juan de Mena, 1, 1.º 28071 MADRID. Fax: 91 379 50 56. Venta directa.

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL