

GUIA

DEL ARCHIVO MUSEO

"D. ALVARO DE BAZAN"

ANA MARIA VIGÓN

VISO DEL MARQUES
MCMLXXXV

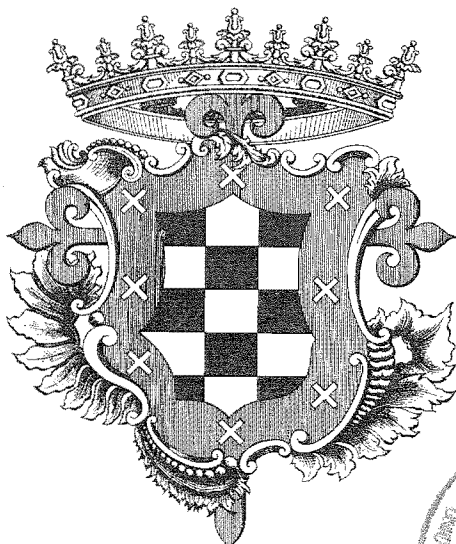
**GUIA DEL ARCHIVO
GENERAL DE MARINA
«DON ALVARO DE BAZAN»**

Por Ana María Vigón Sánchez
del Cuerpo Facultativo de Archivos, Bibliotecas y Museos

Instituto de Historia y Cultura Naval

1985

R-444



GUIA

DEL ARCHIVO MUSEO

"D. ALVARO DE BAZAN"

ANA MARIA VIGÓN

VISO DEL MARQUES
MCMLXXXV

Portada diseñada por D. Juan del Campo Muñoz

Depósito Legal: M-13559-1986

I.S.B.N.: 84-505-3217-5

N.I.P.O.: 076-86-016-9

Impreso por:

Gráficas Lormo

Isabel Méndez, 15

28038 MADRID

INDICE

Presentación	ix
Prólogo	xi
1. Los Archivos de Marina	1
2. Descripción de fondos	11
2.1. Secretaría de Marina y Organismos Superiores de la Armada	15
2.2. Cuerpos Patentados	43
2.2.1. Cuerpo general	47
2.2.2. Infantería de Marina	51
2.2.3. Artillería de Marina	59
2.2.4. Ingenieros de la Armada	69
2.2.5. Cuerpo del Ministerio (Intendencia)	77
2.2.6. Guardaalmacenes	87
2.2.7. Cuerpo de Intervención	97
2.2.8. Cuerpo Jurídico.— Tribunales de Justicia	103
2.2.9. Cuerpo de Pilotos	119
2.2.10. Maquinistas	125
2.2.11. Sanidad de la Armada: Cirujanos.— Farmacéuticos. — Practicantes.— Hospitales	131
2.2.12. Cuerpo Eclesiástico de la Armada	149
2.2.13. Archiveros de Marina.— Auxiliares de Oficinas y Archivos	153
2.3. Cuerpos de Suboficiales	171
2.3.1. Contra maestres	175
2.3.2. Condestables	181
2.3.3. Celadores de Puerto	195
2.3.4. Guardias de Arsenales	203
2.3.5. Torpedistas-Electricistas	207
2.3.6. Radiotelegrafistas	215
2.4. Maestranza	223
2.5. Matrículas.— Matrículas y Pesca	229
2.6. Reserva Naval	235

2.7.	Marina Civil.....	239
2.8.	Buques de la Armada: Historiales.— Libros matrices.— Cuadernos de bitácora.— Diarios de navegación.— Cuadernos de máquinas.— Expedientes de buques.— Estados de Fuerza y Vida.— Anotaciones.— Expediciones de Indias.— Expediciones de Europa.— Expediciones	243
2.9.	Aeronáutica Naval	251
2.10.	Guardacostas	261
2.11.	Correos Marítimos	267
2.12.	Curso y Presas.....	273
2.13.	Presidios	277
2.14.	Navegación Mercantil.....	281
2.15.	Arqueos	293
2.16.	Arsenales	299
2.17.	Comisiones de Marina en el extranjero.....	311
2.18.	Montes de Marina.....	321
2.19.	La Cavada y Liérganes	325
2.20.	Artillería.— Material	331
2.21.	Torpedos y Defensas submarinas.— Bases Navales	335
2.22.	Administración económica de la Armada: Consignaciones.— Contratos.— Asientos.— Carbones.— Nóminas.— Ordenación general de Pagos	349
2.23.	Comandancias Militares.....	377
2.24.	Capitanías de Puerto	383
2.25.	Consejo de Gobierno y Administración del fondo de Redenciones y Enganches.....	397
2.26.	Pensiones	411
2.27.	Cruces y Recompensas	421
2.28.	Real Compañía de Guardiamarinas	425
2.29.	Colegios de San Telmo y Escuelas náuticas	433
2.30.	Instituto Asturiano	439
2.31.	Escuelas y Academias.....	443
2.32.	Real Observatorio Astronómico de Marina	447
2.33.	Depósito Hidrográfico y Dirección de Hidrografía	465
2.34.	Semáforos.....	471
2.35.	Indiferente	481
2.36.	Archivo Histórico	487
2.37.	Reales Ordenes	491
2.38.	Estadística	495
2.39.	Impresos	501
2.40.	Fondo documental procedente de Cádiz.....	505
2.41.	Fondo documental procedente de Ferrol	509
2.42.	Fondo documental procedente de Cartagena	513

PRESENTACION

Según expone Ana M.^a Vigón en el prólogo de esta Guía su propósito ha sido dar una idea de los cuerpos, elementos y organismos de la Armada y su evolución para facilitar el acceso a las secciones que constituyen el archivo de Marina del Viso del Marqués.

Dadas las características y fines de la Guía, y muy especialmente de su autora, se presenta de forma rigurosamente sistemática. El índice muestra ya la amplitud y variedad temática del Archivo, dentro de su orientación naval. Las secciones se reseñan con una introducción de tipo histórico de cada cuerpo u organismo de la Armada, una a una, que no queda limitado al período comprendido por la documentación existente en el Archivo, sino que se completa con su origen y evolución primera accediendo a otras fuentes que se citan puntualmente.

Se expone después un apartado titulado «Documentación» en el que se citan las series que abarca la sección correspondiente, aclarando el sistema seguido para su ordenación y el volumen del campo documental. Para terminar, se citan fuentes y bibliografías, en las que aparecen las series del mismo archivo relacionadas con el tema, la documentación que puede consultarse en otros y las publicaciones que también ofrecen algún interés.

Así, al hablar de la navegación marcantil, se señala el origen de la reglamentación relativa a estas actividades en la Casa de la Contratación en 1503, indicando que pueden encontrarse informaciones válidas en las obras de Artiñano y Fernández Duro. Se recuerda que la fábrica de Liérganes arranca de la llegada de Juan Curcio a España en 1617 para montar una fábrica de fundición en virtud de privilegios concedidos a tal fin, iniciando así una larga historia de la que han quedado noticias en el propio archivo, en el de Simancas y el Histórico Nacional, sin olvidar la obra del Profesor Alcalá Zamora. Igualmente se manifiesta que la serie de Corso y Presas se puede estudiar en las colecciones del Museo Naval, Navarrete, Vargas Ponce, Sanz y Barutell y Vázquez Figueroa. Nada se deja de lado, ninguna pista o señal útil se omiten, incluso que el ejemplar del decreto de Patiño de 1725 existente en el Museo Naval es fotocopia del que se conserva en la Biblioteca Nacional, impreso en 1736 por lo que no puede descartarse

que se hayan incluido en él disposiciones posteriores a la fecha del preámbulo. El investigador queda advertido.

No cabe duda pues de que los propósitos de la autora se han cumplido y esta breve descripción nos aclara lo que significa para ella «ligera idea». Pero tales propósitos no se han alcanzado simplemente, se han superado con amplitud porque más que una Guía del Archivo Bazán se ha realizado una Guía de la documentación de la Armada, o más propiamente, estamos ante la Guía del investigador sobre la historia naval española. Guía que no está dirigida exclusivamente al historiador avezado, sino también al investigador novel que sin experiencia previa se acerca a este trabajo cargado de curiosidad e ilusión adentrándose por el aparente laberinto del Archivo con toda facilidad, conducido con mano segura por una Guía que desde hoy está a su servicio.

Queda trabajo por hacer, series por clasificar y, fundamentalmente elaborar los catálogos que seguirán a esta Guía, labor que queda encomendada desde ahora a la persona que sustituirá a Ana M.^a Vigón tras la jubilación forzosa que la aparta de la labor que ha llenado su vida día a día durante treinta largos años. Honor y estímulo a los que estoy seguro sabrá responder nuestro futuro archivero.

JOSÉ MARÍA ZUMALACÁRREGUI CALVO

Capitán de Navío

Director del Museo Naval de Madrid y

Archivo General de Marina

«Don Alvaro de Bazán»

PROLOGO

Hace muchos años que inicié esta Guía. En ella he querido dar una ligera idea de la organización de los diversos Cuerpos de la Armada, de los elementos y organismos que la constituyeron y de la evolución de cada uno de ellos, a fin de facilitar el acceso a las secciones. Sobre todo, he intentado señalar la relación existente entre las distintas secciones del Archivo para que la búsqueda de documentación sobre un asunto determinado se realizara en todas las que pudieran conservarla.

No se si habré conseguido algo de lo que me proponía. Al examinar ahora el conjunto de temas veo que en algunos faltan muchas cosas, sobran en otros y, en general, adolece de falta de regularidad.

Tampoco es satisfactoria la ordenación de asuntos dentro de la Guía, pero he intentando varias diferentes, sin conseguir mejorarla. Este es el único aspecto en el que nuestro Director se negó a hacerme sugerencias.

En todo caso, espero que la Guía, con todos sus defectos, pero con todo el trabajo que representó para nosotros, sea un camino para la investigación, en espera de los Catálogos que, más adelante, se podrán hacer.

En mi labor encontré la ayuda incondicional e inapreciable de los hermanos Vicente y Juan del Campo, que estuvieron en el Archivo casi desde su fundación; a ellos se agregó no hace mucho otro Vicente del Campo, hijo de Juan, que parece ser, también, una buena adquisición; en diferentes períodos, Antonio, Manolo y otros tres marineros del Museo Naval que, en momentos de urgencia, vinieron a echarnos una mano. A ellos y, en general, a todos los que trabajan en el Archivo-Museo «Don Alvaro de Bazán» que se preocuparon con cariño de mi bienestar allí, debo mi gratitud.

También debo expresar mi agradecimiento al Director, D. José María Zumalacárregui, que tuvo la paciencia de leer —y, con frecuencia, criticar— los temas que le fui presentando; y al Subdirector, D. Ricardo Cerezo que, con el Director, se ocupó activamente de la adquisición de estanterías metálicas para los depósitos documentales, así como de instalar una sala de trabajo y de investigación, pequeña pero muy bien acomodada.

A las Jefes de Investigación del Museo Naval, especialmente a Lola Hi-

gueras, que es el enlace entre el Archivo y el Museo y a la que debo más de lo que puedo decir; a Jaime Fernández, Secretario del Museo que ha elegido con cuidado lo que le pareció mejor para las ilustraciones de la Guía; a Marí Cruz Alonso, que —a veces a regañadientes— nos proporcionó cartones, balduque, etc., sin los que un Archivo no puede trabajar; a Mari Carmen, Pilar, Carmela, Isabel y Alicia que, con el mayor cuidado, han pasado a máquina este trabajo.

15 de junio de 1985

1. LOS ARCHIVOS DE LA MARINA

1. LOS ARCHIVOS DE LA MARINA

La Historia de la Marina no puede reconstruirse solamente con los documentos que guardan los llamados Archivos de la Marina. La documentación en que pueden hallarse estas noticias es muy diversa y, por ello, hay que referirse —aunque sea de forma muy somera— a los distintos Archivos en que se ha conservado.

El período que corresponde a la Edad Media debe rastrearse en los fueros y cartas pueblas otorgados por los Reyes a las poblaciones y señoríos; en las Cartas Reales dirigidas a los municipios, monasterios y señoríos en requerimiento de servicios; en las cartas de hermandad que se establecían entre las villas costeras para su defensa; en los Cartularios de los monasterios; en las Crónicas de los Reyes y de algunos Obispos y Caballeros; en los libros de Cortes de los antiguos Reinos y en las Actas de estas mismas Cortes; en los Códigos jurídicos y de navegación mercantil y de guerra; también en los Archivos de los Estados extranjeros con los que comerciaban o guerreaban los armadores de la costa cantábrica y mediterránea por su cuenta o por convenio con su Rey.

Es cierto que estos documentos, en gran parte, han sido transcritos y publicados en diversas Colecciones, pero existen aún investigadores que desean ver los documentos originales con objeto de comprobar algún dato que les parece dudoso o subsanar errores en la lectura de algún punto.

Parte de esta documentación se ha perdido en una u otra guerra o ha llegado a desaparecer por ignorancia o descuido de los que la tenían a su cargo.

Otra parte se siguió conservando —en ocasiones, de forma precaria— en los municipios, archivos catedralicios, monasterios y archivos particulares a que siempre habían pertenecido. Otra, en fin, ha pasado a los Archivos del Estado y regionales en donde pueden ser consultados y, en general, se conservan a disposición de todos los estudiosos.

De estos Archivos hay que citar, desde luego, el de la Corona de Aragón que contiene, entre otras series, el Archivo Real con documentos, cartularios y registros que comprenden desde el año 875 hasta comienzos del siglo xviii; guarda también el Archivo del Consejo de Aragón, creado por Fernando el Católico y suprimido por Felipe V.

En estas dos series se encuentran noticias de armamentos y expediciones navales, relaciones diplomáticas con los países mediterráneos, política exterior aragonesa y catalana y, en general, todo lo relativo a la organización marinera de este reino. Su contenido llega hasta los años 1713 y 1727.

En el Archivo general de Valencia, fundado por Alfonso V en 1419, está reunida la documentación producida por los organismos que gobernaron este reino desde la Reconquista y durante la época foral: por consiguiente, también en él se pueden hallar noticias sobre la participación de esta región en las empresas marítimas, comerciales y guerreras, de este período.

El Archivo regional de Mallorca guarda los fueros y privilegios concedidos por los Reyes aragoneses a las Islas y la documentación administrativa del antiguo reino: es, pues, otro centro documental que hay que conocer para completar la Historia de la Marina levantina.

En cuanto a la Marina castellana del mismo período que, en principio, comprende todo el resto de la nación, hay que considerar, ante todo, tres grandes Archivos: el Histórico Nacional, el general de Simancas y el de Indias; aunque no se deben olvidar los de la costa cantábrica: Santander, San Sebastián y otros.

El Archivo Histórico Nacional, creado en 1866, ha recogido la mayor parte de la documentación de los monasterios de que se incautó el Estado cuando la desamortización de Mendizábal (1836). Como la importancia de los monasterios fue fundamental en la organización administrativa de la zona en que estaban establecidos, hay que tenerlos también en cuenta en el momento de estudiar la actividad pesquera, comercial y guerrera de su zona de influencia.

Guarda también este Archivo la documentación de las Ordenes Militares que tanta importancia tuvieron en el período de la Reconquista. Cuando, más tarde, en el siglo XVIII las Ordenes se convirtieron en simples títulos honoríficos, las pruebas de limpieza de sangre que los agraciados debían hacer para el ingreso en la Orden, constituyen una verdadera mina para los estudios genealógicos. Y como muchos marinos de dicho siglo y del XIX fueron agraciados con títulos de una u otra orden, en esta sección del Archivo H. Nacional se pueden completar los datos que con tanta frecuencia buscan, en nuestro Archivo, los descendientes de aquellos.

La sección de Estado del mismo Archivo contiene también una parte de nuestra Historia marinera: durante el siglo XVIII y en el XIX, los marinos tuvieron, sobre todo en América, una intervención muy activa en los asuntos públicos y, con frecuencia, debían informar al Ministerio de Estado, de los acontecimientos de que eran testigos o en los que habían tenido que participar. Los fondos de esta sección comprenden sólo hasta la muerte de Fernando VI y son su complemento los del Archivo del Ministerio de Asuntos Exteriores que han sido transferidos, en parte, al Archivo de la Administración de Alcalá.

En el mismo Archivo se encuentran también las secciones de Consejos

suprimidos y de Ultramar que deben guardar documentación relacionada con la que se conserva en nuestros Archivos.

En el Archivo general de Simancas se halla toda la documentación relativa a la Administración del Estado durante la época de los Austria, a excepción, naturalmente, de la que correspondía a las regiones forales. En la Sección de Guerra y Marina se guarda toda la referente a estos ramos durante el indicado período. Otras secciones, como las de Estado y Hacienda, pueden servir de complemento para el estudio que nos ocupa; pero siempre depende del aspecto que quiera conocer el investigador.

La serie Marina del Archivo de Simancas conserva la documentación de este Ministerio, desde la organización de sus diversos Cuerpos y servicios en el siglo XVIII hasta el año 1783: fue el único envío que hizo Marina a Simancas, el año 1826. Pocos años después anunció el Archivo que no podía recibir más papeles porque se había agotado su capacidad.

Se pensó entonces en buscar un nuevo alojamiento para el Archivo General y se determinó establecerlo en el antiguo Palacio Arzobispal de Alcalá de Henares por decreto de 17 de junio de 1851. Se hicieron en él las obras de adaptación que se juzgaron necesarias y, una vez concluidas, se iniciaron los envíos de documentación.

Las primeras remesas las hizo Fomento, en 1860 y 1864, con un total de 6.500 legajos; Gobernación remitió en 1861 más de 8.000; otros Ministerios enviaron, en distintas fechas, su documentación más antigua y Marina lo hizo en 1868, con legajos relativos, principalmente, a Arsenales y Construcción Naval.

Este antiguo edificio, de un gran valor artístico y con una carga histórica incalculable, fue incendiado y desapareció el año 1939. Con él desapareció, también, un trozo considerable de nuestra historia.

De los tres grandes Archivos citados antes, en relación con la Marina castellana, el general de Indias, es de una importancia capital para la historia de los descubrimientos, exploraciones, colonización y organización de las tierras de América y Filipinas, y de su integración como provincias en el organismo nacional.

La base de este Archivo fue la documentación de la Casa de la Contratación que, primero en Sevilla y luego en Cádiz, controló el comercio de la metrópoli con las provincias americanas desde el siglo XVI hasta el último tercio del XVIII; en él se guarda todo lo referente a la formación de las expediciones de descubrimiento y exploración de nuevas tierras; la formación de flotas comerciales y su protección; transporte de animales domésticos y de semillas, en una y otra dirección del Atlántico, para aclimatar en ambos continentes las especies que se consideraban convenientes y las relaciones de los viajeros que embarcaban para América con propósito, en general, de establecerse definitivamente allí.

Por otra parte, una R.O. de 22 de septiembre de 1851 comunicada por Gobernación a todos los Ministerios, dispuso se entregaran a este Archivo todos los documentos que tuvieran relación con las provincias americanas.

Tanto el Archivo de Marina, como el de Simancas, acataron la disposición y, aunque algunos papeles quedaron en los anaqueles de Marina, siempre se recuerda esta orden como uno más de los sucesivos expolios que, a lo largo del siglo XIX, sufrió nuestro Archivo.

En efecto, el 5 de noviembre de 1832 se creó el Ministerio de Fomento general del Reino y el 9 del mismo se hizo la declaración de los asuntos que, en adelante, le iban a competir. Entre otros —que nunca estuvieron bajo la jurisdicción de Marina— se enumeraban varios que hasta entonces le habían correspondido. Eran:

- Construcción y conservación de puertos mercantes.
- Comercio interior y exterior.
- Nuevas poblaciones establecidas o proyectadas.
- Plantío y conservación de montes y arbolado.
- Minas y canteras.
- Imprenta y periódicos del gobierno y particulares. Imprenta Real.
- Correos.
- Juntas y Tribunales de Comercio.
- Alistamientos, sorteos y levadas para Ejército y Marina
- Real Instituto Asturiano.

El 1 de abril de 1833 se dio orden al Archivo para que remitiera al Ministerio de Fomento la documentación correspondiente a los negociados de Montes, Fábrica de la Cavada, obras de Muelles y Puertos y Colegio de Medicina y Cirugía de Cádiz. El 16 del mismo mes se hizo la entrega, con las formalidades previstas, a excepción del negociado de la Fábrica de la Cavada que devolvió Fomento porque, en realidad, no le correspondía.

El 7 de septiembre de 1847 se ordenó entregar al Ministerio de Comercio, Instrucción y Obras Públicas todos los legajos y papeles referentes al ramo del Comercio que conservara el Archivo: el 15 del mismo mes, el Archivero de Marina comunicó a su Ministro que el día anterior había quedado cumplimentada la orden.

El 18 de octubre del mismo año 1847 se dio orden para que los papeles que había en el Archivo de Marina, correspondientes a la Gobernación de Ultramar, a los que, en 1820, se habían agregado los del antiguo Ministerio Universal de Indias y los pertenecientes al Consejo y Cámara de aquellas provincias se trasladaran al Archivo del Ministerio de la Gobernación. El día 24 del mismo mes se hizo la entrega.

Ahora bien, desde 1860 en adelante, todos éstos y otros Ministerios habían remitido su documentación más antigua al viejo Archivo de Alcalá de Henares donde se perdió en el incendio de 1939.

Pueden también proporcionar noticias interesantes para la Historia de la Marina, el Servicio Histórico y el Cartográfico militares y el Archivo general militar de Segovia. En ellos se encuentran planos de Arsenales y cartas geográficas, trabajadas por ingenieros de Ejército para la Armada;

también documentación relativa a las expediciones militares en que la Marina había formado parte de los Cuerpos de Ejército que iban a combatir. Además en la Sección de Expedientes personales, se pueden encontrar los de aquellos marinos que por alguna razón pasaron a los Cuerpos de Ejército, así como los que de estos Cuerpos se hicieron marinos más tarde.

Finalmente, no hay que olvidar que en el Archivo de Palacio y en la R.A.H. se encuentran relaciones de expediciones y otros documentos de consulta obligada, especialmente para el investigador de la Historia de América.

* * * *

Son Archivos de Marina:

- El Archivo del Museo Naval.
- El Archivo General de Marina «Don Alvaro de Bazán».
- El Servicio Histórico de la Armada.
- El Archivo Central del Cuartel General.
- La sección Marina del Archivo de la Administración Central de Alcalá de Henares que también puede considerarse de Marina pues, aunque atendido sólo por personal del mismo Archivo, su consulta debe ser autorizada por el director del Museo Naval.

Aparte de estos Archivos hay que recordar los que, bajo la responsabilidad directa del capitán general, existen en los antiguos Departamentos —hoy Zonas marítimas— y en los que se reunieron los Archivos de las Capitanías Generales, las Contadurías e Intendencias y los Arsenales, además de recibir la documentación que las Comandancias militares y Capitanías de Puerto de su jurisdicción debían remitirles en plazos determinados.

El contenido de esta guía se refiere, exclusivamente, al Archivo general. Por ello, sólo se alude, de paso, a los demás Archivos.

La creación del Archivo General de Marina «Don Alvaro de Bazán» tuvo lugar por decreto de 26 de noviembre de 1948.

Los depósitos del Archivo central del Ministerio estaban llenos y las Dependencias amenazaban quemar el contenido de sus Archivos por falta de espacio para guardar la documentación que se continuaba produciendo.

En un primer momento se dio orden para que la documentación antigua del Archivo Central se estibara en unas cámaras del sótano carentes de las condiciones mínimas para que la documentación que en ellas se depositara se pudiera conservar.

Era entonces director del Museo Naval el que después fue almirante D. Julio Guillén Tato. Consciente del riesgo que esta resolución representaba, propuso suspender la operación y buscar un edificio que permitiera reunir toda la documentación que se hallaba dispersa en los Archivos de Marina. Conocía ya el viejo palacio de los marqueses de Santa Cruz, de Viso del Marqués y, por razones históricas, le pareció el lugar más adecuado para instalar en él el Archivo que proyectaba.

Se firmó el contrato de alquiler por un plazo, prorrogable, de 90 años; se hicieron las obras más elementales y se comenzaron a preparar las salas para recibir la documentación; y, en su tiempo, se comunicó al Archivo Central del Ministerio y a los de los tres Departamentos que podían empezar a remitir, inventariada y gradualmente, la documentación anterior a principios del siglo xx.

Desde el año 1950 a 1968 el Archivo Central hizo remesas continuadas de documentación al nuevo Archivo. También los Archivos de Cádiz, Ferrol y Cartagena enviaron documentación pero, a excepción de Ferrol que remitió una parte importante, en cantidad y calidad, de sus fondos documentales, los Archivos de Cádiz y Cartagena enviaron sólo una pequeña parte de los suyos y conservaron en sus depósitos lo que consideraban de mayor interés.

Por ello desapareció documentación totalmente irremplazable de los siglos xviii y xix en el incendio que destruyó el Archivo del Departamento de Cádiz en 1976. Entre ella, los Archivos de Cuba que habían conservado la relativa a las provincias que fueron españolas de América del Norte, de México, América Central y Puerto Rico, además de la propia de la isla; documentación que, en parte, se había trasladado al Archivo de Cádiz cuando, en 1898 ocuparon Cuba los americanos.

La capacidad del Archivo de Viso del Marqués quedó superada en 1968 y se dio orden para suspender los envíos. Pero la producción documental se había incrementado notablemente y, en muy poco tiempo, volvió a presentarse el problema de falta de espacio en los depósitos del Archivo Central en términos más acuciantes aún que en 1948.

Había que buscar una nueva solución y, en 1974, se acordó con el Ministerio de Educación Nacional que el Archivo Central del Ministerio remitiera en calidad de depósito, al Archivo de la Administración Central de Alcalá de Henares, la documentación posterior a la última guerra civil; más adelante este convenio se extendió a los Archivos de los Departamentos.

La documentación de la guerra civil de que disponía Marina quedó depositada en el Servicio Histórico de la Armada que, por ahora, sólo conserva esa documentación. La anterior —que comprende el período que va de 1784 a 1936— constituye actualmente el contenido del Archivo «Don Alvaro de Bazán».

Este Archivo está, pues, formado por cuatro grupos de documentación: la procedente del Archivo Central del Ministerio y la remitida por los Archivos de los Departamentos de Cádiz, Ferrol y Cartagena.

En estos últimos años se han sustituido las estanterías de mampostería, de siete metros de altura, por tres pisos de estantería metálica que permiten el acceso directo a toda la documentación: de este modo se han puesto en uso secciones que nunca o casi nunca se habían consultado, por la dificultad de alcanzarlas. También se han podido bajar de los desvanes —en los que se habían colocado temporalmente— series muy importantes, como la documentación económica del siglo XIX y comienzos del XX, la de Estadística, la de Juzgados de Marina y otras que han podido incorporarse al servicio de la investigación.

También se han establecido sistemas de iluminación de seguridad y de detección de incendios en evitación de posibles catástrofes.

Fuentes y bibliografía

A.B.— Archivo. Legajo único.

A.B.— Secretaría. Generalidad y Asuntos Particulares.

M.N.— Inventario de la documentación remitida a Simancas en 1826.

M.N.— Inventario de la documentación remitida a Alcalá de Henares en 1869.
Colección legislativa de la Armada.

2. DESCRIPCION DE FONDOS

2. DESCRIPCION DE FONDOS

Como se dijo antes, la documentación del Archivo está formada por cuatro núcleos:

- La procedente del Archivo Central del Ministerio.
- La que envió el Archivo del Departamento de Cádiz.
- La remitida por el del Ferrol.
- La enviada por el de Cartagena.

La parte mayor y más importante es la primera y a ella se refiere, fundamentalmente, la guía.

Se ha procurado respetar la clasificación de origen aunque eso obliga, muchas veces, a un reajuste de las secciones porque, en los hallazgos que se van haciendo al ordenar la documentación estibada en los sótanos, se encuentran complementos de todas ellas y el espacio que se había dejado entre una y otra sección es, a veces, insuficiente para absorber los nuevos legajos que se forman.

La documentación del Archivo Central estaba clasificada, en su mayor parte, conforme al nomenclator aprobado el año 1885. Sin embargo, la de los últimos años del siglo XIX y de comienzos del XX, ya no responde enteramente a esta clasificación: el Archivo empezó a conservarla con la misma ordenación que había establecido la dependencia que la remitía aunque, ocasionalmente, otra parte de la misma se incluía en las series fijadas en el nomenclator.

Esta duplicidad de sistemas, en tanto no se hagan Catálogos de todas las Secciones, puede producir dificultades en las búsquedas. Por ello se ha intentado presentar, en cada sección, el tipo de documentos que puede incluir para que, al producirse el cambio de clasificación se pueda seguir el hilo de los asuntos.

Por ejemplo, la serie Expediciones que forma parte de la Sección Buques se continúa y, a veces, coincide con la documentación de las Secciones de Campaña, Información, Material y Personal que, en algún momento,

formaron parte del Estado Mayor Central o del Estado Mayor de la Armada y, algunas de ellas se convirtieron, después, en Direcciones generales.

La Sección del Archivo correspondiente a esta documentación se ordenó como Estado Mayor, con las series ya expresadas. No se ha incluido en la guía porque ha sido uno de los últimos trabajos de ordenación realizados.

En general, hay que decir que todas las Secciones se han incrementado algo con los trabajos de clasificación que se han ido realizando. Sin embargo, en la guía se han conservado las fechas y números de legajos que constitúan la Sección cuando se hizo el estudio de cada una de ellas. En todo caso, esto no ofrece dificultades porque es muy sencillo el manejo de estos fondos.

En cada Sección se distinguen tres tipos de asuntos:

- Generalidad
- Asuntos Particulares
- Asuntos Personales

Las dos primeras, ordenadas cronológicamente y los asuntos personales en forma alfabética. La generalidad incluye documentación que, aunque puede referirse a un individuo, su resolución afecta a la totalidad del Cuerpo, Dependencia o Entidad de que se trata; los asuntos particulares contienen los representativos de aspectos particulares de las entidades señaladas; y los personales los que atañen a un individuo como tal.

Finalmente, hay que añadir que en los sótanos hay, todavía, mucha documentación sin ordenar; tal vez, 500 o más metros lineales de estantería con papeles inútiles, por ahora, para la investigación.

Para quien venga destinado a este Archivo queda aún mucha tarea por delante, si aspira a que todo esté como debe estar.

2.1. Secretaría de Marina y organismos superiores de la Armada

2.1. Secretaría de Marina y organismos superiores de la Armada

Durante la época de los Austria en que se realizó la evolución del Estado medieval hasta llegar al Estado moderno, la resolución de los negocios de Estado se llevó a cabo por medio de los Consejos: a ellos correspondía la función legislativa; en muchos casos, también la ejecutiva y jurisdiccional y, como órganos consultivos, sirvieron de freno a las decisiones del poder Real.

Los Consejos eran 12. El de Guerra, al que correspondían los asuntos de Tierra y Mar, estableció en 1585 la separación de estos en dos Secretarías; en 1600 volvieron a reunirse bajo el mismo secretario pero, en 1606, se separaron de nuevo los asuntos de ambos Despachos.

Sin embargo, a partir de 1621, sólo hubo un Secretario de Estado para el despacho de todos los negocios hasta que, el 11 de julio de 1705, Felipe V dividió en dos la Secretaría del Despacho Universal; una para los asuntos de Guerra y Hacienda y otra para todos los demás.

Por Real Decreto de 30 de noviembre de 1714 aumentaron a cuatro las Secretarías del Despacho: Estado, Guerra, Justicia y Marina.

Para desempeñar ésta se nombró a D. Bernardo Tinajero de la Escalera, Secretario que había sido del Consejo de Indias y encargado de la construcción en naves. Los asuntos de Hacienda quedaron a cargo de un intendente universal y un veedor general.

Firmada la paz de Utrecht, se había presentado con urgencia la necesidad de reconstruir la Marina de España. La organización de la Marina borbónica se inició con la Real Cédula de 21 de febrero de 1714 que dispuso se reunieran en una sola Armada todas las existentes: habían existido la del Océano, la de la guarda del Estrecho, la de la guarda de la carrera de Indias, la de Avería y la de Barlovento; flota de Nueva España, galeones de Tierra firme, Armada del Sur, de Filipinas, de Cataluña, de Flandes, de Nápoles y de Portugal; todas ellas se habían mantenido en total independencia respecto de las demás y sus jefes y tribunales fueron distintos.

Se conservó, sin embargo, una pequeña escuadra de galeras en el Mediterráneo, con oficiales y organización propias hasta que fue suprimida por R.O. de 28 de noviembre de 1748.

El 28 de abril de 1715 se suprimió la Secretaría de Marina y se agregó a la de Guerra. También se suprimió la Veeduría general y sus asuntos pasaron a la Intendencia Universal de Hacienda.

El 3 de abril de 1717 se suprimió esta Intendencia y sus asuntos se agregaron a la Secretaría del Despacho de Justicia. Las Secretarías se reduje-

ron a tres: Estado, Guerra y Marina y Justicia que englobaba Gobierno político y Hacienda. En el año siguiente se encargaron a la Secretaría de Guerra y Marina todos los asuntos de Indias, a excepción de los eclesiásticos.

El 28 de enero de 1717 se había creado el cargo de Intendente general de Marina con atribuciones muy amplias y se confirió a José Patiño, del Consejo de las Ordenes, intendente general que había sido de Ejército durante la campaña de Barcelona de 1714. Se le encargó, además, la Superintendencia del reino de Sevilla y la Presidencia del Tribunal de la Contratación que, por la misma Real Orden, se hizo trasladar desde Sevilla a Cádiz. Estas circunstancias le permitieron continuar la proyectada reforma de la que ya había empezado a llamarse Armada Real, tal vez con más eficacia que si hubiera tenido el cargo de secretario del Despacho de Marina, pues tenía en sus manos, en gran proporción, las llaves de la economía.

El 15 de abril del mismo año se creó la Real Compañía de Caballeros Guardia Marinas de Cádiz a la que, un año después, se dieron las Instrucciones para su gobierno y academia.

Las R.O. de 10 de febrero y 28 de abril y Ordenanza de 4 de mayo de 1717 organizaron los cuatro Batallones de Infantería de Marina denominados de Armada, Marina, Océano y Bajeles; un quinto Batallón para la escuadrilla de galeras —que se llamó del Mediterráneo— y las Brigadas de Artillería.

El 27 de abril del mismo año se estableció el Reglamento general de sueldos de todas clases.

En el mes de junio se publicó la «Instrucción sobre diferentes puntos que se han de observar en el cuerpo de la Marina de España y ha de tener fuerza de Ordenanzas hasta que su Majestad mande publicar las que invariablemente han de practicarse». Esta Instrucción —que se conoció con el nombre de Ordenanzas de Patiño— fue la base de la organización posterior del Cuerpo general y demás cuerpos que constituyen la Armada.

La caída de Alberoni estuvo a punto de derribar también a Patiño que, sin embargo, fue reintegrado en su cargo de intendente general de Marina por Real Título de 15 de septiembre de 1720 y, poco después, en el de presidente del Tribunal de la Contratación. Desde estos puestos continuó su obra de organización de la Armada con el Reglamento general de sueldos y goces de los oficiales, maestros y equipajes de los bajeles de 25 de junio de 1720; la Ordenanza para el gobierno de los Arsenales de 31 de mayo de 1723 y la de materias de cuenta y razón de 1 de enero de 1725.

El 14 de enero de 1721 habían vuelto a separarse los asuntos de Guerra y Marina y se nombró secretario para el Despacho de estos últimos a D. Andrés de Pez. A la muerte de Pez fue nombrado para este cargo D. Antonio Sopeña, que lo desempeñó hasta el 12 de febrero de 1726.

En esta fecha, el barón de Ripperdá —que se había encargado en enero

de la Secretaría del Despacho de Guerra —agregó a éstos los negocios de Marina e Indias. Poco después se produjo la caída de Ripperdá y volvieron a separarse las Secretarías de Guerra y Marina que ya no volvieron a reunirse aunque, ocasionalmente, una misma persona desempeñara, interinamente, ambas Secretarías.

El 21 de mayo de 1726 nombró el Rey secretario del Despacho de Marina e Indias a Patiño, y el primero de octubre del mismo año le encargó también la Secretaría de Hacienda, la Superintendencia general de Rentas y el gobierno de su Consejo y Tribunales.

Prácticamente, los acontecimientos políticos no produjeron interrupción alguna en la labor de organización comenzada. El 29 de agosto de 1726 se creó la Matrícula de Mar, a fin de dotar los buques con hombres honrados, acostumbrados a la navegación. Esta disposición, reforzada más tarde por la de 1 de febrero de 1732, no consiguió hacer arraigar la institución, no obstante las ventajas que prometía, hasta que la Ordenanza de Matrículas de 18 de octubre de 1737 la generalizó.

El mismo año 1726 se iniciaron las obras de los Arsenales del Estado en Ferrol, Cádiz y Cartagena y del de la Habana, en Cuba.

Más tarde, 1730, se estableció la división de las costas de España en tres Departamentos Marítimos y el 20 de enero de 1732 se mandó que los buques asignados a cada uno de estos Departamentos llevaran todos en la popa pabellones blancos con el escudo de las armas reales, pero las banderas de proa y demás insignias que usaran, deberían ser distintas en cada Departamento.

En cuanto a personal, el Decreto de 1 de junio de 1734 señaló para los oficiales de la Armada imposibilitados para servir en la mar, los gobiernos y empleos de tierra, correspondientes a sus clases respectivas que podrían desempeñar.

Patiño falleció el 3 de noviembre de 1736: dejaba ya una Armada regular en cuanto a buques y personal y una organización fundamental de estas fuerzas que más tarde se habría de completar.

En estos años, el personal de la Secretaría del Despacho Universal de Marina estaba formado, aparte del secretario, por un oficial mayor, un oficial segundo, un tercero, un cuarto y un escribiente; había también un portero mayor, un segunto y un mozo o barrendero.

Sucedieron a Patiño en la Secretaría, el marqués de Torrenueva el 23 de noviembre de 1736 y D. José de la Quintana en marzo de 1739; pero, en estos años, las facultades de la Secretaría del Despacho se vieron muy mermadas por la creación del Almirantazgo y las competencias atribuidas al mismo.

Por Real Decreto de 14 de marzo de 1737 nombró el Rey al Infante D. Felipe, almirante general de España y de todas sus fuerzas marítimas.

La Real Cédula de 21 de junio del mismo año señaló las facultades, honores, prerrogativas, sueldos y emolumentos anejos a la dignidad de almirante general de la mar en todos los dominios de España y de las Indias, en tanto se publicaran las Ordenanzas de Marina, que se iban a elaborar, en las que se contendrían más claramente.

Por otra Cédula de la misma fecha determinó formar una Junta de Marina compuesta del almirante general, tres tenientes generales de Marina y el marqués de la Ensenada, al que nombraba secretario del Almirantazgo y de la Junta.

El 5 de julio se aprobó el Reglamento de la Secretaría del Almirantazgo. En él se manifestaba que la Junta había de reunirse diariamente, para despachar con el Infante, en la habitación de los aposentos de éste, que les fuera señalada y que a ella debían asistir necesariamente los tres tenientes generales. Tanto a éstos como al secretario y oficiales de la Secretaría se les había de dar aposento en los Sitios Reales.

El 7 del mismo mes se expidió cédula de Intendente de Marina al propio D. Cenón. El día 16 se aprobó la planta de la Secretaría del Almirantazgo que comprendía: 3 oficiales. 2 escribientes, 1 primer portero, 1 segundo portero y 1 barrendero.

El 18 de octubre de 1737, a propuesta del Almirantazgo, se aprobó la Ordenanza de Matrícula, por la que se concedían varios privilegios a la gente de mar y se declaraban los delitos por los que se perdería el fuero.

El 7 de marzo de 1738 se creó el empleo de auditor general del Almirantazgo para resolver en apelación, en causas graves, las determinaciones de los Juzgados Departamentales. El 14 de enero de 1740 se mandó establecer la Junta de Justicia del Almirantazgo por Real Cédula que prevenía se había de componer de los cinco ministros togados de los Consejos de Castilla, Guerra, Indias, Ordenes y Hacienda que se nombraban.

En la misma fecha se estableció en el Almirantazgo el Juzgado de Contrabando que se suprimió el 6 de junio del año siguiente.

También fue extinguida el 27 de octubre de 1741 la Junta de Justicia del Almirantazgo y se ordenó que las últimas instancias de las causas se siguieran en el Consejo de la Guerra, como se había practicado anteriormente.

El 17 de octubre de 1741 había sido nombrado secretario del Despacho de Marina D. José del Campillo que, por Real Decreto de 15 de noviembre del mismo año, se encargó también de los negocios del Almirantazgo, como lugarteniente del Infante almirante general que había pasado a Italia con las tropas del duque de Montemar.

El 11 y 12 de enero de 1743 se determinó extinguir la Secretaría del Almirantazgo por haber agregado sus incidencias al Despacho de Marina; los papeles de dicha Secretaría debían remitirse a la del Despacho y sus funcionarios pasarían a otros destinos en los Departamentos.

El 11 de abril de este mismo año falleció D. José del Campillo; el 24 de mayo determinó el Rey nombrar lugarteniente general del Infante al marqués de la Ensenada que también se hizo cargo de la Secretaría del Despacho de Marina.

El año 1748 se creó la Dirección general de la Armada, que quedó establecida en el Departamento de Cádiz. El expediente de creación se encuentra, conforme una referencia que se conserva en esta Sección, en el Archivo de Simancas. Cabe suponer, sin embargo, que su creación fue consecuencia de la extinción del Almirantazgo y del cargo de almirante general decretada el 30 de octubre de dicho año. Este decreto de Fernando VI se justificaba por la ausencia definitiva del Infante D. Felipe y trajo consigo la supresión del cargo de lugarteniente general que hasta entonces había desempeñado Ensenada. Los derechos del Almirantazgo fueron adjudicados a la Real Hacienda.

La labor de Ensenada en los distintos campos que abarcó su quehacer es sobradamente conocida, como también las causas que originaron su caída: el 21 de julio de 1754 fue exonerado de todos sus cargos y desterrado en Granada.

El 26 de agosto de dicho año se confirió a D. Julián de Arriaga las Secretarías del Despacho Universal de Marina y de Indias que había de desempeñar hasta su muerte, el 28 de enero de 1776. En otros decretos de la misma fecha, 26 de agosto, se declaraban las facultades que correspondían a cada una de estas Secretarías y a las de Guerra y Hacienda que habían estado a cargo de Ensenada, lo mismo que las de Indias y Marina.

El 15 de mayo inmediato anterior se habían declarado las que correspondían a la Secretaría de Estado, puesta a cargo de Ricardo Wall.

El 19 de diciembre de 1760 se nombró una Junta de Generales para examinar los artículos de las Ordenanzas generales de la Armada que convenía adicionar o modificar.

El 1 de octubre de 1767 se creó la plaza de archivero de la Secretaría de Marina y doce años más tarde la de oficial de archivo y delineador de la Secretaría. En los 22 años del gobierno de Arriaga la planta de la Secretaría apenas sufrió variación.

El 31 de enero de 1776 fue designado secretario del Despacho de Marina D. Pedro González de Castejón, más tarde marqués de Castejón: era el primer marino procedente de la Academia de Guardiamarinas de Cádiz que iba a desempeñar este cargo.

El 26 de octubre de 1776 la Secretaría del Despacho de Marina quedó formada por 2 oficiales primeros, 1 oficial segundo, 2 oficiales terceros y primer oficial cuarto. En diciembre del mismo año se crearon las plazas de primer oficial quinto y primer oficial sexto.

Al período de Castejón corresponde, en 1776, la creación de las Juntas Económicas Departamentales, la de las Academias de Guardiamarinas en

los Departamentos de Ferrol y Cartagena y la reforma de las Ordenanzas de Arsenales, entre otras medidas; en 1778 la Real Cédula de libertad de Comercio y en 1779 la Ordenanza de Corso de Particulares, además de otras disposiciones de orden interno referentes a los diversos Cuerpos de la Armada.

Falleció en marzo de 1783. El 10 de abril fue nombrado para este cargo D. Antonio Valdés y Bazán. El 13 del mismo una Real Orden declaró que todos los secretarios del Despacho serían también consejeros de Estado honorarios.

El 17 de noviembre de 1786 se aumentaron dos plazas supernumerarias de oficial sexto en la Secretaría del Despacho de Marina.

El 8 de julio de 1787 se creó la Secretaría de la Gobernación de Ultramar, al mismo tiempo que se suprimía el Ministerio Universal de Indias. Por Real Decreto de la misma fecha se estableció una Junta Suprema de Estado ordinaria y perpetua compuesta de todos los Secretarios de Estado y del Despacho Universal que debería reunirse una vez por semana y a la que concurrían, en casos graves, las personas que señalara el Rey. El Real Decreto de 8 de febrero de 1792 suprimió esta Junta.

En 1793, la orden de 20 de octubre declaró que los escribientes de la Secretaría de Marina podrían ingresar en el Cuerpo de Ministerio, en la clase de contadores de navío, a los 5 años de buen desempeño de aquélla.

El 3 de enero de 1796 fue trasladada a Madrid la Dirección general de la Armada. El 2 de octubre se dio la orden para que la documentación de su Archivo se remitiera en cajones a Madrid. A partir de entonces se dieron varias órdenes relativas a la plantilla de su personal que siempre fue poco numerosa; el año siguiente al traslado contaba con un ayudante primero y dos segundos, 2 escribientes fijos y 2 ordinarios.

La R.O. de 22 de abril de 1797 aprobó el Reglamento de las Secretarías militares de la Armada (Dirección general, Capitanías generales de Departamentos, Comandancias generales de Escuadras y demás dependencias). Entre otras cosas, establecía que en adelante estuvieran servidas por oficiales del Cuerpo General de la Armada.

Por orden de 27 de febrero de 1798 la Dirección general de la Armada quedó reunida a la Secretaría del Despacho Universal de Marina: el 6 de marzo fue promovido D. Juan de Lángara a capitán y director general de la Armada.

En 1799, el Cuerpo de Ministerio fue separado de la Armada e integrado en el Ministerio de Hacienda. Como consecuencia de esta disposición y por Real Decreto de 25 de marzo del año siguiente se transfirió el mando de las Matrículas de Mar al Cuerpo general, así como otros destinos que hasta entonces habían sido desempeñados por individuos de dicho Cuerpo.

El 4 de octubre de 1801 se confirió a Godoy el cargo de generalísimo de mar y tierra. El 13 de enero de 1807 se le dio el título de almirante gene-

ral de España e Indias y se creó el Consejo del Almirantazgo que, presidido por aquél, debía componerse de tres oficiales generales de la Armada, un intendente general, un auditor general, un secretario, un contador y un tesorero. La Real Cédula de 27 de febrero dio forma a este Consejo.

El 14 de abril de 1804, como consecuencia de una solicitud de los oficiales de la Secretaría de Marina, se había aprobado el arreglo de sus clases y sueldos en la misma forma que estaban los de la Secretaría de Guerra. Había quedado formada por: 2 oficiales primeros, 1 oficial segundo, 2 oficiales terceros, 2 oficiales cuartos, 2 oficiales quintos y 2 oficiales sextos.

Creado el Consejo del Almirantazgo, pareció conveniente reducir la planta de la Secretaría. Por Orden de 15 de marzo de 1807 quedó en esta forma: 2 oficiales primeros, 1 oficial segundo, 2 oficiales terceros, 1 oficial cuarto, 1 oficial quinto y 1 oficial sexto; se suprimieron 3 plazas.

Los Reales Decretos de 18 y 20 de marzo de 1808 exoneraron a Godoy de los empleos de generalísimo y de almirante. En esta última fecha se decidió la supresión del Consejo del Almirantazgo; en su lugar se estableció el Consejo Supremo de Marina, semejante al de Guerra en facultades, prerrogativas, distinciones y goces pecuniarios. La planta del mismo era: 3 oficiales generales (tenientes generales), 1 intendente, 1 consejero, 3 ministros togados, 2 fiscales, 1 secretario, 6 oficiales de la Secretaría, 1 superintendente de Penas de Cámara, 1 archivero general y depositario del caudal de Penas de Cámara, 1 subalterno de éste, 1 contador, 1 subalterno para éste, 2 agentes fiscales, 1 escribano de Cámara, Subalternos de éste, 2 relatores, 1 procurador de pobres, 1 alguacil, 2 porteros de Estrados y 2 mozos.

Por Real Decreto de 29 de octubre del mismo año se decidió reunir al Consejo Supremo, la Dirección general de la Armada y restablecer la Inspección general de Arsenales en uno de sus ministros, bajo las órdenes del director general de la Armada; de este Consejo sería ministro nato el mayor general de la Armada.

El 21 de noviembre de 1810 se aprobaron varias adiciones y reformas al reglamento de las Secretarías militares de 22 de abril de 1797.

Por Real Decreto de 1 de junio de 1812 volvió a restablecerse el Tribunal de Guerra y Marina.

El Real Decreto de 28 de junio de 1814 extinguió la Secretaría de la Gobernación de Ultramar y restableció el Ministerio Universal de Indias, como había estado de tiempo inmemorial hasta 8 de junio de 1787.

El Real Decreto de 11 de julio de 1814 creó una Junta de Marina, presidida por el Infante D. Antonio, para que se ocupara en el arreglo y mejor forma posible del régimen y sistema militar de la Armada. El de 25 del mismo mes y año aprobó el establecimiento de un Tribunal o Consejo de Marina denominado Almirantazgo y dando el título de almirante general de España e Indias al Infante D. Antonio. El 10 de agosto se aprobó la propuesta de los oficiales generales y demás jefes de que habría de componerse este tribunal. Para despachar todos los negocios de Justicia se insta-

ló el Supremo Consejo del Almirantazgo el 24 de mayo de 1815; el 28 de julio se estableció la planta de este Consejo y se creó en él la una Sala de Justicia y en octubre se aprobó el Reglamento para el régimen interior del mismo.

El 18 de septiembre de 1815 se decretó la supresión del Ministerio Universal de Indias, resolviendo que sus negocios se repartieran entre los demás Ministerios.

El 2 de noviembre del mismo año se restableció la Junta Suprema de Estado que debía reunir semanalmente a todos los Secretarios de Estado para examinar los asuntos graves, en todos los ramos. Cuando las circunstancias lo exigieran podrían formar parte de esta Junta las personas que determinara el Rey.

El día 7 del mismo mes y año se mandó establecer la Cámara de Almirantazgo del mismo modo que lo estaba en el Supremo Consejo de Guerra. Los Ministros de esta Cámara debían gozar los mismos honores, tratamiento, asignación y emolumentos que los de la Cámara de Castilla y fueron nombrados el capitán general de la Armada D. Félix de Tejada; el conde de Casillas de Velasco, auditor general de Marina; y el ministro político D. Juan Ibáñez de la Rentería.

El Real Decreto de 15 de febrero de 1816 suprimió la Dirección y Mayoría generales de la Armada, asignando sus atribuciones a la Sala de Gobierno del Almirantazgo; el 6 de abril se determina que también esta Sala debe ejercer las señaladas al empleo de Inspector general de Arsenales puesto que desde 1796 este empleo estuvo unido a la Dirección de la Armada.

El 26 de abril de 1817 y como consecuencia del fallecimiento del Infante D. Antonio se procedió a una reorganización del Consejo: se atribuyó a su Sala de Gobierno todas las funciones de Dirección General y se estableció que los asuntos de Guardiamarinas, Observatorios y otros pasaran a depender del Ministerio para su más pronta resolución.

El Real Decreto de 22 de diciembre de 1818 volvió a crear la Dirección general de la Armada y suprimió el Consejo de Almirantazgo, con todas sus dependencias, volviendo a integrarse los consejeros en el Consejo de Guerra bajo las mismas reglas establecidas en el decreto de 15 de junio de 1814.

En el Decreto orgánico de la Armada aprobado por las Cortes el 22 de diciembre de 1821 se estableció la creación de una Junta de Almirantazgo. A lo largo del año siguiente se suceden las consultas sobre los tribunales de la Armada que deben subsistir y los que, conforme a dicho Decreto orgánico, deben ser asimilados por la Junta.

En octubre de 1823 desembarcó Fernando VII en Puerto de Santa María y se cerró el período constitucional anterior. Uno de los primeros actos del Monarca fue nombrar al capitán general de la Armada, D. Juan María Villavicencio, director general de la Armada, con el encargo de pasar a Cádiz y proceder a una reforma de la organización y administración de la Armada. En consecuencia determinó la disolución de la Junta de Almi-

rantazgo y sus dependencias, resolución que fue aprobada por el Rey el 18 del mismo mes y año.

El 29 de noviembre se procedió a nombrar los oficiales y demás funcionarios que iban a desempeñar los diferentes empleos de la Secretaría del Despacho de Marina. Aparte del Secretario eran: 6 oficiales de la Secretaría más 2 agregados, 1 archivero y 2 oficiales de Archivo, 1 portero mayor, 1 segundo y 1 tercero; y 1 barrendero. La planta de la Secretaría del Despacho seguía siendo muy reducida.

El 6 de diciembre del mismo año se restableció en la Corte la Dirección y Mayoría generales de la Armada, en los mismos términos en que se verificó por la R.O. de 3 de enero de 1796.

Tampoco era numeroso el personal empleado en estos organismos. Conforme a propuesta de 21 de febrero de 1824 la Dirección contaba, además del director general, con 2 oficiales del Cuerpo general, 1 escribiente regular y 3 particulares. La Mayoría tenía, el mayor general, 2 oficiales del Cuerpo general y 3 escribientes. La Dirección y Mayoría generales formaban el Estado Mayor de la Armada.

La R.O. de 11 de junio de 1826 determinó que las Secretarías del Despacho, hasta entonces alojadas en el Palacio Real, se trasladasen al edificio de Doña María de Aragón (Casa del Almirantazgo), lo que se verificó en junio del año siguiente. Con ellas se trasladaron también los respectivos Archivos.

El 21 de agosto de 1826 se suprimió la plaza de fiscal de la Dirección general de la Armada.

El 16 de agosto de 1828 se aprobó la Instrucción para gobierno de la Secretaría de Estado y del Despacho de Marina en que se fijaban la práctica y orden que debía observarse en el despacho de los negocios y las obligaciones respectivas de los distintos funcionarios empleados en ella. Fue la primera Instrucción que se ocupó de estos aspectos.

El 21 de enero de 1830 se creó una Junta Superior de Gobierno de la Armada con calidad de cuerpo consultivo del Ministerio de Marina, con dependencia única, directa e inmediata de él. Sería presidente de la Junta el director general de la Armada y vocales natos por razón de sus empleos, el mayor general, el intendente general, el interventor general y el director del Depósito Hidrográfico; a ellos se añadirían 1 ó 2 Jefes de Escuadra, 1 ó 2 brigadieres, 2 ó 3 capitanes de navío, 1 secretario, 1 segundo secretario y los demás empleados que la Junta creyera necesarios.

La R.O. de 5 de febrero de 1834 mandó suprimir los empleos de director y mayor generales de la Armada y la Real Junta Superior de Gobierno de ella. En su lugar creó un cuerpo con carácter y facultades de deliberante, llamado Real Junta Superior de Gobierno y Administración Económica de la Armada. Esta Junta tenía, además de las obligaciones propias de la Dirección y Mayoría generales de la Armada, el mando superior, el gobierno y dirección de todas las partes que constituyen la Armada, tanto facultativas, como militares y económicas, a excepción de las judiciales.

La presidiría el capitán general de la Armada y estaría formada por 10 vocales y 2 secretarios. La Secretaría de la Junta tenía un número variable de oficiales que, cuando se instaló ésta, fueron interinos.

El 16 de junio del mismo año se determinó que en todos los Ministerios hubiera un subsecretario para resolver los asuntos de menor importancia para que los Ministros pudieran dedicarse plenamente a introducir en la administración las importantes reformas que se planteaban.

El 28 de noviembre del mismo año se creó el Negociado Junta de Montepío Militar y sus incidencias.

El 11 de junio de 1835 se aprobó la planta de oficiales de la Secretaría y Archivo de la Real Junta Superior de Gobierno y Administración Económica de la Armada. Constaba de: 2 oficiales primeros, 2 oficiales segundos, 2 oficiales terceros y 4 oficiales cuartos; el Archivo tenía 1 archivero, 1 oficial primero y 1 oficial segundo; y se nombraron 15 escribientes para la Secretaría.

El 28 de noviembre de 1835 se suprimió la Junta Superior de Gobierno y Administración Económica de la Armada, así como la Intendencia general, Intervención, Pagaduría y sus dependencias. La nueva planta de la Secretaría del Despacho quedó formada por: 1 subsecretario, 4 jefes de Sección, 5 jefes de Mesa, 5 oficiales de Sección y el número de escribientes que se juzgara necesario; el Archivo tendría 1 archivero y 4 oficiales.

Los asuntos se distribuían en 4 Secciones: Personal, Asuntos facultativos y científicos, Material y Contabilidad. A las órdenes inmediatas del subsecretario estarían 1 jefe de Mesa y 1 oficial de Sección. Los cuatro jefes de Sección, presididos por el subsecretario, formarían un Cuerpo con el nombre de Consejo de Marina, que desempeñaría las funciones de la extinguida Junta y debía reunirse diariamente; el Ministro presidiría las sesiones, por lo menos 2 veces a la semana.

El 1 de diciembre de 1835 se nombró por Real Decreto subsecretario del Despacho de Marina a D. Miguel Moreno.

El Real Decreto de 14 de diciembre de 1835 estableció que los destinos de la Secretaría de Marina serían considerados amovibles: los empleados en ellos estarían en comisión y, al separarlos, volverían a los Cuerpos de la Armada a que pertenecían. Esta disposición fue derogada por Real Decreto de 23 de noviembre de 1836.

Por Real Decreto de 28 de septiembre de 1836 se agregaron a la Secretaría de Marina los asuntos del Comercio en general y los que pertenecieron a la de la Gobernación de Ultramar, con arreglo a otro Real Decreto de 11 del mismo mes. La Secretaría quedó formada por dos Secciones, una llamada de Marina y otra de Comercio y Ultramar. En la misma fecha se aprobó la planta que, en sus dos Secciones y Archivo y Portería, comprendía un total de 32 personas.

En la misma fecha se suprimió el Consejo de Marina que existía en la Secretaría y se restableció la Junta de Almirantazgo, creada por decreto de Cortes de 27 de diciembre de 1821; estaría compuesta por 1 presidente,

jefe de Escuadra; 2 vocales, brigadieres de la Armada; 1 vocal, capitán de navío; 2 vocales, de la clase de comerciantes; 1 vocal, comisario ordenador y 1 secretario, capitán de navío.

La Secretaría de esta Junta estaría dividida en 2 Secciones, una de Marina y otra de Comercio, con los empleados expresados en la planta que asimismo se aprobaba. Las facultades y obligaciones de la Junta de Almirantazgo se manifestaban en el Reglamento que se aprobó también en aquella fecha.

El 8 de enero de 1840, por Real Decreto, se formó una Junta en comisión para que propusiera un plan de mejoras en el Gobierno superior de la Armada. El 20 de mayo se disolvió la Junta, después de haber cumplido su comisión.

Por Real Decreto de 4 de agosto de 1840 se restableció la Junta Superior de Gobierno y de Dirección General de la Armada en remplazo de la del Almirantazgo. El 14 de diciembre del mismo año se resolvió que esta Junta se llamara, en adelante, del Almirantazgo.

El 11 de Agosto de 1843 se extinguió la Junta del Almirantazgo y asumió sus funciones la Dirección general de la Armada.

En 1844, por Real Orden de 12 de junio, se creó la Pagaduría del Ministerio de Marina.

El Real Decreto de 23 de octubre de 1846 suprimió las plazas de oficiales mayores de la Secretaría del Despacho de Marina, estableció el empleo en Comisión de subsecretario de la misma que debía recaer en un jefe de la Armada y determinó que las vacantes que ocurrieran en la Secretaría de Marina se proveerían en oficiales de la Armada y sus Cuerpos Auxiliares, sin que fueran baja en ellos.

El 31 de marzo del año siguiente se anuló este Decreto: se suprimió la Subsecretaría, se creó nuevamente la plaza de oficial mayor y se dispuso que los oficiales que en adelante ingresaran en este servicio serían dados de baja en los cuerpos a que pertenecían.

El 11 de noviembre de este mismo año 1847 un Real Decreto prohibió se concedieran grados y honores en el Cuerpo general de la Armada y sus Auxiliares.

Desde 1844 a 1848 funcionó como órgano deliberante una Junta Directiva y Consultiva de la Armada, en condiciones parecidas a las que tuviera el Consejo de Marina. Un Real Decreto de 23 de febrero de 1848 suprimió esta Junta, restableció la Dirección y Mayoría generales y creó una Junta Consultiva de la Armada presidida por el capitán general de ella y en su representación, el subdirector general.

Otro Real Decreto de esta misma fecha, 23 de febrero, dio nueva planta al Ministerio. La Secretaría debía tener 1 oficial mayor, 2 oficiales primeros, 2 oficiales segundos y 3 oficiales terceros; el Archivo, 1 oficial archivero, 1 oficial primero, 1 oficial segundo, 1 oficial tercero, 1 oficial cuarto y 1 oficial quinto.

Se restablecía la Pagaduría del Ministerio que estaría compuesta de 1 comisario de Guerra, pagador; 1 oficial segundo del Cuerpo Administrativo, 1 oficial tercero, un escribiente eventual; un portero y 1 mozo.

La Intervención de la Pagaduría constaría de 1 comisario de Guerra, interventor; 1 oficial primero, 2 oficiales segundos y 1 tercero del Cuerpo Administrativo; 2 escribientes eventuales y 1 portero.

Los asuntos de la Secretaría se dividían en tres grandes Negociados: el primero, Central que regentaría el mayor y comprendía el régimen interior de la Secretaría y Archivo; personal del Cuerpo Administrativo; consignaciones, presupuestos, víveres y contratas; viudas y pensionistas; montepío militar, cruces, Consejo Real; Tribunal Supremo de Guerra y Marina; Museo Naval; Indiferente y Registro. Dependerían también del oficial mayor la Pagaduría del Ministerio y su Intervención.

El segundo Negociado, llamado Militar sería desempeñado por 1 oficial primero y comprendería: Arsenales y sus individuos; buques, armamentos y expediciones; oficiales; Cuerpos de Ingenieros o Constructores, Artillería de Marina, Sanidad Militar y Eclesiástico; fábricas de Artillería de la Cavada; Escuela de Condestables; Colegio Militar de Aspirantes de Marina; Guardiamarinas; Observatorio Astronómico; Depósito Hidrográfico; Resguardo de las costas en sus ramos militar, facultativo y administrativo.

El tercer Negociado, denominado de Puertos, estaría a cargo de 1 oficial primero y entendería sobre: Comandancias militares; Capitanías de Puerto; Obras y limpia de éstos; Matrículas; Navegación de Particulares; Patentes y Contraseñas; Faros, Fanales y Vigías; Sanidad; Corso y Presas; Juzgados de los Departamentos, Apostaderos y Provincias.

Por Real Decreto de 13 de noviembre de 1850 se creó la Dirección de Contabilidad de Marina que absorbió la Pagaduría y su Intervención.

El Real Decreto de 12 de febrero de 1851 segregó del Ministerio de Marina la Dirección de Contabilidad y la del Cuerpo Administrativo de la Armada.

El 7 de mayo del mismo año se aprobó un Real Decreto de nueva planta para el Ministerio de Marina.

El Real Decreto de 19 de diciembre de 1852 declaró que al oficial mayor del Ministerio de Marina competían las mismas atribuciones y consideración de los subsecretarios de los demás Ministerios y le autorizaba para la firma que en tal concepto correspondía.

Dos Reales Decretos de 1 de enero de 1855 establecieron una nueva planta para la Secretaría del Ministerio, suprimieron la plaza de oficial mayor y crearon en su lugar la del subsecretario. El 13 de septiembre se suprimió la plaza de subsecretario y se restableció de nuevo la de oficial mayor.

Por Decreto de 6 de septiembre de este mismo año, 1855, se creó el Almirantazgo, compuesto de 1 presidente —que había de ser el Ministro— y siete vocales: seis de las clases de generales y brigadieres y uno de la de

comisario ordenador del Cuerpo Administrativo. Como vicepresidente ejercería el más antiguo de los vocales.

El Real Decreto de 7 de noviembre de 1856 extinguió el Almirantazgo y restableció la Dirección general de la Armada y dependencias de ella.

Por Real Decreto de 11 de noviembre de 1857 se suprimió la Dirección general de la Armada y dependencias anejas a ella. El Ministro reasumió las facultades de las dependencias suprimidas y, a ese fin se crearon varios organismos a las órdenes inmediatas del Ministro. Fueron éstas: la Junta Directiva del Ministerio, Junta Consultiva de la Armada, Dirección de Ingenieros de Marina, Dirección de Armamentos, Expediciones y Pertrechos, Dirección del Personal, Dirección de Matrículas de Mar y de Personal de Tripulaciones, Dirección de Artillería e Infantería de Marina, Dirección de Contabilidad y del Cuerpo Administrativo, Secretaría del Ministro y Archivo del Ministerio.

En la misma fecha se aprobó el Reglamento que determinaba los Negociados y facultades que correspondían a cada una de las Dependencias.

La ley de 27 de marzo de 1862 creó el Consejo de Gobierno y Administración de Redención y Enganches del servicio de la Armada, compuesto de un Presidente, teniente general de la Armada y nueve vocales: 2 de la clase de generales, 4 de los cuerpos colegisladores, el director de contabilidad de Marina y 2 de libre elección; además, un secretario, de la clase de capitán de fragata.

El Real Decreto de 13 de octubre de 1864 volvió a crear la plaza de subsecretario del Ministerio de Marina.

Por R.O. de 6 de abril de 1865 se creó una Comisión de Pesca en la Corte para ocuparse especialmente de los problemas suscitados en esta industria y para establecer las reformas precisas en los reglamentos y ordenanzas que la gobernaron. La Comisión se constituyó con un presidente que lo era también de la Junta Consultiva, ocho vocales y un secretario que también lo era de la mencionada Junta.

El Real Decreto de 17 de diciembre de 1867 dio una nueva organización al Ministerio de Marina que casi no llegó a ponerse en marcha pues la nueva situación política volvió a alterar el ritmo.

Los decretos de 11 y 20 de octubre de 1868 suprimieron los centros administrativos que constituían el Ministerio y crearon una Junta Provisional de Gobierno de la Armada, que reasumió las atribuciones de las suprimidas Juntas Directiva y Consultiva y estaba formada, bajo la presidencia del Ministro por 1 almirante, vicepresidente; 5 brigadieres o capitanes de navío, un coronel de Estado Mayor de Artillería de la Armada, un capitán de navío de ingenieros y un comisario de primera clase como vocales y 2 secretarios, uno de la clase de jefes y el segundo de la de tenientes de navío, ambos de la escala activa. Se conservaron: la Inspección del Cuerpo de Sanidad Militar de la Armada, el Consejo de Gobierno y Administración del Fondo de Redenciones y Enganches de los Matriculados de Mar

y la Comisión Permanente de Pesca, aunque modificando en cierta medida su constitución.

La Ley de 4 de febrero de 1869 creó el Almirantazgo y su Tribunal, a los que señalaba sus facultades, dependencias, composición y atribuciones. El 29 de octubre de 1870 se aprobó un Reglamento para el régimen interior de aquel organismo.

En el año de 1870 se crearon, también, la Junta Especial de Construcciones Navales y la Junta Especial de Artillería de la Armada.

El Decreto de 3 de marzo de 1873 cambió el nombre de subsecretarios de los Ministerios por el de secretarios generales de los mismos.

La ley de 24 de julio de 1873 suprimió el Almirantazgo y el ministro de Marina reasumió las facultades y atribuciones concedidas a aquél.

El 29 de septiembre de 1873 se aprobó una nueva organización del Ministerio; este decreto establecía que el gobierno, mando y administración de la Armada correspondía al Ministro que, en determinados casos debía oír a una Junta Superior Consultiva de la Armada que el mismo decreto creaba.

La Junta estaba compuesta por 3 vice o contralmirantes; 1 armador o naviero y 1 inspector de ingenieros de caminos, canales y puertos, que sólo acudirían a las sesiones en que se trataran temas de su competencia: el jefe o jefes de la Sección a cuyo cargo corriera el asunto que se iba a tratar; 1 secretario, 1 auxiliar y 2 escribientes.

El Ministerio quedaba constituido por las 8 secciones siguientes:

- Personal de los Cuerpos generales de la Armada, Castrense y Jurídico.
- Armamentos.
- Marítimo-industrial.
- Ingenieros.
- Artillería.
- Tropas de Marina.
- Contabilidad.
- Sanidad.

Secretaría general y Gabinete particular del Ministro. El Archivo cambió el nombre de general de Marina por el de Central de Marina y dependió directamente de la Secretaría general. También se separó la Biblioteca central de la Dirección del Museo y ambos establecimientos quedaron bajo la dependencia de la Secretaría general.

El Depósito Hidrográfico se desgajó nuevamente de las oficinas centrales y su jefe tomó el nombre de Director de Hidrografía.

La Comisión Permanente de Pesca se llamó Comisión Central de Pesca.

Sin variaciones se conservaron: El Consejo de Gobierno y Administración del Fondo de Premios para el Servicio de la Marina, la Junta Especial de Construcciones Navales y la Junta Especial de Artillería de la Armada.

El 1 de diciembre del mismo año se aprobó el Reglamento para el régimen interior del Ministerio.

Esta organización, con ligeras variantes, se conservó hasta 1877. Dicho año, por Real Decreto de 17 de febrero se dio una nueva organización a la plantilla del Ministerio que introdujo, entre otras novedades, la creación de la Dirección de Material que comprendía las secciones de Armas, Construcciones, Artillería y el Negociado de Administración.

Los Reales Decretos de 16 y 30 de octubre del mismo año suprimieron esta Dirección pero no las secciones correspondientes que pasaron a depender directamente del subsecretario.

En el mes de noviembre del mismo año se publicaron varias disposiciones que modificaban el decreto de 17 de febrero; entre otros aspectos, en lo relativo a la composición de la Junta Consultiva que fue modificada.

El 17 de octubre de 1881 se creó la Sección de Sanidad en el Ministerio de Marina. El 5 de julio de 1882 cesó en el cargo de Jefe de Sección del Ministerio el Director de Hidrografía.

El Real Decreto de 20 de noviembre de 1883 creó una Junta de Reorganización de la Armada que el 19 de diciembre se dividió en 4 Secciones: Buques; Industria nacional; Arsenales, Administración y Acopios; y Personal.

El Real Decreto de 26 de abril de 1884 dio nueva organización al Ministerio que para el Despacho de los diversos asuntos creaba las siguientes dependencias:

- Junta Superior Consultiva.
- Junta de Directores.
- Subsecretaría con 4 Negociados y la Secretaría Particular del Ministro.
- Dirección de Material con 5 Negociados.
- Dirección de Personal con 5 Negociados.
- Dirección de Contabilidad.
- Intervención Central y de la Ordenación general de Pagos.
- Asesoría del Ministro.

También se creó la Junta de la Marina Mercante.

El Reglamento del Ministerio se aprobó el 28 del mismo mes y año; sin embargo, el 12 de diciembre se introdujeron en él varias modificaciones.

La Junta de Reorganización de la Armada se disolvió el 23 de julio de 1885; el 16 de diciembre del mismo año se aprobó una nueva organización del Ministerio y el 27 de enero siguiente el Reglamento correspondiente.

En esta organización se creó el Centro Técnico Facultativo y Consultivo de la Armada y el Consejo de Gobierno de la Marina.

El 19 de octubre de 1889 se aprobó la Ley de procedimiento administrativo del Ministerio. El Reglamento provisional para aplicación de esta ley se aprobó el 25 de abril del año siguiente.

El Real Decreto de 5 de febrero de 1890 dispuso la supresión del Consejo de Gobierno de la Marina y que sus asuntos pasaran al Centro Técnico, Facultativo y Consultivo cuya constitución se modificó.

El 5 de marzo se suprimió el Consejo de Premios de la Marina.

El 7 de abril del mismo año se reorganizaron las Secretarías de las Capitanías generales de los Departamentos.

Desde el 5 de marzo al 23 de mayo, una serie de Decretos llevó a cabo una reorganización del Ministerio. El 28 de julio se firmó el Real Decreto que dio forma a estas modificaciones.

Para el despacho de los asuntos se señalaron las dependencias siguientes:

- Consejo Superior de la Marina.
- Dirección de Material.
- Dirección de Personal.
- Dirección de Establecimientos Científicos, Navegación e Industrias del mar.
- Intendencia general.
- Intervención de la Ordenación de Pagos.
- Inspección general de Ingenieros.
- Inspección general de Artillería.
- Inspección general de Infantería.
- Inspección general de Sanidad.
- Secretaría militar.
- Asesoría.

El Consejo Superior de la Marina asumiría, entre otras, las atribuciones del Centro Técnico, Facultativo y Consultivo que quedaba suprimido. En este aspecto el Consejo se dividió en 3 secciones: Asuntos generales, Ingenieros y Artillería.

El Consejo de Premios de la Marina quedó dependiente de la Dirección de Personal. La Junta de la Marina Mercante y la Comisión Central de Pesca se pusieron bajo la dependencia de la Dirección de Establecimientos Científicos.

Aparte de las dependencias referidas se aprobaron:

- Una Comisión Permanente de Contratos.
- Una Comisión encargada del establecimiento de defensas submarinas.

El 29 de octubre se aprobó el Reglamento para el régimen interior del Ministerio.

El 1 de junio de 1892 se creó de R.O. el Negociado de Presupuestos: el día 7 se aprobaron las Instrucciones para su funcionamiento.

El 29 de diciembre del mismo año, un Real Decreto dio nueva organización a la Administración Central de Marina. En la misma fecha se reorganizaron los servicios de los Departamentos, Apostaderos y Escuadras, reuniendo las Mayorías generales, Secretarías y Archivos en una sola dependencia, llamada Estado Mayor.

Para el despacho de los asuntos del Ministerio, se establecieron las dependencias siguientes:

- Subsecretaría.
- Dirección de Material.
- Dirección de Personal.
- Intendencia general.
- Asesoría.
- Centro Consultivo.

El Reglamento correspondiente para el régimen interior del Ministerio se aprobó el 1 de enero de 1893.

El 13 de julio de 1895 se aprobó un nuevo Reglamento para el régimen interior del Ministerio en el que se creaba una nueva dependencia, la Jefatura de Estado Mayor General de la Armada.

El 13 de julio de 1898 se dispuso el cese de las Comisiones en el extranjero que no tuvieran carácter permanente.

El 29 de marzo de 1899 se aprobó el nuevo Decreto Orgánico del Ministerio de Marina. En él se fijaron para el despacho de los asuntos, las dependencias siguientes:

- Subsecretaría y Estado Mayor general de la Armada.
- Dirección del Material.
- Dirección del Personal.
- Intendencia general.
- Inspección de Ingenieros.
- Inspección de Artillería.
- Inspección de Infantería de Marina.
- Inspección de Sanidad.
- Asesoría General.
- Centro Técnico y Consultivo de la Armada.
- Secretaría Particular y Política del Ministro.

Se especificaban las materias que correspondía tratar a cada una de las dependencias y se autorizaba al Ministro para formar el Reglamento orgánico del Ministerio que se firmó el 28 de abril.

El 14 de abril del mismo año se suprimieron las Comisiones de Marina en Berlín, Estados Unidos y China y la de Pesca en Portugal, así como los agregados navales en Rusia, China y Japón. En las Comisiones de Francia e Inglaterra quedarían sólo el jefe y el contador.

El 27 de julio se dispuso que el Negociado 2.º de la Subsecretaría dejara de conocer los trámites de justicia y se creó un Negociado especial, llamado de «Justicia».

Una Real Orden de 23 de abril de 1900 dispuso la creación de la Secretaría Militar del Ministro de Marina; el 8 de mayo se procedió a su orga-

nización, fijando sus atribuciones y cometidos. El Registro general del Ministerio dependió, en adelante, de esta Secretaría.

En los meses de mayo a octubre de este mismo año, a propuesta de la Secretaría Militar se produjeron gran número de consultas y órdenes a las dependencias para proceder a la reforma del Reglamento vigente para el régimen interior del mismo, pero no se llegó a ninguna conclusión.

El 9 de noviembre se derogaron las Reales Ordenes de 23 de abril y 8 de mayo, que crearon la Secretaría Militar y dictaron reglas para su funcionamiento y se mandó subsistieran las atribuciones que tenían la Subsecretaría Particular y Política del Ministro en el Reglamento orgánico de 28 de abril de 1899.

Este Reglamento fue modificado por Real Decreto de 24 de febrero de 1901 que suprimió algunos Negociados e intentó organizar de forma armónica los Centros y Dependencias del Ministerio.

El 15 de octubre de 1901, se creó la Dirección de la Marina Mercante.

El 19 de abril de 1902 se declaró patrona de la Marina de España a la Virgen del Carmen.

El 28 del mismo mes y año se dictaron reglas para organizar el Estado Mayor de la Jurisdicción de Marina en la Corte y se definieron sus funciones.

El Real Decreto de 23 de octubre del mismo año reorganizó los servicios del Ministerio de Marina y estableció en él las siguientes Dependencias:

- Secretaría del Ministro.
- Estado Mayor general de la Armada.
- Dirección de Construcciones, Establecimientos y Servicios Técnicos.
- Secciones de servicios de Infantería de Marina, Sanitarios, Eclesiásticos, Jurídicos y Económicos.
- Consejo del Almirantazgo.
- Dirección general de Navegación, Pesca e Industrias marítimas.
- Intendencia general de la Armada.

En el largo articulado que esta disposición contenía se definían las funciones que correspondían a cada una de ellas.

Por Real Decreto de 19 de diciembre del mismo año de 1902 se creó el Estado Mayor Central de la Armada. El 14 de marzo siguiente se aprobó el Reglamento para el servicio interior de esta Dependencia. El Real Decreto de 18 de agosto del mismo año 1903 dispuso su disolución.

El Real Decreto de 3 de febrero del año 1904 restableció la constitución dada al Centro Consultivo de la Armada por el Real Decreto de 29 de diciembre de 1892.

Una R.O. de 18 de julio de 1905 determinó la creación de un Negociado, en la Secretaría militar, para el estudio y tramitación de los proyectos de defensas submarinas.

El 4 de enero de 1906 se creó la Subsecretaría del Ministerio y una Subdirección de Asuntos Especiales.

Por Real Decreto de 30 de marzo de 1907 se creó la Junta de Defensa Nacional para conectar entre sí los elementos militares terrestres y marítimos encargados de mantener la integridad de nuestros derechos y de nuestro territorio.

El 13 de septiembre del mismo año se aprobó la organización y servicios del Negociado de Campaña, 1.º de la Subsecretería.

La ley de reorganización de las Dependencias y Servicios del Ministerio de 7 de enero de 1908 fue desarrollada en el Real Decreto de 16 del mismo mes y año que fijó las dependencias que iban a formar este Centro y las Secciones y Negociados que cada una de ellas iba a comprender, así como su organización y funcionamiento. Fueron:

- Secretaría Particular y Política del Ministro.
- Estado Mayor Central.
- Jefatura de Construcciones Navales.
- Jefatura de Construcciones de Artillería.
- Jefatura de Servicios Auxiliares.
- Dirección general de Navegación y Pesca marítima.
- Intendencia General.
- Jefatura de Servicios Sanitarios.
- Asesoría general.
- Jurisdicción de Marina en la Corte.
- Junta Superior de la Armada.
- Junta de Clasificación y Recompensas de la Armada.

El Real Decreto de 28 de abril de 1911 aprobó con carácter provisional un Reglamento Orgánico del Ministerio que fue dejado en suspenso por el de 20 de febrero de 1913. Conforme a esta última disposición, la organización del Ministerio quedó establecida en la forma:

- Ministro.
- Secretaría particular y política.
- Estado Mayor Central.
- Jefatura de Construcciones Navales, Civiles e Hidráulicas.
- Jefatura de Construcciones de Artillería.
- Jefatura del Cuerpo de Infantería de Marina.
- Jefatura de Servicios Auxiliares.
- Dirección general de Navegación y Pesca Marítima.
- Intendencia general.
- Ordenación de Pagos.
- Intervención Central.
- Servicios Sanitarios.
- Asesoría general y Jefatura de los Servicios del Cuerpo.
- Inspección Central de Nuevas Construcciones.
- Jurisdicción de Marina en la Corte.

- Junta Superior de la Armada.
- Junta de Clasificación y Recompensas.

El Real Decreto de 23 de enero de 1916 modificó la composición de la Junta de Defensa Nacional, creada en 1907.

Por R.O. de 22 de septiembre de 1917 se aprobó con carácter provisional un nuevo Reglamento orgánico del Ministerio, con 25 capítulos y 345 artículos que determinaba la organización del mismo y las facultades y obligaciones de todas las dependencias que lo integraban.

El Real Decreto de 16 de mayo de 1923 modificó el Reglamento de 1917 en cuanto a la composición que había de tener la Junta Superior de la Armada.

La dictadura de Primo de Rivera —que se instauró el 15 de septiembre del mismo año 1923— vino a modificar nuevamente la organización del Ministerio, además de suprimir la figura del Ministro cuyas facultades quedaron absorbidas por el indicado Jefe.

Por Real Decreto de 5 de junio de 1924, la Dirección general de Navegación y Pesca marítima se desdobló en dos Direcciones:

Dirección general de Navegación y Dirección general de Pesca, de la que se hizo depender el Instituto Español de Oceanografía ya creado, sin modificar su organización interna. La Sección de Pesca de la Junta Consultiva de la Dirección general de Navegación y Pesca se convirtió en un Consejo Nacional de Pesca.

El 6 de junio del mismo año se reformó el Reglamento para dar forma a la delimitación de cometidos de la Subsecretaría y el Estado Mayor Central y la refundición de las funciones del almirante jefe del mismo con las propias del jefe de la Jurisdicción de Marina en la Corte que ya se había realizado.

El Ministerio quedó integrado por las siguientes dependencias:

- Subsecretaría.
- Sección de Campaña.
- Sección del Material y Dirección de Aeronáutica.
- Sección del Personal.
- Sección de Ingenieros.
- Sección de Artillería.
- Sección de Sanidad.
- Intendencia general.
- Asesoría general.
- Dirección general de Navegación.
- Dirección general de Pesca.
- Estado Mayor Central.
- Junta Superior de la Armada.
- Junta de Clasificación y Recompensas.

- Jurisdicción de Marina con la Corte.
- Secretaría particular y política del Ministro.

El capitán general de la Armada, como suprema dignidad de la misma, sería Presidente de la Junta Superior de la Armada y de la de Clasificación y Recompensas.

El 28 de enero de 1930 concluyó el período de gobierno de Primo de Rivera. Por Real Decreto de 15 de octubre de dicho año se reorganizó el Ministerio de Marina de forma semejante a la que tuviera en 1908, con las adiciones requeridas por las nuevas armas de que disponía la Marina; quedó constituido así:

- Ministro.
- Estado Mayor de la Armada.
- Sección de Personal.
- Sección de Material.
- Sección de Aeronáutica.
- Sección de Ingenieros.
- Sección de Artillería.
- Sección de Infantería de Marina.
- Sección de Contabilidad y Ordenación de Pagos.
- Sección de Intendencia.
- Sección de Sanidad.
- Sección de Justicia.
- Dirección general de Navegación, Pesca e Industrias Marítimas.
- Asesoría del Ministro.
- Intervención Central.
- Secretaría Particular y Política del Ministro.

El Decreto de reorganización de la Armada de 10 de julio de 1931 con las modificaciones introducidas al ser aprobado y ratificado con fuerza de ley por la de 24 de noviembre del mismo año, dispuso para el Ministerio la siguiente organización:

- Subsecretaría.
- Estado Mayor de la Armada.
- Consejo Superior de la Armada.
- Dirección de Aeronáutica Naval.
- Sección de Personal.
- Sección Técnico Industrial de Ingeniería.
- Sección Técnico Industrial de Artillería.
- Sección de Sanidad
- Sección de Intendencia.
- Sección de Asesoría general.
- Sección de Máquinas.

- Consejo de Jefes de los Servicios.
- Jurisdicción de Marina en Madrid.
- Junta de Clasificación y Recompensas.

La Subsecretaría tenía carácter civil. En ella radicaba la Secretaría política del Ministro.

La Jurisdicción de Marina sería ejercida por el contralmirante jefe de la Sección de Personal, con entera independencia de esta sección.

Las funciones de Intervención quedaron encomendadas al Cuerpo de Intendencia, en tanto no se organizaba el Cuerpo de Intervención Civil.

Durante la guerra de 1936-1939 se formó un Ministerio de Defensa que comprendía todas las armas: al terminar la guerra, se volvieron a organizar los Ministerios. La ley de 16 de agosto de 1939 señaló para el de Marina los siguientes organismos centrales:

- Estado Mayor de la Armada.
- Jefatura de Servicios.
- Secretaría general y Jurisdicción Central.
- Sección Política.
- Secretaría del Ministerio.

Como organismos asesores se contaron:

- Consejo Superior de la Armada.
- Junta de Clasificación y Recompensa.

La Jefatura de Servicios servía de coordinador entre los diversos existentes que eran:

- Servicio de Personal.
- Servicio de Infantería de Marina.
- Servicio de Máquinas.
- Servicio de Construcciones Navales.
- Servicio de Armas Navales.
- Servicio de Intendencia.
- Servicio de Sanidad.

La ley de 1 de septiembre del mismo año creó la Dirección de Construcciones e Industrias Navales Militares que, en la reorganización de las estructuras concernientes al material realizada por decreto de 20 de diciembre de 1966, formó parte de la Jefatura de Apoyo Logístico que entonces se creó.

Desde la reorganización de 1966 hasta el 4 de julio de 1970, en que se aprobó una nueva ley orgánica de la Armada, se modificaron los servicios que integraban el Ministerio para adecuarlos a las necesidades cambiantes de un período fértil en nuevas técnicas, mediante diversas disposiciones.

En el folleto de Quintín Dobarganes Merodio «Extracto de organización de la Marina» se encuentran reunidas todas las variaciones orgánicas del Ministerio hasta la fecha indicada.

El 4 de julio de 1977 se creó el Ministerio de Defensa que absorbió los de Ejército, Marina y Aire. Al frente de cada uno de los respectivos cuarteles generales quedó el jefe de Estado Mayor, encargado del despacho con el Ministro.

DOCUMENTACION

Aún cuando están formando dos pequeñas secciones, el contenido de ellas constituye una unidad pues se refieren ambas al Gobierno Superior de la Armada y la evolución de sus organismos. Por ello, el pequeño estudio que antecede se refiere a ambas secciones.

Se han identificado también, en el Archivo, los libros de Actas de los Organismos Superiores de la Armada desde 1831 a 1931, aproximadamente. De ellos existe una relación mecanografiada.

<i>Secretaría de Marina</i>	<i>Años</i>	<i>Legajos</i>
Generalidad	1717-1918	9
Junta de Reorganización de la Armada	1883-1885	1
Asuntos Particulares	1768-1936	25
Secretarías Militares	1786-1864	1
Ministros	1741-1819	1
Oficiales	1731-1819	1
Oficiales de su Archivo	1767-1819	1
Escribientes	1788-1878	1
Intérpretes (algunos años)	1740-1916	1
Porteros y Sirvientes	1755-1819	1
Borradores de Corte	1813	1
Asuntos Personales	alfabetizados	2
Estados de caudales	1799-1803	1
Cuentas y justificantes	1785-1892	34
Facturas	1884-1890	1
Fondos reservados	1803-1809	3
Fondos de multas y patentes	1815-1844	9
Distribución de caudales	1849	1
Correspondencia con Ferrol	1805-1813	1
Correspondencia con Cádiz	1815-1820	1

<i>Secretaría de Marina</i>	<i>Años</i>	<i>Legajos</i>
Capitán general. Indices y cuentas	1854-1859	1
Recibos de las Direcciones	1896 y 1905	2
Expedientes terminados	1904-1905	1
Ordenación de Pagos. Índice de correspondencia	1921-1923	2
Sección Escuelas	1929	1
Registros de certificados	1922-1927	1
Indices de despacho	1899-1906	5
Indices de Reales Ordenes	1904-1905	2
Apostaderos de Ultramar	1830-1858	2
Gobierno intruso	1808-1812	4
Ordenanza económica de la Armada . . .	1798-1800	2
Ordenanzas (adiciones)	1748-1877	2
Ordenanzas	1784-1794	2
Comisión de Ordenanzas	1872	1
Comisión codificadora	1877-1900	4
Empréstito de 30 millones	1850	4
Total		132

Libros

Actas de la Comisión Codificadora	1877-1900	5 ls.
La serie ocupa 36,05 metros lineales de estantería.		

También corresponde a esta Sección la serie de Telegramas, aunque está colocada aparte. Contiene:

<i>Matrices de telegramas</i>	<i>Años</i>	<i>Legajos</i>
Secretaría	1884-1924	22
Dirección de Material	1895-1915	4
Dirección de Personal	1885-1928	5
Navegación y Pesca y Sanidad	1900-1914	1
Ordenación de Pagos	1906-1921	2
Secretaría a Ferrol	1897-1917	8
Secretaría a Cádiz	1897-1917	11
Secretaría a Cartagena	1897-1917	10
Secretaría a buques	1909-1919	19
Total		82

Legajos

Telegramas recibidos y expedidos . . .	1888-1936	111
	Total	<hr/> 193

Ocupa 41, 20 metros lineales de estantería.

<i>Organismos Superiores de la Armada</i>	<i>Años</i>	<i>Legajos</i>
Generalidad	1737-1840	3
Actas	1830-1834	2
Correspondencia con Ministerio	1883-1886	1
Reales Ordenes	1893 y 1901	2
Generalidad de Oficinas, Escribientes y Subalternos	1841-1918	4
Almirantazgo, Juntas y Dirección general de la Armada	1821-1865	7
Tribunal del Almirantazgo	1873	1
Consejos y Tribunales	1830-1911	1
Asuntos particulares	1762-1911	19
	Total	<hr/> 40

Libros

Libros de Actas	1831-1931	63 libros
Registros de Asuntos	1839-1931	33 libros

Fuentes y Bibliografía

- A.B.— Generalidad de Secretaría de Marina.
- A.B.— Generalidad de Organismos Superiores de la Armada.
- Guardia, Ricardo de la.— Datos para un cronicón...
- Pavía, Francisco de Paula.— Galería biográfica de los generales de Marina.
- Estados generales de la Armada.
- Colección legislativa de la Armada.
- Aranzadi.

2. Organismos superiores de la Armada.— Resumen

A partir de la creación del Consejo del Almirantazgo por Real Cédula de 31 de junio de 1737, existió siempre en la Armada un organismo con carácter consultivo y casi siempre decisorio en los asuntos que le estaban conferidos. Este organismo tuvo distintas denominaciones, pero sus funciones se modificaron muy poco o nada a lo largo de los tiempos e incluso era frecuente que los mismos individuos que habían formado parte del suprimido continuaran ejerciendo su cargo en la nueva organización.

Los organismos fueron:

- Consejo del Almirantazgo (1737-1748).
- Dirección General de la Armada (1748-1807).
- Almirantazgo (1807-1808).
- Consejo Superior de Marina (1808-1810).
- Almirantazgo (1814-1818).
- Dirección General de la Armada (1819-1821).
- Junta de Almirantazgo (1821-1823).
- Dirección General de la Armada (1823-1830).
- Real Junta Superior de Gobierno de la Armada (1830-1834).
- Real Junta Superior de Gobierno y Administración económica de la Armada (1834-1835).
- Consejo de Marina (1835-1836).
- Junta del Almirantazgo (1836-1843).
- Dirección General de la Armada y Junta de Asistencia (1843-1844). No hay libros de actas en A.B.
- Junta Directiva y Consultiva de la Armada (1844-1848). No hay libros de Actas en A.B.
- Dirección y Mayoría generales. Simultáneamente se creó la Junta Consultiva de la Armada, de la que existen libros de Actas en el A.B. desde 1851 a 1860.
- Junta Provisional de Gobierno de la Armada (1868-69).
- Almirantazgo (1869-1873).
- Junta Superior Consultiva de Marina (1873-1885).
- Consejo Supremo de la Armada (1875-77).
- Centro Técnico Facultativo y Consultivo de la Armada (1886-1890).
- Consejo de Gobierno de Marina (1886-1890).
- Consejo Superior de Marina (1890-1903).
- Centro Consultivo o Junta Consultiva de la Armada (1893-1899).
- Centro Técnico y Consultivo de la Armada (1899-1902).
- Consejo del Almirantazgo (1902-1904).
- Centro Consultivo de la Armada (1904-1908).
- Junta Superior de la Armada (1908-1931).
- Consejo Superior de la Armada (1939).

- 2.2. Cuerpos patentados**
- 2.2.1. Cuerpo General**
- 2.2.2. Infantería de Marina**
- 2.2.3. Artillería de Marina**
- 2.2.4. Ingenieros de la Armada**
- 2.2.5. Cuerpo del Ministerio (Intendencia)**
- 2.2.6. Guardaalmacenes**
- 2.2.7. Cuerpo de Intervención**
- 2.2.8. Cuerpo Jurídico.— Tribunales de Justicia**
- 2.2.9. Cuerpo de Pilotos**
- 2.2.10. Maquinistas**
- 2.2.11. Sanidad de la Armada: Cirujanos.— Farmacéuticos.— Practicantes.— Hospitales**
- 2.2.12. Cuerpo Eclesiástico de la Armada**
- 2.2.13. Archiveros de Marina.— Auxiliares de Oficinas y Archivos**

2.2. Cuerpos Patentados

Se llaman Patentados los Cuerpos que no cuentan entre sus individuos ninguno de la clase subalterna y, desde la categoría de capitán o asimilado, en adelante, reciben Real Patente en cada uno de sus empleos.

Son Cuerpos patentados:

- El Cuerpo General
- Infantería de Marina
- Artillería de Marina
- Ingenieros de la Armada
- Cuerpo del Ministerio (Intendencia)
- Guardaalmacenes
- Cuerpo de Intervención
- Cuerpo Jurídico
- Cuerpo de Pilotos
- Maquinistas
- Sanidad de la Armada
- Cuerpo Eclesiástico de la Armada
- Archiveros de Marina

En el Archivo se conservan los expedientes personales de los individuos de todos estos Cuerpos fallecidos entre los años 1784 y 1940.

Los expedientes personales están formados, en primer lugar, por las hojas de servicio que debían redactar y remitir anualmente a la Jefatura Superior los mismos interesados, con el visto bueno del jefe que mandaba la unidad en que estaban destinados. Con estas hojas anuales se redactaba una hoja general que, cuando llegaba el retiro, se cerraba y legalizaba con la firma del jefe que la autorizaba. Pero en muchas ocasiones, las Hojas generales quedaban abiertas y sin terminar de redactar.

En estas Hojas llevaban impresos los epígrafes correspondientes a cada subdivisión; se anotaba la filiación, cuerpo al que pertenecía, fechas en que había obtenido los sucesivos empleos alcanzados en su Cuerpo y en otros, años de servicio, abonos de tiempo por acciones de guerra y otras causas como matrimonios regios, nacimiento de príncipes o infantes, etc.; buques en que estuvo embarcado, mandos de mar, destinos y mandos en tierra, cruces y condecoraciones españolas y extranjeras obtenidas, licencias que disfrutó, causas o sumarias que se le habieran formado e historial de su vida militar.

También se agregaban a su expediente documentos, tanto oficiales como de carácter personal que de algún modo podían reflejarse en el servicio: por ejemplo, a veces aparece la partida de casamiento cuando, por cualquier causa se había omitido, en su tiempo, solicitar autorización para casarse. También pueden encontrarse noticias de inventos o trabajos realizados, hayan tenido o no, trascendencia posterior.

Cuando la muerte del causante tuvo lugar después de su retiro es muy raro encontrar la fecha del fallecimiento aunque, en ocasiones, hay algún documento que permite determinarla. Sobre todo, cuando aparece la noticia de concesión de pensión a su viuda o huérfanos: entonces puede hallarse en la sección «Pensiones» por el nombre de estos.

Cada uno de los Cuerpo Patentados, así como los de Suboficiales, forma una sección. Dentro de ella se distinguen tres series: Generalidad, Asuntos Particulares y Asuntos Personales y es en esta última donde se guardan los expedientes personales, ordenados en forma alfabética. Las dos primeras se ordenan cronológicamente.

En serie aparte están los Informes Reservados aunque, en alguna época, pueden aparecer reunidos con el expediente personal.

2.2.1. Cuerpo General

2.2.1. Cuerpo General de la Armada

A partir de la creación, en 1717, de la Compañía de Guardiamarinas, los oficiales del Cuerpo General procedían todos de esta Escuela que, con un pequeño intervalo de tiempo en que se creó y con distintos nombres, ha llegado hasta nuestros días.

Un corto número de ellos entró en los buques con categoría de aventurero, es decir sin paga y subvencionando sus propios gastos, para aprender con la práctica y reducir el período de tiempo de permanencia como guardiamarinas: en general eran hijos, hermanos o parientes del jefe que mandaba el buque pero, no obstante, tenían que ser aprobados después por los profesores de la Compañía de Guardiamarinas para alcanzar el título de alférez de fragata, como los demás guardiamarinas.

Durante el siglo XVIII y hasta la independencia de los países continentales de América y la decadencia del poder naval español, el Cuerpo General, en sus distintas clases, era numeroso y no existían restricciones en cuanto a su posibilidad de obtener el mando de un buque o ser destinados como dotación de ellos. La penuria del Erario después de la guerra con Napoleón, con la consiguiente mengua de la construcción naval e, incluso, en la formación de las nuevas promociones —llegó a cerrarse la Escuela el año 1868— trajo consigo una drástica regulación de los que podían ingresar de guardiamarinas y de los que podían salir como alféreces, fijando estos en un número muy inferior al que existiera antes.

Por R.O. de 31 de agosto de 1825 el Cuerpo general quedó dividido en oficiales de servicio activo y oficiales de servicio pasivo. Por otra parte, la de 12 de mayo 1828 fijó el número de individuos que debía comprender cada una de las categorías de los del servicio activo aunque disposiciones posteriores modificaron, en muchas ocasiones, la proporción de los que integraban las mismas.

Los oficiales asignados al servicio pasivo cambiaron este nombre por el de Tercios Navales por Orden de 1 de octubre de 1841 y no estuvo limitado el número de los que podían pertenecer a él. Les correspondían determinados destinos, entre ellos, las Capitanías de Puertos que, sin embargo, en algunas circunstancias podían ser desempeñados por individuos de la escala activa.

La R.O. de 8 de abril de 1827 dispuso que los jefes y oficiales con mando de buque fueran relevados cada 3 años a fin de que todos tuvieran opción a mejorar sus conocimientos con la práctica de la navegación.

En los buques de Resguardo, mandados y dotados con oficiales de este mismo Cuerpo, la duración de los destinos había de ser sólo de 2 años, conforme al Reglamento de 14 de agosto de 1844.

Los destinos en Cuba y Puerto Rico se desempeñaban durante 3 años, según disposición de 8 de enero de 1840 pero no así los de Filipinas que debían ser servidos durante 4 años, como estableció la R.O. de 5 de marzo

de 1845, entre otras razones, por el tiempo que tardaban en incorporarse a su destino allí o, a su regreso, en España.

A partir de la segunda mitad del siglo xx, la complejidad de especializaciones que exige el mantenimiento de la Marina actual ha permitido aumentar ligeramente el número de los que integran las categorías del Cuerpo General, no obstante el número reducido de los buques que componen la Armada.

Los grados del Cuerpo, de menor a mayor y a partir de alférez de corbeta siguen este orden:

De fragata y de navío.

Teniente de fragata y de navío.

Capitán de fragata y de navío.

Contralmirante, Vicealmirante y Almirante.

La serie «Cuerpo General» del Archivo como casi todas, está dividida en Generalidad, Asuntos Particulares y Asuntos Personales. Las dos primeras ordenadas cronológicamente y la última en forma alfabética. Sus fechas extremas son el año 1784 y el 1936 aunque, ocasionalmente, aparezcan expedientes personales parciales o completos anteriores o posteriores a estas.

Los expedientes de Marineros fallecidos antes de 1784 han de encontrarse en el Archivo general de Simancas; los que han muerto después de 1936 se hallan en el Archivo Central del Cuartel general de la Armada.

Nuestra serie contiene:

	<i>Años</i>	<i>Legajos</i>
Generalidad	1721-1936	50
Asuntos particulares	1739-1936	82
Asuntos personales	Alfabetizados	1.314

Oficiales franceses

Generalidad		1
Asuntos personales	Alfabetizados	6
	Total	<hr/> 1.453

Ocupan 750'75 metros lineales de estantería.

Bibliografía

Estados generales de la Armada.

Compilación legislativa de la Armada.

2.2.2. Infantería de Marina

2.2.2. Infantería de Marina

Aún cuando en los buques que, durante los primeros siglos y hasta comienzos del XVIII, se alistaban para expediciones de descubrimiento o de guerra embarcaban siempre tropas de soldados con jefes y oficiales distintos de los que mandaban la navegación y la maniobra, el cuerpo de Infantería de Marina no existió, realmente, hasta que en 1717 creó Patiño los Batallones de Marina a base de los Tercios de Armada que, desde el siglo XVI, guarnecían los buques, puertos y plazas de su destino.

Los jefes y oficiales que mandaban estos Batallones procedieron, durante mucho tiempo, del Cuerpo general, aunque, en ocasiones, los mandaran los procedentes de Ejército y, después que estuvieron organizados los mandos del Cuerpo, era aún frecuente que jefes del Cuerpo General se pasaran a éste para conseguir el ascenso al grado superior al que tenían y, después de alcanzarlo, solicitaban el regreso a su Cuerpo de origen con su nueva categoría.

Por R.O. de 20 de enero de 1828, se fundieron los Batallones de Marina y las Brigadas de Artillería, con el nombre de Brigada Real y, en 1830, se creó la Academia de la Brigada Real en San Fernando.

En 1833, la Brigada Real recibió el nombre de Real Cuerpo de Artillería de Marina y en 1838, se llamó Cuerpo de Artillería e Infantería de Marina.

Cuando se inaugura, en 1845, el Colegio Naval Militar en la población de San Fernando, se dispone, por primera vez, que con los guardiamarinas, estudien los futuros oficiales de Infantería de Marina, señalándoles, naturalmente, un programa propio; y cuando en 1868 se clausuró el Colegio, empezaron a funcionar Tribunales de exámenes de ingreso y Academias de Cadetes en Madrid y en los Departamentos.

En 1879, se creó la Academia Central del Cuerpo, que duró hasta 1893 y desde 1895 a 1901 y se suprimieron las Academias departamentales. También en 1879 se organizaron las compañías de música en los Regimientos.

En 1882, un Real Decreto de reorganización del Cuerpo creó los Batallones de Reserva. El 30 de abril de 1886, un nuevo Decreto convirtió estos Batallones en Tercios. La Real Orden de 5 de agosto hizo resurgir los Batallones y Regimientos y los de Reserva y se fijaron 3 cuadros de reclutamiento: el 1.º en Cádiz, el 2.º en Ferrol y el 3.º en Cartagena.

El Regimiento Expedicionario de Infantería de Marina fue definitivamente disuelto por Real Decreto de 31 de agosto de 1922.

No hubo promociones desde 1901 a 1923 y la escasez de oficiales propios hizo que tuvieran que pedirse a Ejército cuando eran precisos. En este caso, iban destinados en comisión a Marina.

Desde 1923 a 1931, volvió a existir una Escuela de Infantería de Marina en la Escuela Naval de San Fernando, pero, en 1931, el Gobierno de la República declaró a extinguir el Cuerpo de Infantería de Marina.

Volvió a reorganizarse en 1938 y se creó un Regimiento en cada Departamento y otro en Baleares. La reforma de 1940, convirtió los regimientos

en tercios y otra de 1957, organizó el Cuerpo Especial de Infantería de Marina.

Una nueva reorganización tuvo lugar en 1968 y volvió a formarse el tercio de Armada; las fuerzas del Cuerpo quedaron así establecidas:

- Fuerzas de desembarco (Tercio de Armada).
- Fuerzas de defensa y seguridad (Tercios y Agrupaciones).
- Unidades integradas en dotaciones de buques.

Desde 1939, funciona una Escuela de Infantería de Marina dentro de la Escuela Naval Militar.

Los distintos nombres que recibió el Cuerpo y las varias organizaciones que sufrió, se reflejan en los grupos documentales que forman la serie.

Documentación

Hay mucha documentación de Infantería y Artillería de Marina sin ordenar aún y la de los Regimientos Expedicionarios tampoco ha sido revisada.

Sin embargo, en el año 1979 se llegaron a reunir bastantes libros de estos Regimientos y, en general, de Infantería de Marina. De ellos se hizo un inventario que se puede resumir así:

<i>Libros de Habilitación general</i>	<i>Años</i>	<i>Libros</i>
Cargo de vestuario y armamento del 4.º Batallón	1857-1859	2
Registros de entrada y salida de caudales	} 1866-1925	33
Libros de cargo y data de caudales, vestuario y armamento		
Ajustes de libretas y de masita ..		
Total		35

<i>Libros de Inspección General</i>	<i>Años</i>	<i>Libros</i>
Copiadores de Reales Ordenes y de comunicaciones	1862-1866 y 1877-1880	3
Fallecidos en la Habana o al regreso ...	1857-1866	1
Copiador de correspondencia	1864-1867	1
Registros entrada y salida correspondencia	1877-1931	25
Total		30

*Regimientos Expedicionarios I y II de
Filipinas y Comisión Liquidadora*

	<i>Años</i>	<i>Libros</i>
Registros entrada y salida correspondencia.	1896-1908	62
Libros de Habilitación y Detall	1896-1918	24
Copiadores de Reales Ordenes	1877-1878	3
Libros de Actas	1896-1899	2
Fallecidos del 2.º Batallón	1898	1
Total		<hr/> 92

*Regimiento Expedicionario de la Habana
y Comisión Liquidadora*

	<i>Años</i>	<i>Libros</i>
Libros de Actas de Juntas Económicas .	1879-1904	4
Libros de fallecidos	-	1
Registros entrada y salida correspondencia del Detall	1883-1908	12
Registros entrada y salida correspondencia del Coronel	1878-1908	12
Libros de Habilitación, Fondo de entretenimiento general, Fondo de Haberés, Ajuste de masita, cargo y data vestuario	1869-1908	38
Indices de expedientes personales	-	3
Altas y Bajas de las Compañías	1870-1884	1
Altas y Bajas jefes y oficiales	1880-1898	1
Altas y Bajas Compañía de Depósito ..	1896-1899	1
Total		<hr/> 73

Comisión Central Liquidadora

	<i>Años</i>	<i>Libros</i>
Registros entrada y salida correspondencia.	1900-1931	13
Indices de individuos que sirvieron en 1.º Batallón Expedicionario	-	1
Indices de expedientes personales	-	1
Altas y Bajas Oficiales 2.º Batallón Expedicionario de Filipinas	1896-1899	1

<i>Comisión Central Liquidadora</i>	<i>Años</i>	<i>Libros</i>
Ajustes de abonos, Fondos Entretenimiento general y cargo y data 1. ^{er} Batallón Expedicionario	1913-1935	7
Reglamento impreso del Cuerpo de Infantería de Marina	16 Julio 1880	1
Total		<hr/> 24

<i>Regimiento Expedicionario de Marruecos</i> <i>Libros del Coronel</i>	<i>Años</i>	<i>Libros</i>
Registros entrada y salida correspondencia	1913-1922	44
Actas de Regimiento	1913-1922	3
Registro de Sumarias	1916-1918	1
Anotaciones de presos y arrestados	1918-1921	3
Servicio de jefes y oficiales	1920-1922	1
Libros de órdenes del Regimiento	1914-1925	15
Informes reservados y hojas de hechos de jefes y oficiales de los Batallones	1915-1922	2
Total		<hr/> 69

<i>Libros del 1.^{er} Batallón</i>	<i>Años</i>	<i>Libros</i>
Registros entrada y salida correspondencia del 1. ^{er} Jefe con el Detall	1913-1922	24
Idem. con varias autoridades	1913-1922	11
Idem. con el coronel	1913-1922	10
Actas de Juntas Económicas	1913-1922	4
Actas de la Junta de reenganche	1913-1919	1
Actas de Juntas de Jefes y Oficiales ...	1915-1919	1
Total		<hr/> 51

<i>Detall del 1.^{er} Batallón</i>	<i>Años</i>	<i>Libros</i>
Registros correspondencia con coronel .	1917-1922	3
Registros correspondencia con 1. ^{er} Jefe .	1913-1922	19

Posteriormente se llamó:	Años	Libros
<i>Compañía de Ordenanzas</i>		
Altas y Bajas de oficiales	1920-1929	1
Altas y Bajas de suboficiales	1911-1921	
Filiaciones de soldados y cabos	1919-1931	4
Bajas de soldados y cabos.....	1925-1929	1
Libros de órdenes de Detall y Comandancia	1907-1932	12
Registros de correspondencia	1907-1931	9
Libros de Detall y Habilitación	1906-1929	22
	Total	<hr/> 49

Después de ordenados estos libros, fueron apareciendo otros que se incluyeron en el Inventario, conforme se iban encontrando. Son en total 23 libros, de los cuales 18 corresponden a los Batallones Expedicionarios.

Todos los libros de esta serie ocupan 51,50 metros lineales de estantería.

Fuentes y Bibliografía

Rivas, José.— Historia de la Infantería de Marina Española. Imp. Ministerio de Marina, 1967.

Rodríguez Delgado de Mendoza, Ramón.— Compendio historial del Cuerpo de Infantería de Marina; Andujar, 1927.

Estados generales de la Armada

Documentación del Archivo.

2.2.3. Artillería de Marina

2.2.3. Artillería de Marina, Cuerpo de

El empleo de la Artillería en los buques se remonta a mediados del siglo xiv pero, desde entonces, hasta ya pasados tres cuartos del siglo xvi, el servicio de ella en la Armada correspondió exclusivamente a artilleros del Ejército y estos dependían del capitán general de la Artillería de España.

En 1575 la Casa de Contratación fundó en Sevilla una Escuela, en la que debían formarse los que quisieran servir en las Armadas como Artilleros. En 1576 se creó el cargo de artillero mayor para dirigir la escuela y para adquirir y probar la artillería, armas y pólvora destinadas a los buques. La jurisdicción sobre la Artillería de las Armadas correspondió entonces a la Casa de Contratación hasta que, en 1607, volvió a pasar al Capitán General de la Artillería de España que la conservó hasta comienzos del siglo xviii.

La reorganización de la Armada que llevó a cabo Felipe V alcanzó también a la Artillería de ella. Por R.O. de 10 de febrero de 1717 se formaron dos brigadas de Artilleros de Marina y en el mes de abril del mismo año se dictaron las primeras ordenanzas para ellas.

El 27 de enero de 1740 se publicaron las primeras Ordenanzas y Reglamento para la formación de los jefes y oficiales de las Brigadas de Artillería de Marina que, en principio, estaban servidas en los mandos superiores, por individuos del Cuerpo General. En las Ordenanzas de la Armada de 1748 se determinó por extenso la organización de la Artillería, de su Estado Mayor, de los oficiales y de los Cuerpos Subalternos que la servían. No obstante, conservó el nombre de Brigadas de Artillería hasta que en 1763 se le dio el de Real Cuerpo de Artillería de Marina.

A partir de 1775, los oficiales del Cuerpo General destinados en Artillería, no pudieron optar a ascensos en las promociones de su Cuerpo en razón del destino que desempeñaban en las Brigadas que podía ser superior al que poseían en su Cuerpo.

La R.O. de Guerra de 26 de febrero de 1791 autorizó a los oficiales de Artillería del Ejército para el servicio en los buques conservando su escala de tierra, no obstante el empleo que en la Armada pudieran ostentar.

En 1820 el Real Cuerpo de Artillería de Marina constaba de veinte Brigadas a cargo de un comandante general que se llamaba comisario general de Artillería. En cada Departamento, un capitán de navío, denominado comisario provincial de Artillería tenía el mando de todas las Brigadas destinadas en él; como segundo jefe un comisario provincial supernumerario, procedente del Estado Mayor de Artillería, capitán de fragata vivo y un sargento mayor, teniente de navío; a sus órdenes estaban el ayudante mayor de Tropa y el ayudante mayor de Artillería que eran tenientes de fragata: todos ellos constituían la Ayudantía general de Artillería de los expresados departamentos.

Cada Brigada estaba formada por:

- 1 jefe, teniente de navío
- 1 2.º jefe, teniente de fragata
- 1 teniente, alférez de navío
- 1 subteniente, alférez de fragata
- 4 condestables primeros
- 4 condestables segundos
- 8 cabos primeros
- 8 cabos segundos
- 2 tambores
- 48 artilleros
- 64 ayudantes

En los tres Departamentos tenían Escuelas de Matemáticas y anualmente se hacían en ellas ejercicios doctrinales y cada tres años, literarios, para comprobar los progresos realizados en esta especialidad.

En 1826 se reunieron la Artillería e Infantería de Marina en un sólo Cuerpo que se llamó Brigada Real. La R.O. de 12 de febrero de 1833 cambió el nombre de Brigada Real por el de Real Cuerpo de Artillería de Marina para hacer, como aquélla, el doble servicio de Infantería y Artillería en sustitución de los antiguos Cuerpos de Batallones y Brigadas de Marina.

Constaba de 2 Batallones de a 6 Compañías, con 160 plazas cada una, incluidas todas las clases. El Estado Mayor estaba formado por:

- 1 comandante principal, brigadier
- 1 segundo comandante, coronel
- 2 primeros ayudantes mayores, tenientes coroneles
- 2 segundos ayudantes mayores, capitanes
- 8 capitanes, comandantes de los Parques y destinos científicos.

La Plana Mayor de cada Batallón se componía de:

- 1 comandante, coronel graduado
- 1 primer ayudante, teniente coronel graduado
- 1 segundo ayudante, teniente
- 1 capellán
- 1 cirujano
- 1 brigada
- 1 tambor mayor
- 1 armero

En cada Compañía se contaban:

1 capitán, tenientes, subtenientes, sargentos primeros, idem. segundos,

cabos primeros y segundos, cornetas, tambores, bombarderos, artilleros y jóvenes, hasta el indicado número de 160 plazas.

Un informe del coronel Sánchez Cerquero, de 15 de mayo de 1834, en el que ponía de relieve la falta de preparación científica, en asuntos de Artillería, de los miembros de este Cuerpo, dio lugar a que se restablecieran las Escuelas que se habían suprimido al crearse la Brigada Real, pero el funcionamiento de ellas había perdido eficacia.

Cuando se inauguró el Colegio Naval Militar de Aspirantes de Marina en 1844 en la población de San Carlos, se adjudicaron 13 plazas de las 100 creadas, para los alumnos de Artillería de Marina. El 25 de septiembre de 1845 se creó también la Compañía Escuela de Condestables en Cádiz, para la instrucción teórica y práctica de éstos.

El Real Decreto de 22 de marzo de 1848 separó nuevamente los Cuerpos de Artillería e Infantería de Marina, asignando tres Brigadas a uno y tres Batallones al otro, con sus jefes, oficiales y clases, Planas mayores y Estados mayores respectivos. Ambos Cuerpos estaban a las órdenes de un general de la Armada denominado Comandante general que dependía, inmediatamente, del Director General, Inspector General de estos Cuerpos.

La R.O. de 11 de enero de 1857 suprimió prácticamente las Brigadas, al mandar que, en los sucesivos, se reclamaran del Ministerio de Guerra los quintos necesarios para cubrir las bajas que se fueran produciendo en los Cuerpos de Artillería e Infantería de Marina. El Real Decreto orgánico de 6 de mayo del mismo año creó el Cuerpo de Estado Mayor de Artillería de la Armada para el servicio facultativo de ésta: estaba formado por los jefes y oficiales de las Brigadas suprimidas que aprobaron en 3 años las materias fundamentales y los oficiales de Ejército que pasaran a este Cuerpo en el término de 6 meses, a los que se concedía además el empleo inmediato. Este mismo Decreto creó la Academia para el Cuerpo en la población de San Carlos y fijó las condiciones para el ingreso. El Reglamento de la Academia se aprobó el 17 de agosto de 1859.

Una R.O. de 23 de julio de 1857 había aprobado el Reglamento para la corbeta *Isabel II*, buque designado como Escuela especial de Artillería para formar en ella buenos cabos de cañón. Y en Cádiz siguió funcionando la Compañía Escuela de Condestables.

La R.O. de 18 de febrero de 1858 estableció la Junta Superior Facultativa de Estado Mayor de Artillería de la Armada del Departamento de Cádiz para informar, formar proyectos y memorias, realizar pruebas y proponer mejoras de carácter científico en el material de su ramo.

El Reglamento orgánico del Cuerpo de Artillería de la Armada y el de Ascensos y Retiros para el mismo Cuerpo, de 16 de octubre de 1869, dieron una nueva organización a éste, fijando una plantilla compuesta de 1 mariscal de campo, 2 brigadieres, 4 coroneles, 6 tenientes coroneles, 4 comandantes, 12 capitanes y 20 tenientes en el servicio facultativo. Se suspendió el ingreso en la Academia hasta que el Almirantazgo estableciera nuevas bases para la enseñanza. La Academia se reorganizó por R.O. de

14 de diciembre de 1878 y se dio el nombre de Junta especial de Artillería de la Armada a la Junta superior facultativa de Estado Mayor de ella.

La R.O. de 1 de enero de 1885 aprobó un nuevo Reglamento para el orden interior del Cuerpo de Artillería de la Armada.

El Real Decreto de 7 de agosto de 1885 creó la Academia de Ampliación en la ciudad de San Fernando. Su objeto fue proporcionar a los oficiales del Cuerpo general los conocimientos técnicos necesarios para ejercer las especialidades de artilleros, ingenieros hidrógrafos, mecánicos y constructores de Buques y astrónomos y, al mismo tiempo, dar unidad de procedencia a los distintos Cuerpos de la Armada: por consiguiente quedó cerrada la Academia de Artillería creada en 1857 y declarado a extinguir el Cuerpo.

Una R.O. de 11 de noviembre de 1885, dio el nombre de Junta de Experiencias a la Junta especial de Artillería de 1869.

La Academia de Ampliación se clausuró por Real Decreto de 18 de marzo de 1901.

En los años que siguieron hasta el decreto de 14 de febrero de 1908, el Cuerpo llevó una existencia precaria. En esta fecha se reconstituyó por concurso entre alféreces de navío y posteriormente se cubrieron las plazas con individuos del Cuerpo de Artillería de Ejército.

El año de 1918 volvió a abrirse la Academia que funcionó normalmente hasta que el Decreto de 15 de diciembre de 1926 cerró el ingreso en las Academias especiales de Artillería y de Ingenieros de la Armada. En estos años pasaban a la Academia después de 1 ó 2 años de estudios comunes con los guardiamarinas.

El Real Decreto de 11 de marzo de 1929 reorganizó el Cuerpo de Artillería como Cuerpo político-militar con el nombre de Ingenieros Artilleros de la Armada, pero esta disposición fue anulada el siguiente año.

El 24 de febrero de 1931 se creó el Servicio Técnico Industrial de Artillería Naval. El 10 de julio del mismo año el Cuerpo de Artillería fue declarado a extinguir y su personal pasó a desempeñar los destinos del Servicio Técnico Industrial a los que también tenían acceso los procedentes del Cuerpo general y personal civil especializado.

En 1938 se derogó el Decreto de extinción del Cuerpo, y, en 1943, se procedió a una reorganización del mismo que recibió el nombre de Cuerpo Facultativo de Armas Navales. En 1949 cambió nuevamente el nombre por el de Ingenieros de Armas Navales.

Paralelamente la Escuela se había reorganizado y sus alumnos procedían directamente del Cuerpo general mediante concurso y por oposición entre personal civil con título afín.

Hubo alguna modificación en cuanto a la Escuela y sus especialidades y cursos el año 1955 (decreto de 24 de junio).

El Decreto de 28 de septiembre de 1964 la constituyó como Escuela Técnica Superior de Ingenieros de Armada Navales y estableció las condiciones para otorgar el título de doctor a los egresados.

La ley de 22 de julio de 1967 estableció la plantilla del Cuerpo de Ingenieros de la Armada y una Orden ministerial del año 1971 volvió a establecerla con Secciones Transitorias y Escala Unica.

Las Secciones Transitorias son: ingenieros navales, ingenieros de Armas Navales e ingenieros de Electricidad que se habían de extinguir conforme sus individuos se fueran integrando en la Sección Unica.

Documentación

Las circunstancias porque atravesaron a lo largo de su existencia los Cuerpos de Infantería y Artillería de Marina se reflejan en la ordenación dada a la correspondiente documentación; por ello, se ha preferido presentar el resumen de la que conserva nuestro Archivo a continuación de ambos Cuerpos, si bien, los Asuntos Personales alfabetizados de uno y otro, se hallan completamente aparte.

<i>Batallones</i>	<i>Años</i>	<i>Legajos</i>
Generalidad	1739-1826	16
Asuntos particulares	1728-1827	101
	Total	<hr/> 117

Registros de generalidad, Asuntos particulares y personales	1784-1826	2
---	-----------	---

<i>Brigadas</i>	<i>Años</i>	<i>Legajos</i>
Generalidad	1784-1829	9
Asuntos particulares y personales	1737-1827	62
	Total	<hr/> 71

<i>Brigadas</i>	<i>Años</i>	<i>Legajos</i>
Registros	1784-1837	3

<i>Brigada Real</i>	<i>Años</i>	<i>Legajos</i>
Generalidad, Asuntos particulares y personales	1824-1833	22

<i>Artillería e Infantería</i>	<i>Años</i>	<i>Legajos</i>
Generalidad	1788-1932	34
Asuntos particulares	1830-1932	203
Asuntos personales	1833-1850	26
Estados	1868-1901	6
Normas de revista	1868-1885	3
Fondos de caja	1857-1885	4
Registros	1838-1842	1
Total		<u>277</u>

Ocupan 143 metros lineales de estantería

<i>Cuerpo de Artillería</i>		<i>Legajos</i>
Asuntos personales	Alfabetizado	77
Hojas de servicios	Alfabetizado	14
Total		<u>91</u>

Ocupan 26,65 metros lineales

<i>Cuerpo de Infantería</i>		<i>Legajos</i>
Asuntos personales	alfabetizado	833

Ocupan 216,30 metros lineales de estantería.

Fuentes y Bibliografía

Acedo Cerdá, Manuel.— Real Cuerpo de Artillería de la Armada. Ed. Naval, 1970
Estados generales de la Armada
Compilación legislativa.

2.2.4. Ingenieros de la Armada

2.2.4. Ingenieros de la Armada

Este Cuerpo se creó por R.O. de 10 de octubre de 1770 y el 13 de agosto de 1772 se aprobó la «Ordenanza para el servicio de Cuerpo de Ingenieros de Marina en los Departamentos y a bordo de los navíos de Guerra». En el Título IV de esta Ordenanza trata del establecimiento de la Academia y las reglas con que se había de gobernar.

Para poder optar al ingreso, los aspirantes debían haber servido de oficiales en Marina, Infantería, Caballería, Dragones, Artillería, Ingenieros de Ejército o Milicias. Mientras no fueran agregados al Cuerpo de Ingenieros seguirían sus ascensos en sus respectivos Cuerpos, conservando también su uniforme, antigüedad y sueldo.

En caso de que regresaran a ellos, les serviría de mérito en lo sucesivo, haber estudiado en la Academia de Ingenieros.

Esta debía tener tres Maestros de Matemáticas, uno de Arquitectura y otro de Dibujo y funcionaría a las órdenes del Ingeniero general, que debía señalar las reglas, método y orden que había de seguirse en la enseñanza.

Para ser nombrados ingenieros debían realizar dos años de campaña en la mar y una visita de Montes; después, ingresaban en el Cuerpo, en una de las siete clases establecidas:

1 Ingeniero general	
4 Ingenieros directores	Capitán de navío o general
4 Ingenieros en jefe	Capitán de navío
8 Ingenieros en segundo	Capitán de fragata
8 Ingenieros ordinarios	Teniente de navío
8 Ingenieros extraordinarios	Alférez de navío
12 Ingenieros ayudantes	Alférez vivo de fragata

Les correspondía dirigir todo lo relativo a Arquitectura naval, civil e hidráulica en astilleros y arsenales y estaban autorizados para usar los mismos uniformes, divisas, graduaciones y nominaciones que los individuos del Cuerpo general, aunque sus funciones eran totalmente distintas.

La Real Orden de 1 de septiembre de 1789, aumentó el número de individuos del Cuerpo en sus clases inferiores, conservando inalteradas las cuatro primeras: 12 ingenieros ordinarios, 14 extraordinarios y 18 ayudantes y la de 11 de noviembre de 1791, los volvió a aumentar en esta forma:

1 Ingeniero general
4 Ingenieros directores
6 Ingenieros en jefe
10 Ingenieros en segundo
14 Ingenieros ordinarios

20 Ingenieros extraordinarios
25 Ingenieros ayudantes

Lo que señalaba la importancia que en aquellas fechas se dio a la construcción naval.

La R.O. de 23 de marzo de 1809, puso al Cuerpo de Ingenieros bajo la inspección del director general de la Armada. El Real Decreto de 15 de octubre de 1815, vino a reducir a la mitad el número de sus individuos, como reflejo de la política restrictiva que en el orden naval se siguió en aquellos años, hasta llegar a la Real Resolución de 31 de agosto de 1825, que suprimió el Cuerpo de Ingenieros de Marina y creó, en su lugar, el de Constructores e Hidráulicos.

El Reglamento de este nuevo Cuerpo, de 9 de mayo de 1827, introdujo dos variaciones importantes: 1.^a que se dividieran en dos facultades las que estaban reunidas en una sola persona; 2.^a que éstas no habían de tener, en razón de sus empleos, ninguna condecoración militar, aunque podían conservar las adquiridas en cualquier otra carrera, siguiendo en ésta el orden de ascensos y premios establecido en el Reglamento.

En lo referente a Arquitectura naval, el Cuerpo estaba formado por 1 director principal de construcción, 2 primeros constructores, 3 segundos, 3 supernumerarios y 8 ayudantes; en cuanto a Arquitectura hidráulica, por un Profesor en jefe, tres profesores ordinarios y cuatro ayudantes.

En 1834, se intentó restablecer el Cuerpo de Ingenieros, sin conseguirlo. En 1847, la R.O. de 1 de diciembre determinó que los Comandantes Subinspectores de Arsenales ejercieran las funciones de Jefes de Constructores, en tanto se organizaba el extinguido Cuerpo de Ingenieros.

El Real Decreto de 9 de junio de 1848, dispuso al fin su reorganización y el establecimiento de su Escuela Especial en la Carraca. La plantilla comprendía 1 ingeniero general, 2 brigadieres, 3 capitanes de navío, 5 de fragata, 12 tenientes de navío y 18 alféreces de navío. Todos debían proceder de la Escuela especial, en la que ingresarían por oposición. Los aprobados en ésta, permanecerían 3 años en dicha Escuela con el grado de alféreces de fragata; después de aprobar el examen final y de navegar durante un cierto tiempo, ascenderían a alféreces de navío; posteriormente, continuarían sus ascensos dentro de su escala. Para evitar, entre otras, las dificultades que podían surgir en cuanto a los ascensos dentro del escalafón, se señaló la edad del ingreso entre los 17 y los 22 años. Su uniforme e insignias eran iguales a los del Cuerpo General.

El Cuerpo de Constructores debía subsistir en la misma forma que estaba organizado.

La R.O. de 30 de octubre del mismo año, aprobó el presupuesto para habilitar una parte del Colegio de Guardiamarinas para Escuela de Ingenieros, pero el empeño de encontrar un ingeniero francés adecuado para dirigir los estudios y las dificultades que se presentaron para contratarlo hizo tomar la resolución de enviar a los 6 aprobados en la oposición cele-

brada, al arsenal francés de L'Orient. Otras promociones irían después a Tolón, Brest o algún arsenal de Inglaterra, a realizar sus estudios.

El Real Decreto de 22 de mayo de 1850, determinó crear en el Ferrol una Escuela Especial de Ingenieros Mecánicos y Maquinistas de vapor, para poder contar con personal capacitado para dirigir la construcción y reparación de las máquinas y para atender a su servicio en los buques de guerra y mercantes. La enseñanza debía durar 4 años. La reorganización de esta Escuela en febrero de 1852, suprimió la enseñanza de los Ingenieros Mecánicos y se limitó a la de los Maquinistas.

La R.O. de 12 de septiembre de 1850, había dispuesto que los Comandantes Subinspectores de Arsenales desempeñaran el cargo de jefes de constructores, con todas las atribuciones que prescribía la Ordenanza de Arsenales para los Ingenieros comandantes, correspondiéndoles también el ramo de Hidráulicos, hasta que el Cuerpo de Ingenieros quedara totalmente reorganizado.

La de 7 de mayo de 1851, vino a suprimir el Cuerpo de Constructores, ingresando éstos en la «escala práctica» del restablecido Cuerpo de Ingenieros, pero con escalafón separado. Esta escala era igual, en todas sus clases, a la del extinguido Cuerpo de Constructores, a excepción del Director, cuyas funciones correspondieron al Ingeniero general; los ingenieros de la escala práctica, podían ingresar en la facultativa, previo examen acreditativo de sus conocimientos.

La R.O. de 28 de septiembre de 1855, hizo cesar el ingreso de nuevos individuos en la escala práctica de Ingenieros; los existentes continuarían sus ascensos normalmente, hasta que desaparecieran todas sus clases. En esta Orden, aparece, por primera vez, alguna diferencia de uniformidad con los oficiales del Cuerpo general.

Por Real Decreto de 8 de febrero de 1860, se trasladó al Arsenal de Ferrol la Escuela de Ingenieros y se estableció que todos los oficiales del Cuerpo debían proceder de esta Escuela Especial.

El 1 de noviembre de 1869, se aprobó el Reglamento del Cuerpo de Ingenieros de la Armada, Escuela del mismo Cuerpo y Junta Especial de Constructores; se fijó la plantilla de sus destinos y se estableció que los prácticos y profesores hidráulicos existentes continuaran en las mismas condiciones en que se hallaban, hasta su completa extinción.

Por Real Decreto de 7 de agosto de 1885, se creó la Escuela de Ampliación que se estableció en San Fernando: su objeto era proporcionar a los oficiales del Cuerpo General de la Armada los conocimientos técnicos necesarios para ejercer dentro de la Armada las especialidades de Ingenieros hidrógrafos, artilleros y navales, buscando, por este medio, la unidad de procedencia de la corporación. En consecuencia de este Decreto y por otro de 19 de agosto, se cerraron las Academias de Ingenieros y de Artillería.

El reglamento de esta Escuela, sufrió diversas modificaciones hasta que se aprobó el de 2 de junio de 1892, por el que se rigió hasta su desaparición.

La reconstitución del Cuerpo de Ingenieros tuvo lugar por Real Decreto de 31 de julio de 1910. Podían optar al ingreso en él los tenientes y alféreces de navío que solicitaran hacer los estudios correspondientes, mediante un concurso previo. Después, tenían que probar su aptitud con los exámenes precisos.

La primera promoción haría sus estudios en la Escuela de Ingenieros navales de Francia y el número de alumnos no podía pasar de 10. Las promociones siguientes, estudiarían en Italia, Inglaterra, Alemania o Francia, según se determinara oportunamente.

Conforme a lo preceptuado en la Ley de 12 de junio de 1909, en su Artículo 4.º, sucesivamente se irían proponiendo las reglas para la completa restauración del Cuerpo.

El Real Decreto de 15 de octubre de 1914, reorganizó la enseñanza de los individuos del Cuerpo, con la creación de la Academia de Ingenieros y Maquinistas. Su facultad era doble, pues les correspondía la construcción de buques y la de máquinas para ellos.

Un año después, se convocó oposición libre, con determinadas materias. La duración de los estudios era de 5 años y los dos primeros debían compartirlos con los guardiamarinas, participando también de sus prácticas en la navegación y en buques, con especial atención a la maquinaria de éstos, en la que habían de realizar toda clase de trabajos.

Después, pasaban a la Academia creada en el Arsenal de Ferrol, donde permanecían otros tres años y más tarde irían a estudiar el desarrollo de la industria naval en otros países y harían prácticas en buques durante dos años.

Las convocatorias —que al principio se hicieron cada tres años— se redujeron rápidamente, hasta ser anuales en 1921. El Real Decreto de 30 de marzo de dicho año, determinó también que los individuos que obtuvieran plaza ingresaran directamente en la Academia de Ingenieros y Maquinistas, sin tener que pasar por la Escuela Naval.

La Ley de 24 de noviembre de 1931, que ratificó el Decreto del Ministerio de Marina de 10 de julio del mismo año, sobre reorganización de la Marina Militar, en su Capítulo VI, que trata de los «Servicios técnico-industriales de Ingeniería naval», declaró a extinguir el Cuerpo de Ingenieros de la Armada, con una plantilla que había de fijarse y determinó que, en adelante, se proveerían las plazas necesarias para el cumplimiento de su cometido, mediante concurso entre los Ingenieros navales civiles, que quedarían sujetos a la disciplina militar, mientras prestaran servicio en Marina.

Por Decreto de 25 de enero de 1933, la Escuela de Ingenieros navales pasó a depender del Ministerio de Instrucción Pública y Bellas Artes, actualmente de Educación Nacional, y la Orden de 28 de abril del mismo año, reguló la instalación, plan de estudios y plantilla de profesores de modo provisional. Posteriormente, en 1958 y 1971 (12 de febrero), se formularon las condiciones de convalidación de asignaturas a jefes y oficiales del

Cuerpo general y de Máquinas de la Armada y la distribución, en tres cursos de estudio, de las que no lo hubieran sido.

Durante la guerra civil, había vuelto a resurgir el Cuerpo de Ingenieros de la Armada, aunque se mantuvieron también en servicio los ingenieros navales civiles que estaban destinados en ella. La Ley de 30 de diciembre de 1944, autorizó a ingresar en el Cuerpo a todos los ingenieros navales civiles que en la fecha estuvieran al servicio de la Armada y reunieran determinadas condiciones.

El Decreto de 12 de marzo de 1964, autorizó, a su vez, la constitución del Colegio Oficial de Ingenieros de Armas navales y la Orden de 7 de abril de 1965, aprobó los Estatutos por los que había de regirse el citado Colegio, bajo la dependencia del Ministerio de Marina. En él se integraron los que poseían este título o el de Ingeniero que se concedía a los antiguos oficiales del Cuerpo de Artillería, expedidos ambos por el Ministerio de Marina.

La Ley de 22 de julio de 1967, creó el Cuerpo de Ingenieros de la Armada con escala única, formado por los Ingenieros de la Armada, Armas navales y Electricidad de la Armada. Por Decreto de 28 de diciembre del mismo año, se señaló a este Cuerpo la antigüedad del de Ingenieros navales de la Armada (24 de diciembre de 1770) y se señalaron las condiciones para el ingreso en él, convocatoria de concurso-oposición, etc. Por Orden de 6 de abril de 1968, quedó constituido definitivamente el Cuerpo con la ordenación y escalafonamiento inicial que en la misma se expresaba.

<i>Documentación</i>	<i>Años</i>	<i>Legajos</i>
Generalidad	1784-1901	5
Asuntos particulares	1784-1932	11
Asuntos personales	Alfabético:	73
	pequeños	
	grandes	20
Altas y Bajas	1875-1904	4
Varios asuntos	1804-1874	1
Escuela. Convocatoria	1874-1881	1
Escuelas	1873 y	
	1914-1921	1
Academia	1921-1936	2
Revistas	1947-1951	1
Promociones	1852-1865	1
Reglamento orgánico del Cuerpo, etc.—		
Impresos	1870-	1
Aspirantes no aprobados	1860-1870	1

<i>Libros</i>	<i>Años</i>	<i>Legajos</i>
Registros de Generalidad y Asuntos Particulares		1
Registros de Ferrol	1752-1848	4
Registros de Cádiz	1751-1848	2
Arreglo y restablecimiento del Cuerpo .	1834-1835	1
Registros	1915/16 y 1932/34	1
Total Documentación y Libros		131

Ocupa 30,92 metros lineales de estantería.

Fuentes y Bibliografía

Estados generales de la Armada.

Compilación Legislativa.

Aranzadi.

M.^a Dolores Higuera «El Cuerpo de Ingenieros» en Revista general de Marina, agosto 1982.

Archivo Bazán: Generalidad de Ingenieros.

2.2.5. Cuerpo del Ministerio (Intendencia)

2.2.5. Cuerpo del Ministerio (Intendencia)

Como antecedentes del cuerpo, existieron en las Armadas los veedores, comisarios y pagadores que tenían a su cargo los asuntos económicos de ellos. Felipe V creó el cargo de Intendente de Marina en 1705 y, en 1717, Patiño organizó el Cuerpo del Ministerio con los empleos de comisarios ordenadores y ordinarios, oficiales y escribanos bajo la dirección de los intendentes.

El 1 de enero de 1725 publicó unas Ordenanzas e Instrucciones generales para el Cuerpo. Sus funciones eran: registrar todas las disposiciones superiores que pudieran producir alteraciones en el presupuesto; informar todos los expedientes que fueran causa de gastos al Estado; redactar el proyecto de presupuestos; e inspeccionar la contabilidad general de arsenales, buques, apostaderos, provincias y establecimientos de Marina.

El 26 de agosto de 1726 aprobó la Instrucción sobre el establecimiento de Ministros de Marina en las costas de España especialmente, para promover el de las Matrículas de mar y, una vez establecido el sistema, controlar su cumplimiento.

Su jurisdicción se extendía a todos los ramos que no eran estrictamente militares: arsenales, construcción, matrículas, montes, minas, hospitales y a los individuos destinados en ellos.

Las Ordenanzas de la Armada de 1748 definieron claramente las jurisdicciones militar y política que correspondían respectivamente a los oficiales de Guerra de Marina y a los del Cuerpo del Ministerio.

El 3 de julio de 1761 se aprobó el Reglamento y plantilla del Cuerpo que debía comprender:

- 3 Intendentes
- 3 Contadores
- 3 Tesoreros
- 6 Comisarios ordenadores
- 12 Comisarios de guerra
- 20 Comisarios de provincia
- 50 Oficiales primeros
- 60 Oficiales segundos
- 24 Oficiales supernumerarios
- 80 Contadores de navío
- 80 Maestres de jarca

Sin contar en este número los que de sus graduaciones estuvieran empleados en los destinos de contralores de Hospital, archiveros y guardaalmacenes, ni los establecidos en la particular Contaduría de la Carraca.

Esta plantilla estaba distribuida en los tres Departamentos. En cada uno de ellos había una Contaduría con un Intendente a su cabeza; no obstante, la de Cádiz era la principal y donde se tomaba razón de todos los empleos

que se proveían en la Armada. El Cuerpo estaba dividido en 3 secciones —una por Departamento— completamente independientes.

A partir del año 1772 comenzó la decadencia de este Cuerpo que había tenido gran importancia en la primera mitad del siglo. La Ordenanza de Arsenales de 1776 puso bajo la inspección de los Jefes militares todas las operaciones y actividades de los individuos de este Cuerpo en aquellos Centros, con absoluto olvido de la dualidad de jurisdicciones sancionada en la Ordenanza general de 1748.

Las Ordenanzas generales de la Armada de 1793 acentuaron aún más la decadencia jurisdiccional del Cuerpo.

El 22 de abril de 1797 se determinó que las secretarías de las Dependencias militares: Dirección general, Capitanías generales de los Departamentos, Comandancias generales de Escuadras y demás, debían proveerse con oficiales del Cuerpo de Guerra de la Armada.

El 15 de diciembre de 1798 se dispuso que la función de los individuos del Cuerpo del Ministerio pasara a depender de la Secretaría de Hacienda, en todo lo relativo al aspecto económico. El 14 de abril de 1799 se aprobó el Reglamento que señalaba la forma en que dichos individuos dependerían de uno y otro Ministerio.

El Real Decreto de 25 de abril de 1800 encargó al Cuerpo de Oficiales de Guerra el mando y jurisdicción marítima de las Matrículas, Navegación, Pesca y Montes que hasta entonces había correspondido a los intendentes y ministros que, en algunos puntos, la ejercían por medio de subdelegados. Otra Real Orden de 26 de mayo del mismo año confió la dependencia del Cuerpo de Sanidad de la Armada a los capitanes generales de los Departamentos.

Cuando, por Real Decreto de 18 de abril de 1802, se reintegró el Cuerpo íntegramente a la dependencia de Marina, una serie de disposiciones sucesivas lo habían despojado de toda jurisdicción. El Reglamento de 11 de octubre de 1803 reorganizó el Cuerpo y redujo a 8 el número de sus clases:

Intendentes.— Comisarios ordenadores.— Comisarios de guerra.— oficiales primeros.— Oficiales segundos.— Oficiales terceros.— oficiales cuartos.— Oficiales quintos.

A este último empleo tenían opción los Meritorios de Contaduría, los de Arsenales y los de las Secretarías de las Intendencias.

El 10 de agosto 1829 se aprobó un nuevo Reglamento para este Cuerpo. Se establecía la unidad del mismo, sin la separación por Departamentos que hasta entonces tuviera; la forma de ascenso sería por antigüedad, prescindiendo del lugar de cada destino; se señalaban los destinos y comisiones que correspondían a cada empleo en los Departamentos y que los empleos de Pagadores de Departamento y Apostaderos dejarían de ser vitalicios, conforme fueran vacando los que en aquel momento los servían: serían destinos con una duración de 4 años para los comisarios de Guerra en los Departamentos y para los oficiales primeros en los Apostaderos.

La plantilla debía ser de:

- 2 Intendentes
- 5 Comisarios Ordenadores
- 26 Comisarios de Guerra
- 56 Oficiales primeros
- 82 Oficiales segundos
- 123 Oficiales terceros
- 95 Meritorios

La Real Orden de 16 de noviembre de 1831 redujo el número de sus individuos que en adelante serían:

- 2 Intendentes
- 5 Comisarios Ordenadores
- 26 Comisarios de Guerra
- 53 Oficiales primeros
- 82 Oficiales segundos
- 116 Oficiales terceros
- 52 Meritorios

El Reglamento de 1 de abril de 1835 restableció la clase de oficiales cuartos pero redujo aún más la plantilla del Cuerpo que quedaba integrado por:

- 2 Intendentes
- 5 Comisarios Ordenadores
- 17 Comisarios de Guerra
- 48 Oficiales primeros
- 78 Oficiales segundos
- 47 Oficiales terceros
- 46 Oficiales cuartos
- 32 Meritorios

Concedía opción a ingresar en el Cuerpo, como oficial cuarto, a los escribientes de la Secretaría del Despacho de Marina, de la Junta Superior de Gobierno y Administración económica de la Armada, Mayorías generales, Subinspección de Arsenales y Comandancias de Ingenieros y de Matrículas que certificaran su buen comportamiento y aptitud y contaran 4 años de servicio pero debían presentar los mismos documentos que se exigían a los meritorios.

El Real Decreto de 23 de junio de 1847 cambió el nombre de Cuerpo del Ministerio por el de Administrativo de la Armada, conservó los empleos establecidos en el Reglamento anterior, aunque modificó el número de individuos que comprendía cada uno de ellos, fijó las equivalencias de

estos empleos con los del Cuerpo General; y estableció las condiciones de ingreso y de ascensos en él.

El Reglamento de 13 de noviembre de 1850 redujo el número de sus individuos y suprimió la clase de Intendentes.

Se reorganizó de nuevo el Cuerpo por Real Decreto de 17 de junio de 1863: se aumentó el número de individuos de que debían constar algunos de los empleos y se restableció la clase de intendentes. Otro Real Decreto de la misma fecha aprobó su Reglamento Orgánico. La R.O. de 18 del mismo mes y año señaló las condiciones que habían de reunir los que aspirasen a ingresar en el Cuerpo.

Este quedaría constituido por:

- 4 Intendentes de Marina equivalentes a jefe de escuadra.
- 6 Ordenadores de Marina equivalentes a brigadieres de la Armada.
- 5 Subordenadores equivalentes a capitán de navío.
- 25 Comisarios equivalentes a capitán de fragata.
- 48 Subcomisarios equivalentes a comandantes de Infantería de Marina.
- 120 Oficiales primeros equivalentes a tenientes de navío.
- 140 Oficiales segundos equivalentes a alféreces de navío.
- 60 Oficiales terceros equivalentes a subtenientes de Infantería.
- 72 Meritorios equivalentes a guardiamarinas de 2.^a

El Decreto de 19 de junio de 1869 aprobó un nuevo Reglamento que, modificado por Reales Ordenes posteriores, fue publicado de nuevo con fecha 1 de enero de 1885 y se conservó vigente hasta que el Real Decreto Ley de 11 de junio de 1930 reorganizó y fijó las plantillas del Cuerpo al que entonces se dio el nombre de Intendencia e Intervención de la Armada.

El Reglamento de 1885 establecía los empleos de:

Intendente	equivalente a contralmirante.
Ordenador de primera	equivalente a capitán de navío de primera
Ordenador	equivalente a capitán de navío.
Comisario	equivalente a capitán de fragata.
Contador de navío de primera ...	equivalente a teniente de navío de primera.
Contador de navío	equivalente a teniente de navío.
Contador de fragata	equivalente a alférez de navío.

Un Decreto Ley de 11 de marzo de 1929 había dispuesto denominar al Cuerpo, de Contaduría e Intervención de la Armada pero, la reorganización de los servicios económico administrativos que se inició poco después, hizo considerar inadecuada la denominación pues no reflejaba exactamente el cometido del Cuerpo.

En el de 11 de junio de 1930 se definía la misión que correspondía al Cuerpo, se fijaron las bases de la reorganización económico administrativa, precisando las atribuciones correspondientes a cada uno de los Centros ministeriales autónomos, se restableció el empleo de Intendente que el de 11 de marzo del año anterior había suprimido y el cargo de comisario de la Escuadra, también desaparecido; se detallaban las plantillas de destinos y las equivalencias de los empleos con los del Cuerpo General.

El Decreto de reorganización de la Armada de 10 de julio de 1931, con las modificaciones introducidas al ser aprobado con fuerza de ley por la de 24 de noviembre del mismo año, separó los servicios de Intendencia e Intervención, confió estos últimos a un Cuerpo civil y conservó el nombre de Cuerpo de Intendencia para el que tenía la función administrativa. El capítulo IV de esta Ley enumeraba todas éstas, así como las de contabilidad que le correspondían; los organismos y centros que debían existir para articular los servicios que le estaban confiados; las condiciones de ascenso y las de ingreso en el Cuerpo.

Este conservó su calidad de político militar y, las nomenclaturas de los empleos de los cuatro Cuerpos con este carácter, se asimilaron a las de los Cuerpos de Infantería y Artillería de Marina que, en la misma ley, se declararon a extinguir.

La plantilla declarada para el Cuerpo de Intendencia fue:

- 1 General de Intendencia
- 5 Coroneles
- 9 Tenientes coroneles
- 27 Comandantes
- 47 Capitanes
- 18 Tenientes

Posteriormente a la Guerra Civil se conservó, casi sin variaciones, esta organización.

Academia de Administración de la Armada.— El ingreso como Meritorio en el Cuerpo —que, conforme a Real Resolución de 27 de marzo y 10 de junio de 1787 exigía, entre otros documentos, certificados de limpieza de sangre— implicaba un tiempo de prácticas, variable, en las distintas secciones de la Contaduría en que ingresaban. Durante mucho tiempo tuvieron opción a ingresar en éste los Escribientes de distintos Cuerpos del Ejército y de la Armada aunque, poco a poco, fueron desapareciendo estos privilegios; así, la R.O. de 26 de abril de 1827 determinó que, en adelante, no tuvieran esta opción los Escribientes de Ingenieros, ni los de Matrículas.

El 23 de junio de 1847 se aprobó una Instrucción sobre las circunstancias que debían reunir los pretendientes a plaza de Meritorio en el Cuerpo Administrativo y establecía reglas para el examen que habían de sufrir antes de ser admitidos y para poder ascender, posteriormente, a oficiales cuartos: para estas fechas, ya había desaparecido la exigencia de limpieza de sangre.

La R.O. de 1 de enero de 1861 aprobó un Reglamento sobre la forma de ingreso en el Cuerpo —que debía hacerse en oposición pública celebrada en la Corte— y la formación posterior de los admitidos para lo que se debían establecer Academias en las capitales de los Departamentos.

El 19 de julio de 1869 se aprobó el Reglamento orgánico de este Cuerpo y de sus Academias que trataba, sobre todo, de la organización de estas y de la formación de los alumnos.

La Real Orden de 11 de marzo de 1889 aprobó el Reglamento para una Escuela de Administración Naval que quedaría, por entonces, dividida en 3 secciones establecidas en las capitales de los 3 Departamentos: correspondería la primera sección a Cádiz, la segunda a Ferrol y la tercera a Cartagena.

El Real Decreto de 21 de octubre de 1893, de reducción de plantillas del Cuerpo Administrativo determinó que, al terminar el curso que se estaba desarrollando, quedara cerrada la Escuela de Administración hasta resolución del Gobierno. Por Real Decreto de 28 de marzo de 1901 quedó definitivamente cerrada.

El Real Decreto de 18 de febrero de 1914 dispuso que el ingreso en la Academia del Cuerpo Administrativo fuera por oposición anual; como el número de alumnos que se admitirían por año era muy reducido, no resultaba económico abrir la Escuela propia y se determinó constituir la dentro de la Escuela naval, con profesorado propio para las asignaturas específicas de su carrera; quedarían asimilados a los guardiamarinas y permanecerían un año en la Escuela de donde saldrían, una vez aprobados, para hacer prácticas en los centros militares.

La Escuela de Administración de la Armada se estableció, por Real Decreto de 3 de febrero de 1926, en el edificio de la Intendencia del Departamento de Cartagena. Este Decreto reguló también las condiciones que debían reunir los opositores a ingreso, a los que se exigía, entre otras cosas y por primera vez, ser doctor o licenciado en Derecho y no haber cumplido 23 años el día que terminara el plazo de la convocatoria. Señalaba también las materias que debían cursar durante 2 años los aprobados en la oposición. El 2 de octubre del mismo año se aprobó el Reglamento para régimen de la Escuela; la R.O. de 21 de junio de 1928 aprobó un nuevo Reglamento y la de 26 de diciembre de 1930 otro distinto, con carácter de urgencia, para que pudiera tener efecto desde 1 de enero inmediato.

El Decreto de reorganización de la Armada de 10 de julio de 1931 ya citado determinó que los estudios se verificaran, en adelante, en una sección de la Escuela Naval, con su jefe de estudios y profesorado especial.

Documentación

La documentación del Archivo comprende:

<i>Cuerpo del Ministerio</i>	<i>Años</i>	<i>Legajos</i>
Generalidad	1737-1849	26
Asuntos particulares	1740-1848	40
<i>Cuerpo Administrativo</i>		
Generalidad	1850-1920	11
Asuntos particulares	1855-1932	23
<i>Ministerio, Administrativo e Intendencia</i>		
Asuntos personales	Alfabetico	358
Total		<hr/> 458

<i>Cuerpo del Ministerio</i>	<i>Años</i>	<i>Legajos</i>
------------------------------	-------------	----------------

De las series de Cádiz y Ferrol se han desglosado los libros registro del Cuerpo para unirlos a esta Sección. Con estos libros se han hecho legajos que son:

Registros de Cádiz	1603-1858	57
Registros de Ferrol	1763-1845	12

La sección ocupa 164,80 metros lineales de estantería.

Fuentes y Bibliografía

A.B.— Generalidad del Cuerpo de Ministerio y Administrativo.
 Saralegui y Medina, Leandro.— Historia del Cuerpo Administrativo de la Armada.
 Colección legislativa de la Armada.

2.2.6. Guardaalmacenes

2.2.6. Guardaalmacenes, Cuerpo de

Entre las funciones correspondientes al personal del Cuerpo del Ministerio se incluyó, desde su origen, la de hacerse cargo de los pertrechos depositados en los Almacenes de los arsenales y de llevar la cuenta y razón de los que se entregaban y recibían de las dependencias de estos y de los buques.

El Cuerpo del Ministerio tardó en tener un Reglamento de su personal; el 31 de marzo de 1755 el Contador Principal de Cádiz, D. Alvaro Benito Bermúdez propuso a D. Julián de Arriaga un proyecto de Reglamento que, después de numerosas consultas y con algunas modificaciones, fue aprobado el 3 de julio de 1761. En él figuraban los guardaalmacenes que, según expresaba la misma R.O., no se habían de incluir en el número de los prefijados en las distintas clases del Cuerpo.

En la propuesta de Bermúdez se expresaban las obligaciones y responsabilidades que les correspondían.

- El guardaalmacén general debía hacerse cargo y dar cuenta cada tres años de todos los efectos y pertrechos, buques nuevos y piezas nuevas procedentes de sus consumos que recibiera de cualquier individuo, por cualquier motivo.
- El guardaalmacén de Artillería tenía los fines que el general en todo lo referente a Artillería, sus utensilios y municiones.
- El de Depósito debía hacerse cargo de todos los buques de la Armada que su primer ingreso había de ser en el Guardaalmacén general, por compra o construcción en el mismo Arsenal o por venir de otros parajes o Departamentos o que, por restitución de campaña, se mandasen desarmar en el Departamento, a fin de dar conocimiento para sus datas a los maestros o quienes vinieren a cargo; también debían recibir del guardaalmacén general y demás a quienes tocaba la entrega, todo lo que faltase para completar, en sus Almacenes particulares, el armamento de los propios buques para que, cuando se mandaran armar, recibieran los maestros todo lo necesario y les firmaran conocimientos para su descargo por lo que, hecho balance de la entrada y salida, no tendría más cuentas que liquidar.
- El guardaalmacén de lo Excluido debía recibir, de los maestros en los desarmes y del guardaalmacén de Depósito al reconocerse el estado de los pertrechos y utensilios de cada buque, todos los géneros que se hallaban en estado de exclusión por inútiles e inservibles en su especie, a fin de dar sus datas a los de quienes recibiera para que se le resultaran los cargos y daría cuenta cada tres años, tomando para su data certificaciones de lo que se quemara o arrojara por enteramente inútil o en los conocimientos de los efectos que, aunque excluidos, se entregasen en los armamentos o a otros fines del servicio.

El Reglamento de 1761 aprobó:

- Para el Departamento de Cádiz.— 4 guardaalmacenes.
- Para el Departamento de Ferrol.— 2 Guardaalmacenes, 1 de general y de Artillería y 1 de Depósitos y de Excluido.
- Para el Departamento de Cartagena, igual que el de Ferrol.

A lo largo del tiempo, la organización administrativa y económica de los arsenales se hizo más compleja de manera que, a fines del siglo XVIII, el número de oficiales del Cuerpo del Ministerio empleados en ellos había sufrido un aumento considerable. En 1797, en cada Arsenal había:

- Un Comisario de la Real Hacienda para llevar la intervención, cuenta y razón de todo lo que entraba y se consumía en él, revista y abonos de jornales de los operarios. A sus órdenes tenía un número considerable de subalternos y de él dependían el interventor de la Real Hacienda y los guardaalmacenes generales, de Depósitos y de Excluido.
- Un Interventor de Real Hacienda que debía ser oficial primero del Cuerpo del Ministerio; le correspondía intervenir el recibo y entrega de todos los efectos a cargo del guardaalmacén general.
- Un guardaalmacén general que también debía ser oficial primero de dicho Cuerpo; recibía y era responsable de cuantos pertrechos y efectos eran necesarios en el Arsenal.
- Un guardaalmacén de Depósitos, también oficial primero; debía hacerse cargo de cuanto comprendía el almacén de cada buque de los desarmados.
- Un guardaalmacén de lo Excluido que podía ser oficial primero o segundo del indicado Cuerpo; debía responder de todos los géneros que se excluían y entraban en su Almacén, de los arsenales y navíos armados y desarmados.

El Real Decreto de 2 de enero de 1858 aprobó un Reglamento de contabilidad de Marina en el que se exponían muy extensamente las obligaciones y responsabilidades de los guardaalmacenes cuyo número, por cierto, había quedado reducido a 2 en cada Arsenal, con los mozos de confianza que se considerase precisos; seguían perteneciendo al Cuerpo del Ministerio que había cambiado su nombre por el de Administrativo de la Armada.

La Ley de 4 de febrero de 1869 creó el Almirantazgo y, entre sus atribuciones, le señalaba la de redactar los Reglamentos de organización de todos los cuerpos y establecimientos de la Armada y cualquier alteración que, en los existentes, se hubiera de hacer. En su consecuencia, este Organismo redactó tres Reglamentos que fueron aprobados por decretos de 19 de julio del mismo año. Los tres decretos tenían relación con la creación del Cuerpo de guardaalmacenes:

- El de «Contabilidad para el material de Marina».
- El de «Ascensos y orgánico para el Cuerpo Administrativo de la Armada».

— El «Orgánico del Cuerpo de Guardaalmacenes».

El primero respondía al propósito del Gobierno de que todos los aspectos puramente económicos de la organización del Estado estuvieran subordinados al Ministerio de Hacienda.

Para actualizar el sistema de contabilidad, establecía que los acopios del Almacén general debían repartirse en tantas secciones como se juzgara conveniente y cada una de las secciones estaría a cargo de un guardaalmacén, delegado del guardaalmacén general, responsable de todas las operaciones de cargo y data de su sección; disponía la formación de un nomenclator de pertrechos, con valor establecido; señalaba los libros que debía llevar cada encargado de sección; los sistemas de recuento, periódicos y extraordinarios, de material; la forma de intervención, local y central, de las cuentas, etc. En suma, señalaba las responsabilidades y obligaciones de los individuos del Cuerpo de guardaalmacenes. El segundo señalaba, en la exposición, cómo se conseguía la reducción del personal del Cuerpo Administrativo de la Armada mediante la separación de las funciones administrativas de las de contabilidad; estas últimas estarían a cargo del personal del nuevo Cuerpo de guardaalmacenes que se creaba a este fin.

En los distintos capítulos se exponían las clases del Cuerpo y sus equivalencias con las del general; del ingreso, clasificaciones y ascensos por antigüedad y por elección; retiros forzosos y voluntarios; y se fijaba el cuadro de los jefes y oficiales de que constaría el Cuerpo Administrativo en adelante; el Reglamento orgánico del Cuerpo y de sus Academias determinaba la forma de los destinos y la de ingreso y cursos de la Academia, así como las notas de concepto que podían merecer los alumnos y otros puntos.

El Reglamento orgánico del Cuerpo de Guardaalmacenes establecía la plantilla del cuerpo que había de constar de:

— Guardaalmacenes mayores	3
— Guardaalmacenes de primera clase	16
— Guardaalmacenes de segunda clase	17

Correspondía al Almirantazgo el nombramiento de todos los guardaalmacenes y lo haría por elección, según los méritos y circunstancias de cada uno; también los ascensos serían por elección.

Los guardaalmacenes de segunda se elegirían entre los primeros contra maestros, primeros condestables, sargentos primeros, primeros maquinistas de la Armada y maestros mayores de Arsenales que tuvieran por lo menos seis años de buenos servicios y serían preferidos los que carecieran de aptitud física para el servicio activo; en caso de no haber aspirantes de estas clases se podrían elegir entre los individuos que hubieran servido otras plazas eventuales en Marina y contasen por lo menos los mismos años de servicio.

Los de primera clase se elegirían, por mitad, entre los individuos de los Cuerpos de la Armada con empleo de alférez de navío o equivalente, con tres años de servicio en su clase, sin nota desfavorable y los individuos de la clase de guardaalmacenes de segunda clase que contaran, por los menos, seis años de buenos servicios.

Los guardaalmacenes mayores, de la misma forma, entre los oficiales de los Cuerpos de la Armada con empleo de teniente de navío o equivalente, con cuatro años de servicio en su clase, sin nota desfavorable y los individuos de la clase de guardaalmacenes de primera clase con los mismos años de servicios y análogos circunstancias.

Se fijaban las edades mínima y máxima para entrar a servir en este Cuerpo y para el retiro; quiénes desempeñarían los cargos de Guardaalmacenes generales en la Península y Ultramar y a quiénes corresponderían otros destinos; sus sueldos, faltas y castigos, derechos pasivos, fianzas que debían prestar como garantía de su responsabilidad y equivalencias de sus clases con las del Cuerpo Administrativo. En las disposiciones generales manifestaba que el personal del Cuerpo Administrativo que quedara excedente como consecuencia de la reorganización de este Cuerpo, ordenada en la misma fecha, podría ingresar en el de guardaalmacenes con preferencia a otros cuerpos de la Armada y ocuparían en él plazas iguales a las del empleo que ocupaban; se les dispensaba, además del pago de fianza. Por último, que los oficiales admitidos en este Cuerpo causarían baja en el de origen.

La orden de 15 de agosto de 1870 les señaló el uniforme y divisas que debían usar.

El 24 de mayo de 1874 se modificó la plantilla del Cuerpo en estos términos:

— Guardaalmacenes mayores de primera clase	2
— Guardaalmacenes mayores de segunda clases	3
— Guardaalmacenes de primera clase	14
— Guardaalmacenes de segunda clase	36

El 30 de marzo de 1876 se determinó que los nombramientos de los guardaalmacenes para sus destinos correspondían al intendente del Departamento.

En todos estos años se dictaron numerosas Reglas de Contabilidad para valoración de los materiales de los Almacenes y Depósitos, tanto en la Península como en Ultramar.

La R.O. de 24 de junio de 1878 declaró la supresión de este Cuerpo y las reglas que habían de observarse para la ejecución de esta medida hasta la total extinción. Sin embargo, el 5 de octubre de 1883, previo informe de la Junta Superior Consultiva, se adoptó la resolución de reorganizarle en la misma forma que tuvo en su origen. Se restableció, pues, el Reglamento del Cuerpo aprobado el 19 de julio de 1869, con la única modificación del artículo 3.º que trataba de la elección de los guardaalmacenes de

segunda clase y se señaló el sistema para amortizar las plazas que excedían a las previstas en dicho Reglamento.

El 3 de enero del año siguiente, 1884, se aprobó la plantilla de 36 guardaalmacenes que establecía el Reglamento indicado y la relación de destinos correspondiente a cada clase; en la misma R.O. se determinaba que los individuos de otros Cuerpo que se encontraban en éste pasaran desde luego a los suyos respectivos para que, cuanto antes, se restableciera la marcha regular y ordenada del servicio.

El Real Decreto de 2 de agosto de 1886 aprobó un nuevo Reglamento del Cuerpo de guardaalmacenes que fue declarado en vigor por R.O. de 30 de noviembre de 1888.

La composición del Cuerpo sería la siguiente:

— Guardaalmacenes mayores	3
— Guardaalmacenes de primera clase	16
— Guardaalmacenes de segunda clase	16
— Guardaalmacenes de tercera clase	16

Conservaba el carácter político-militar aunque sus individuos no tendrían asimilación ni equiparación de ningún género; pero, en su relación con los demás Cuerpos, serían considerados como oficiales mayores.

Se les declaraba fuero de Marina, los sueldos y derechos pasivos que habían de disfrutar, el uniforme y distintivos que debían usar y su dependencia inmediata, en cada Departamento y Apostadero, del comisario de Material.

Las obligaciones y responsabilidades quedaban referidas a la Ordenanza de Arsenales vigente; en cambio, se manifestaba la forma en que se realizaría el ingreso que tendría lugar por oposición entre los individuos de las respectivas especialidades técnicas; estas especialidades se declaraban, por separado, para la Península y para Ultramar y se especificaba, en cada una de ellas, a qué Cuerpos podían pertenecer los aspirantes. Se expresaba también la forma en que se harían las convocatorias, en qué consistirían los exámenes, qué aspirantes tendrían preferencia y quiénes no podrían concurrir, cómo tendrían lugar los ascensos y los retiros, etc.

Finalmente, se declaraba que los individuos que en aquel momento tenían el cargo de guardaalmacenes conservarían todos los derechos que les pudieran corresponder.

El Real Decreto de 16 de febrero de 1893 cerró el ingreso en el Cuerpo y lo declaró a extinguir, conservando la organización que tuvo hasta ese momento y declaró que, cuando el número de guardaalmacenes fuera inferior al de destinos de su clase, se cubrirían las vacantes con individuos de los cuerpos subalternos de la Armada más afines con el ramo que habían de tener a su cargo.

La reclamaciones formuladas por los individuos del Cuerpo dieron lugar a la Real Orden de 24 de julio del mismo año que dejó en suspenso

la aplicación de este decreto hasta que se redactara de nuevo, en forma más justa y procedente.

El 10 de septiembre del mismo año se aprobó una nueva plantilla de destinos del Cuerpo, con arreglo a la organización propuesta en el proyecto de la nueva Ordenanza de Arsenales, en la forma:

— Guardaalmacenes mayores	3
— Guardaalmacenes de primera clase	11
— Guardaalmacenes de segunda clase	8
— Guardaalmacenes de tercera clase	10

que reducía el Cuerpo en 11 individuos, con la consiguiente economía para el Erario.

Los desastres ultramarinos de 1898 obligaron a introducir mayores economías en los presupuestos; en los Cuerpos de la Armada trajo una notable reducción de las plantillas, determinada por los Reales Decretos de 22 de marzo y 20 de abril 1899. Con arreglo a esta última disposición, el Cuerpo de Guardaalmacenes quedaba integrado por:

— Guardaalmacenes mayores	3
— Guardaalmacenes de primera	9
— Guardaalmacenes de segunda	7
— Guardaalmacenes de tercera	9

Otro Decreto de 25 de octubre del mismo año estableció la forma de reducción de los Cuerpos de la Armada con referencia al personal existente en ellos el 20 de marzo inmediato anterior. El de Guardaalmacenes redujo la plantilla a:

— Guardaalmacenes mayores.	3 para los Arsenales.
— Guardaalmacenes de primera.	6 para las Secciones del Almacén general.
	3 para las Secciones del Almacén general.
— Guardaalmacenes de segunda.	3 para Depósitos de efectos de consumo de Talleres.
	1 para el Depósito Hidrográfico.
— Guardaalmacenes de tercera.	3 para reconocimientos y recepción.

La Ley de 12 de junio de 1909, en su artículo 4.º declaró a extinguir éste y otros Cuerpos. El Artículo 5.º, señalaba que, para la extinción del de Guardaalmacenes y el desempeño de sus servicios, regiría lo dispuesto en el Real Decreto de 16 de febrero 1893. La aplicación rigurosa de esta

disposición produjo, a lo largo del año de 1929, la completa extinción de este cuerpo.

La Documentación del Archivo.— Hasta la creación del Cuerpo de Guardaalmacenes en 1869, la documentación relativa a este servicio se encuentra incluida en la del Cuerpo del Ministerio, después Administrativo de la Armada, al que pertenecía el personal en él empleado. La serie Guardaalmacenes en sí misma comprende sólo los Asuntos Personales de los individuos del Cuerpo, en 16 legajos, ordenados alfabéticamente.

Fuentes y bibliografía

A.B.— Cuerpo del Ministerio.— Generalidad.
Colección Legislativa Marítima.— 1869-1909.
Compilación Legislativa.
Estados generales de la Armada.— 1910-1930.

2.2.7. Cuerpo de Intervención

2.2.7. Intervención, Cuerpo de

La función administrativa de la Armada en sus dos vertientes, gestora y de fiscalización correspondió primero a los veedores, proveedores y escribanos de ella y, a partir de 1717 al entonces creado Cuerpo del Ministerio que, sucesivamente, se fue llamando Administrativo, de Intendencia, de Contaduría e Intervención.

A partir del siglo xx se acentuó la necesidad de separar las funciones de gestión de las interventoras que ya se había previsto durante el siglo anterior. La Ley Orgánica de la Armada de 7 de enero de 1908 estableció que los fiscales e interventores se acomodasen al régimen de los servicios civiles y el decreto de 17 de junio de 1915 que los jefes y oficiales que ejercieran únicamente funciones fiscales pasaran a la Intervención civil de Guerra y Marina y del Protectorado de Marruecos, entonces creada conservando, no obstante, su carácter militar. Sin embargo, en 1924 se restableció la situación anterior.

El Decreto de 10 de julio de 1931 desglosó definitivamente la Intervención de Marina de los servicios de Intendencia: aquélla había de ser servida por un Cuerpo técnico de funcionarios especiales, llamado de Intervención civil de la Marina cuyo Reglamento provisional se aprobó por Orden de 29 de septiembre del mismo año. Al mismo tiempo se aprobó el de los auxiliares de aquellos.

Tenía carácter estrictamente civil y estaba integrado en la Intervención general de la Administración del Estado que, juntamente con el Tribunal de Cuentas, se había restablecido por decreto Ley de 4 de febrero de 1931, en sustitución del Tribunal de Hacienda Pública que asumiera años antes (decreto Ley de 19 de junio de 1924) ambas funciones.

El establecimiento del Cuerpo de Intervención de Marina vino a responder a la necesidad —que en el transcurso de los años había de acentuarse— de una preparación más específica para cada uno de los servicios.

En primera instancia se constituyó por concurso entre el personal en activo del Cuerpo general y de Ingenieros, Artillería, Intendencia y Maquinistas de la Armada, con las categorías siguientes:

- Jefe superior de la Administración.
- Jefes de Administración de 1.^a, 2.^a y 3.^a clase.
- Jefes de Negociado de 1.^a, 2.^a y 3.^a clase.
- Los ascensos serían por rigurosa antigüedad.

Una vez constituido el Cuerpo, el ingreso en él habría de realizarse por oposición entre españoles mayores de 21 años, licenciados o doctores en Derecho o Ciencias, Intendentes o Profesores mercantiles, funcionarios del Cuerpo pericial de Contabilidad del Estado o Ingenieros civiles de cualquier especialidad.

La Intervención Central residía en el Ministerio de Marina y comprendía tres secciones: secretaría, intervención y contabilidad, bajo la dirección de un interventor central.

En relación con ella se formaron una sección fiscal, integrada en la Intervención general de la Administración del Estado y una sección móvil que se destacaba para las inspecciones que, inesperadamente, se acordasen.

Asimismo se establecieron en cada una de las bases navales una sección de Intervención y otra de Contabilidad a cargo de un interventor.

La ley de 7 de diciembre de 1939 sancionó la separación de funciones confiadas, respectivamente, al Cuerpo de Intendencia y al de Intervención y concedió a éste carácter militar como los demás Cuerpos patentados de la Armada.

La necesidad de adaptación a las normas de la Ley Orgánica de la Armada de 4 de julio de 1970 según el cual la Intervención general de la Armada actúa conforme el principio de dirección centralizada y ejecución descentralizada, llevaron a la elaboración del Real Decreto de 5 de diciembre de 1975 sobre organización y funciones de la Intervención de la Armada. En él se determinan el ámbito de competencia, funciones y organismos de ella con la mayor amplitud.

Los organismos son:

- Intervención general de la Armada.
- Intervención Central.
- Intervención de la Jefatura de Apoyo Logístico.
- Intervención del Departamento de Personal.
- Intervenciones de las Zonas Marítimas y de la Jurisdicción Central.
- Intervenciones de los Arsenales.
- Intervenciones de los Organismos autónomos afectos al Ministerio de Marina.
- Intervención de la Subsecretaría de la Marina Mercante.
- Sección de Intervención en el Consejo Supremo de Justicia Militar.

En el Ministerio de Hacienda existirá también la oficina de enlace de la Intervención General de Administración del Estado con la Intervención general de la Armada.

La documentación originada en los organismos que no dependen directamente del Ministerio de Marina no llega, lógicamente, a nuestro Archivo general de Marina pero puede reflejarse ocasionalmente en alguna de las Dependencias del Ministerio, por lo que es conveniente conocer la causa de ello.

Cuerpo auxiliar.— Se constituyó también por disposición de 10 de julio de 1931, primero por concurso entre Auxiliares de Oficinas de la Armada y, después de organizado el Cuerpo, se ingresaba por oposición directa entre españoles de 21 a 30 años en la última clase. Eran estas:

- Jefe de Negociado de 2.^a y 3.^a clase.
- Oficiales de 1.^a, 2.^a y 3.^a clase.

Tenían carácter civil y no estaban sujetos, por tanto, a la jurisdicción militar.

La ley de 7 de diciembre de 1939 les concedió fuero militar.

Bibliografía:

Gella Iturriaga, José.— La Intervención en la Administración militar.

Compilación Legislativa.

Enciclopedia del Mar.

Estados generales de la Armada.

Aranzadi.— D.O.M. n.º 293/75.

Diccionario Espasa.

2.2.8. Cuerpo Jurídico.— Tribunales de Justicia

2.2.8. Cuerpo Jurídico y Tribunales de Justicia

La administración de justicia en la Armada correspondió en su origen a los comandantes de los buques y almirantes de las escuadras. A lo largo del siglo XVIII y en el XIX se fueron diferenciando y modificando las diversas autoridades y tribunales de Marina a los que correspondía el ejercicio de dicha jurisdicción: la ejercían, en primera instancia, los comandantes de las provincias litorales, con su asesor letrado; en segunda instancia, los comandantes generales de los Departamentos con el auditor de éstos; y en tercera y última instancia, el Consejo Supremo de Guerra que, más adelante, se convirtió en Consejo Supremo de Guerra y Marina y actualmente es el Consejo Supremo de Justicia Militar.

El mantenimiento de la disciplina a bordo competía a los comandantes de los buques y esta facultad llevaba anexa la de sancionar con las penas correspondientes las faltas o delitos cometidos por su tripulación. Cuando la falta exigía la formación de sumaria en averiguación de los hechos, estas actuaciones se remitían después al almirante de la escuadra que, con dictamen del auditor de ella, pronunciaba la sentencia.

Aunque hasta la publicación de las Ordenanzas generales de la Armada en 1748 no existió una verdadera organización judicial marítima, ya aparecen los cargos de auditor general y de fiscal en las Ordenanzas del mar Océano de 1633. En una causa del año 1685, por desertión en Cartagena de dos forzados de la galera capitana, que después fueron aprendidos, se ve que la causa fue instruida por el escribano, con autorización del auditor y la sentencia, previo dictamen de éstos, fue declarada por el almirante general de las galeras de España.

En las llamadas Ordenanzas de Patiño de 1717 se encuentra el esbozo de un Código de Justicia: se señalaban en él las penas correspondientes a cada delito y se definía la figura del escribano que debía embarcar en todos los buques y debía ser un letrado civil, de buenas costumbres y educación. La Real Orden de 8 de julio de 1727, que mandaba que estos funcionarios fueran tratados como los oficiales de guerra, revela el interés de las autoridades superiores en asegurar un status digno a los representantes de la legalidad judicial.

El 15 de noviembre de 1737 el Infante Almirante general propuso la creación del cargo de auditor general del Almirantazgo: exponía que, en siglos anteriores, los generalísimos, gobernadores generales de la mar y aún algunos capitanes generales y gobernadores de la Armada del Océano habían tenido sus auditores generales ante quienes se sustanciaban las causas civiles y criminales de sus armadas; que ahora sólo existían los auditores de los Departamentos pero, como de estos Juzgados tenían que apelar las partes al Almirantazgo y no se podían ejecutar sentencias en causa grave sin la aprobación de dicho Tribunal, era indispensable el nombramiento de este auditor general para resolver estas causas en justicia.

El 7 de marzo de 1738 se aprobó la creación de este cargo. La Real Cédula de 14 de enero de 1740 estableció la Junta de Justicia del Almirantazgo, de la que debían formar los cinco ministros togados de los Consejos de Castilla, Guerra, Indias, Ordenes y Hacienda que en ella se nombraban. El 27 de octubre de 1741 se suprimió esta Junta de Justicia y se determinó que la última instancia de las causas se siguiera en el Consejo Supremo de Guerra como se hacía anteriormente.

En las Ordenanzas de la Armada de 1748 se reguló la organización de los tribunales y la forma de enjuiciar en la Marina militar: las disposiciones de esta Ordenanza referentes a asuntos de justicia, aunque adicionadas y reformadas por otras posteriores mantuvieron su vigencia hasta que el Real Decreto de 10 de noviembre de 1894 sancionó los proyectos de leyes de «Organización y atribuciones de los tribunales de Marina» y de «Enjuiciamiento militar de Marina».

El Tratado V de dichas Ordenanzas se refiere exclusivamente a la disciplina y asuntos de justicia. El título I señala las penas que corresponden a las faltas de disciplina y cualquier otra cometida en los buques; el II, los individuos y casos sujetos a la Jurisdicción de Marina; el III, la organización de los Consejos de guerra ordinarios para las clases de tropa y marinería y se reconocía al Cuerpo militar de la Armada la facultad de juzgar a sus dependientes, tanto en los Departamentos, como en las Escuadras; el IV, los crímenes que debían juzgarse en Consejo de guerra y las penas correspondientes; y el V, el modo en que se debían sustanciar las causas formadas a los oficiales de guerra de la Armada en los Consejos de guerra de oficiales generales.

Durante un período bastante largo —exactamente hasta el año 1826— los auditores, asesores, escribanos, fiscales, agentes fiscales y demás personal letrado que necesariamente tenía que integrarse en las Audiencias y Consejos para interpretar las leyes, dirigir la tramitación de los procedimientos y proponer a la autoridad lo procedente en asuntos de su competencia, fueron elegidos libremente por la autoridad que debía proponer su nombramiento pero no formaban cuerpo y podían renunciar a su plaza en determinadas circunstancias.

El 16 de octubre de 1767 se manifestó que las propuestas de auditores para las capitales de los Departamentos debían hacerlas los comandantes generales de éstos, con acuerdo de los intendentes respectivos; los auditores tenían Real patente pero, como declaró más tarde la R.O. de 1 de diciembre de 1778, eran simplemente asesores de los indicados jefes y no tenían jurisdicción. Sin embargo, en algunos aspectos legales, el conocimiento e intervención de los asuntos correspondía exclusivamente a los auditores, como había declarado el Real Decreto de 25 de marzo de 1752 respecto a las testamentarías y abintestatos de los oficiales de la Armada, si bien una vez evacuados estos expedientes debían ser remitidos al Supremo Consejo de Guerra para que se conservaran en el archivo de su Cámara; el 1 de julio de 1755 se había vuelto a repetir, en forma aún más taxativa, que

el conocimiento de los testamentos y abintestatos correspondía exclusivamente a los auditores, sin intervención de los oficiales de la Armada.

Cuando en 1776 se crearon las Juntas de Departamento con funciones de asesoramiento y, ocasionalmente, judiciales, también formaron parte de ellas los auditores.

El 5 de enero de 1781 se declaró también que correspondía al comandante general de Marina del Departamento, de acuerdo con el intendente, proponer la persona que había de servir la plaza de escribano mayor del Juzgado.

El 4 de diciembre de 1787 se crearon los fiscales y agentes fiscales de Marina para los Departamentos. Los primeros serían nombrados con Real patente, a propuesta de los intendentes, con el sueldo mensual de 50 escudos; después de nombrado el fiscal y con su acuerdo, debían ser propuestos los agentes fiscales que tendrían un sueldo de 25 escudos.

En la misma fecha se concedió fuero de Marina a los asesores y escribanos de las subdelegaciones de los provincias mientras conservaran las plazas.

El 4 de mayo de 1788 se declaró que los agentes fiscales creados en las capitales de los Departamentos tenían a su cargo, como abogados defensores, las causas de los pobres. Como tales se consideraban los esclavos, presidiarios e individuos de tropa y marinería.

El Real Decreto de 22 de agosto de 1793 advertía que los gobernadores, intendentes, corregidores y demás jueces legos que tuvieran nombrado asesor, no eran responsables a las resultas de las providencias y sentencias que dieran con acuerdo y parecer del expresado asesor. El 31 de marzo de 1795 se manifestó que los comandantes generales, intendentes y ministro de Marina no podían valerse de otro asesor que el nombrado por el Rey pero les quedaba el recurso, en caso de no estar de acuerdo con el dictamen de éste, de consultar la sentencia.

El 2 de diciembre de 1801 se dispuso el arreglo del Tribunal de Marina de Cádiz. En su escribanía debía haber un escribano mayor, dos escribanos auxiliares, 3 oficiales mayores para los ramos de montes, criminal y competencias, apelaciones y consultas de las provincias del Departamento y tres escribientes. Se creó también la plaza de procurador de pobres y otra de abogado de las causas de estos necesitados, sin otro goce que el fuero y opción a la agencia fiscal u otro destino. Estos nuevos cargos quedaban separados de la agencia fiscal.

En los demás Departamentos, este tribunal estaba unido al de la respectiva provincia de Marina.

El cargo de asesor civil de Marina fue creado por las Ordenanzas de las Matriculas de Mar de 1802. En el artículo 25 de su Título I dice que el nombramiento había de recaer en letrado libre de otro empleo gubernativo o de cualquier otro de superior carácter, a propuesta del comandante general y de Real Orden. Los asesores de distrito serían nombrados por los capitanes generales. Más adelante se dispuso que el cargo de asesor de

provincia fuera gratuito aunque, a los que tuvieran que embarcar se les abonara la indemnización de embarco.

Por Real Cédula de 28 de noviembre de 1803, a propuesta del director general de la Armada y como un organismo de dicha Dirección, se estableció un Juzgado especial, con jurisdicción extensiva a 20 leguas en contorno, compuesto de asesor, fiscal, escribano y alguacil, en los mismos términos que los de Guardias de Corps Españoles y Walonas, con carácter también, de tribunal último de apelación.

La R.O. de 14 de enero de 1804 declaró que en las comandancias de Marina debían subsistir las plazas de fiscales aunque no lo hubiera expresado así la última Ordenanza de Matrículas.

El día 30 del mismo mes y año se circuló en la Armada una Real Orden de Guerra en la que se fijaban las funciones de los auditores de guerra, a fin de que tuvieran también aplicación en la Armada. En ella se manifestaba que:

- La jurisdicción militar y su ejercicio residían en los capitanes y comandantes generales y jefes militares que la tienen declarada y no en los auditores, aunque aquellos debían proceder en los asuntos de justicia de acuerdo con el dictamen de éstos y que dichos letrados podían sustanciar por sí, hasta cierto punto, las causas.
- Sólo los auditores serían responsables de las sentencias, salvo que el juez se separase de su dictamen. En este caso, los autos debían remitirse al Consejo de Guerra que resolvería en justicia.
- Todos los autos, despachos, etc., debían llevar la firma del jefe militar que ejercía la jurisdicción.

El 27 de octubre del mismo año se declaró opción a las auditorías de las provincias de Marina a los agentes fiscales de las de los Departamentos, como la tenían declarada los fiscales en general y los asesores de los distritos pero con sujeción a la idoneidad y mérito de los expresados agentes.

La R.O. de 29 de diciembre del mismo año 1804, negó a los auditores el uso del bastón puesto que no tenía jurisdicción. El 15 de octubre de 1806 se concedió al auditor de la Dirección general de la Armada y a los de las capitales de los tres Departamentos el uso de uniforme, semejante al concedido a los auditores de Ejército, con las variaciones que se señalaban.

El 2 de agosto de 1807 se acordó que los auditores de provincias de Marina pudieran despachar como abogados los negocios y pleitos seguidos ante otras jurisdicciones, como hasta entonces habían hecho.

La Real Cédula de 27 de febrero de 1807 dio forma al Consejo del Almirantazgo que, presidido por el almirante general de España e Indias — título concedido a Godoy el 13 de enero— se debía componer de tres oficiales generales de la Armada, un intendente general, un auditor general, un secretario, un contador y un tesorero. A este Juzgado del Almirantazgo se transfirieron todas las atribuciones que tuviera el Supremo Consejo de

Guerra y habían pasado al tribunal de Justicia de la Dirección general de la Armada.

El 20 de marzo 1808 se suprimió el Consejo del Almirantazgo y se estableció el Consejo Supremo de Marina semejante al de Guerra en facultades, prerrogativas, distinciones y goces pecuniarios: tenía una planta bastante numerosa.

El 5 de mayo del mismo año se manifestó que los empleos de fiscales en las provincias de Marina no eran de reglamento, ni debían proveerse donde no los hubiera sino que, cuando los comandantes generales de los Departamentos los juzgaran precisos debían proponerlos, exponiendo las razones que para ello tenían.

El 15 de junio de 1814 se restableció el antiguo Consejo de Guerra con tres salas: dos de gobierno y una de justicia. De las dos de gobierno, una era para los asuntos de Ejército y la otra para los de Marina. Esta se componía de 4 generales de la Armada, 1 intendente de Marina, 1 ministro togado, 1 fiscal cuya graduación no fuera inferior a la de brigadier de la Armada y 1 secretario.

Restablecido el Almirantazgo el 25 de julio del mismo año, el 24 de mayo de 1815 volvió a crearse el Supremo Consejo de este organismo para, entre otros asuntos, despachar todos los de Justicia; el 28 de julio se fijó la planta de este Consejo y se creó en él una sala de Justicia; en octubre se aprobó el Reglamento para el régimen interior del Consejo.

El 26 de diciembre 1817 se acordó que las propuestas para la provisión de auditores y demás personal de los Juzgados de Marina debía dirigirlas la Cámara del Almirantazgo al Ministro para su aprobación. El 31 de octubre del año siguiente se repitió esta orden, con la aclaración de que correspondía a los capitanes generales de los Departamentos publicar las vacantes por medio de edictos y remitir a la Cámara, informadas, las solicitudes de los aspirantes.

El 2 y el 28 de abril de 1818 se declaró que los asesores de distrito no estaban sujetos a la jurisdicción ordinaria y, por consiguiente, no podían ser obligados a aceptar encargos de oficio, ni prohibirles abogar en lo que quisieran en los juzgados ordinarios.

La R.O. de 24 de septiembre del mismo año estableció que el dictamen de los auditores debía preceder a la remisión de los procesos juzgados en Consejo de Generales al Supremo de Guerra.

El Real Decreto de 22 de diciembre de 1818 que sancionó la supresión del Almirantazgo con todas sus dependencias, hizo que los Consejeros de éste se volvieran a integrar en el Consejo de Guerra bajo las mismas reglas establecidas en el decreto de 15 de junio de 1814. Una R.O. circular de 24 de abril de 1819 del Supremo Consejo de Guerra suprimió los consejos de guerra permanentes de las provincias y manifestó la forma en que debían sustanciarse las causas que estos habían conocido hasta entonces.

La R.O. circular de 9 de noviembre del mismo año mandó suprimir los derechos que cobraban los jueces y escribanos por los informes que debían hacer a petición de las autoridades superiores.

El 10 de enero de 1820 una R.O. comunicó las personas que debían formar el Juzgado de la Dirección general de la Armada. Eran: el director general, 1 ministro en calidad de asesor y auditor y los subalternos precisos.

El Real Decreto orgánico de la Armada de 22 de diciembre de 1821 suprimió la Dirección General de la Armada y estableció la Junta del Almirantazgo; en el año siguiente se sucedieron las consultas sobre los tribunales de justicia que debían subsistir y los que debían ser asimilados por la Junta: se mantuvieron los Juzgados de las Capitanías de Puerto, los de las Capitanías generales que eran también de apelación de los anteriores y el Juzgado de Marina en la Corte que, finalmente, fue absorbido por la expresada Junta, con el de la Dirección General de la Armada.

El 11 de febrero de 1824 se volvió a establecer que las propuestas de los auditores y demás personal de los juzgados de las capitales de los Departamentos, tanto interinos como propietarios, debían hacerlas los capitanes generales de los Departamentos, de acuerdo con los intendentes de los mismos; en caso de que no estuvieran de acuerdo podían remitir sus propuestas por separado pero la orden que resolviera, se remitiría al capitán general y su copia al intendente.

El 8 de agosto de 1825 los comandantes de los tercios y provincias marítimas fueron autorizados para nombrar los letrados que habían de actuar como fiscales en los respectivos juzgados.

El 21 de agosto de 1826 se suprimió la plaza de fiscal de la Dirección general de la Armada.

La R.O. de 28 de septiembre del mismo año procedió al arreglo de los Juzgados de Marina del Departamento de Cádiz y Apostaderos de Ferrol y de Cartagena. El 2 de abril del año siguiente se declaró que el Apostadero de la Habana estaba también comprendido en las reformas y arreglos de la R.O. de 28 de septiembre anterior.

Los Juzgados de los indicados Departamentos y Apostaderos debían componerse de:

- 1 Auditor
- 1 Fiscal letrado
- 1 Escribano
- 2 Alguaciles

Se suprimían las plazas de agentes fiscales que podían estar servidas por un individuo de la confianza del fiscal, a expensas de éste.

Los Juzgados de provincia serían desempeñados por:

- 1 Asesor
- 1 Escribano
- 2 Alguaciles

Los Juzgados de distrito contarían con:

- 1 Asesor
- 1 Escribano

Se expresaban los sueldos y goces que debían tener cada uno de estos empleos; que los alguaciles debían ser elegidos entre los individuos inválidos de tropa de Marina, con aumento de 3 escudos mensuales sobre su haber y, finalmente, que los auditores y fiscales de los juzgados principales del Departamento y Apostaderos fueran incorporados en el Montepío militar con sujeción a las reglas vigentes del mismo.

El 16 de noviembre del mismo año se determinó que la reforma no tuviera efecto sino a medida que se necesitaban proveer las vacantes en dichos Juzgados.

El Real Decreto de 5 de febrero de 1834 que suprimió la Dirección y Mayoría generales y creó la Real Junta Superior de Gobierno y administración económica de la Armada no alteró la organización judicial vigente pero expresó que el Juzgado anejo al extinguido empleo de Director General de la Armada lo ejercería del mismo modo y con los propios dependientes, el presidente de la Junta y conservaría la plaza de ministro nato del Supremo Consejo de Guerra que había tenido aquél.

El Real Decreto de 24 de marzo del mismo año instituyó un Tribunal supremo de Guerra y Marina en sustitución del supremo Consejo de Guerra: señalaba su composición y funcionamiento hasta que se aprobara el Reglamento por el que se iba a regir.

El 28 de noviembre de 1835 fue suprimida la Junta Superior de Gobierno. El Real Decreto de 14 de diciembre del mismo año señaló el Juzgado que en Madrid y su distrito había de ejercer la jurisdicción de Marina: su presidente sería el general de la Armada de más alta graduación o más antiguo de los empleados en alguno de los Consejos o en el Tribunal supremo de Guerra y Marina.

La R.O. ,de 29 de enero de 1846 declaró que, mientras los abogados desempeñaran el cargo de fiscales en los Juzgados de las comandancias de Marina debían disfrutar el fuero de Marina como correspondía a los demás empleados de ellos.

El Real Decreto de 8 de abril de 1857 estableció definitivamente la organización del cuerpo jurídico-militar. En primer lugar, dispuso que, a partir del 1 de mayo inmediato, en los Tribunales de Marina rigieran las disposiciones relativas al empleo del papel sellado que ya estaban en uso en los Tribunales ordinarios y en los de Guerra y, desde el mismo día, los auditores, asesores y fiscales de Marina cesaran de percibir los honorarios, derechos y costas procesales que hasta entonces habían devengado: en compensación, se les señalaban los sueldos, derechos y consideraciones que en adelante habían de disfrutar.

El cuerpo estaría formado por:

- 6 Auditores
- 10 Asesores de 1.^a clase
- 25 Asesores de 2.^a clase
- 120 Asesores de distrito
- 6 Fiscales de Auditoría
- 10 Fiscales de Juzgados o Asesorías de 1.^a
- 25 Fiscales de Juzgados o Asesorías de 2.^a

A continuación se expresaban la forma en que se debía distribuir cada una de estas clases en los Juzgados de la Península y Ultramar, los sueldos que habían de disfrutar, formas de ingreso, ascensos y retiros, derechos pasivos. etc.

El Real Decreto de 6 de enero de 1868 suprimió los Juzgados de las Comandancias marítimas de la Península, islas adyacentes y Ultramar; los comandantes de las provincias marítimas y ayudantes de los distritos conservaron la jurisdicción de paz y avenencia, así como la instrucción de los sumarios de causas criminales y diligencias en asuntos civiles que hubieran tenido lugar en su distrito, correspondientes a la jurisdicción de Marina.

La ley de 4 de febrero de 1869 sobre organización, atribuciones, deberes y responsabilidades del Almirantazgo estableció también la organización y atribuciones que en materia de justicia competían al Tribunal de este organismo, al que se otorgó la sustanciación de las causas de Marina en Madrid y en un radio de 100 kms. —lo que fue ratificado por el artículo 4 del decreto de 29 de octubre de 1870— y la apelación y consulta de las causas y sumarios resueltos en 1.^a ó 2.^a instancia ante otros tribunales de la Armada. El decreto de 16 de abril del mismo año suprimió el Tribunal supremo de Guerra y Marina.

El Decreto-ley de 6 de diciembre de 1868, de unificación de los fueros había exceptuado algunas causas de la jurisdicción de Marina; el decreto de 30 de noviembre de 1872 suprimió los juzgados de Marina que, tanto en la Corte, como en los Departamentos habían seguido funcionando en las causas de su competencia y estableció reglas para la sustanciación y terminación de estas causas, así como las autoridades y funcionarios que debían conocer estos asuntos. El 4 de junio de 1873 se aprobó una extensa Instrucción para cumplimiento de dicho decreto.

La ley de 24 de julio del mismo año suprimió de nuevo el Almirantazgo. El 29 de septiembre inmediato se dio una nueva organización al Ministerio: se creó una Junta Consultiva de la Armada y se dio el nombre de Consejo Supremo de la Armada al Tribunal del Almirantazgo. En el Reglamento aprobado para organización del Ministerio del 1 de diciembre del mismo año 1873, se otorgó al presidente de la Junta Superior Consultiva la presidencia del Juzgado de Marina en Madrid.

La R.O. de 18 de junio de 1875 creó los Consejos de disciplina para juzgar las faltas cometidas por las clases y personal de tropa y marinería que justificaran la necesidad de castigo. El Consejo debía estar constitui-

do por el comandante, el segundo y un oficial de a bordo: instruida la sumaria, se remitiría al capitán general del Departamento, con el dictamen del Consejo, para que aquél confirmara o modificara la sentencia.

El 13 de mayo 1877 se aprobó el decreto de reorganización del Consejo Supremo de la Armada pero el 18 de febrero del año siguiente este Consejo fue disuelto y refundido con el de Guerra. Se llamó entonces Consejo Supremo de Guerra y Marina. En el decreto se determinaban la planta y presupuesto de su personal.

El 18 de marzo de 1878 se aprobó el Código de policía y disciplina de la Armada. Se señalaban en él las faltas que las clases y personal de tropa y marinería podía cometer que fueran merecedoras de simple castigo y aquellas que por su mayor gravedad exigían la formación del Consejo de disciplina.

El Reglamento del Cuerpo Jurídico de la Armada de 9 de octubre de 1882 señaló las clases de que se compondría el Cuerpo y su correspondencia con los empleos del Cuerpo general en la forma siguiente:

Ministro togado del Consejo	Contralmirante
Supremo de Guerra y Marina.	Capitán de navío de 1. ^a clase
Auditor general	Capitán de navío
Auditor	Capitán de fragata
Teniente auditor de 1. ^a clase	Teniente de navío de 1. ^a clase
Teniente auditor de 2. ^a clase	Teniente de navío
Teniente auditor de 3. ^a clase	Alférez de navío
Auxiliar	

Dispuso, también, que hubiera tantos asesores de provincia como Comandancias de Marina y tantos asesores de distrito como distritos marítimos.

Los asesores de provincia y los de distrito no tendrían asimilación militar hasta obtener el ascenso a auxiliares. Tampoco tendrían sueldo aunque disfrutarían el fuero de Marina mientras desempeñaran su empleo; y tendrían preferencia para el ascenso a auxiliares.

Los nombramientos de los asesores de provincias se harían de R.O. por el Ministro, en letrados que reunieran las condiciones que se señalaban y serían preferidos los que hubieran servido como asesores de distrito antes del 6 de enero de 1868. Los asesores de distrito serían nombrados por los capitanes y comandantes generales correspondientes, entre los letrados que reunieran las condiciones exigidas.

Se expresaban el objeto y atribuciones del Cuerpo; las condiciones de ingreso y de ascenso en el mismo; destinos, gracias, recompensas y honores; jurisdicción disciplinaria; retiros y licencias absolutas; uniforme y distintivos; y plantilla. Esta se fijó en:

- 1 Ministro togado
- 4 Auditores generales

- 3 Auditores
- 5 Tenientes auditores de 1.^a clase
- 3 Tenientes auditores de 2.^a clase
- 4 Tenientes auditores de 3.^a clase
- 2 Auxiliares

Desde la clase de auxiliares a la de ministro togado no podrían ejercer libremente la abogacía; en cambio, los asesores de provincia y los de distrito podrían seguir ejerciéndola excepto en causas que debieran ser falladas en tribunales de Marina.

El Real Decreto de 17 de noviembre de 1886 aprobó un nuevo Reglamento para el Cuerpo que introdujo algunas modificaciones respecto a la forma de ingreso y condiciones para el ascenso, situaciones de reserva, retiros, licencias absolutas y otras. No obstante, en las disposiciones transitorias se estableció que esta disposición no privaría de los derechos legítimamente adquiridos, a los funcionarios que pudieran ser afectados por ella.

El proyecto de Código Penal de la Marina de Guerra, redactado por la comisión codificadora nombrada al efecto, fue aprobado por Real Decreto de 24 de agosto de 1888. El 10 de noviembre de 1894 se aprobaron los proyectos de ley de «Enjuiciamiento militar de Marina» y de «Organización y atribuciones de los Tribunales de Marina», complementarias de aquel Código en cuanto que, inspirados en los principios del Derecho penal vigente, armonizados con los que constituyeron el espíritu de las Ordenanzas de la Armada de 1748, regularon la esfera de acción, atribuciones y forma de enjuiciar de los Tribunales de la Armada. Estos fueron:

- Consejo de disciplina
- Consejo de guerra ordinario
- Consejo de guerra de oficiales generales
- Comandantes generales de escuadra
- Capitanes o comandantes generales de Departamento o Apostadero
- La autoridad jurisdiccional de Marina en la Corte
- Consejo Supremo de Guerra y Marina

Ocasionalmente, el gobierno, asesorado por el Consejo Supremo de Guerra y Marina, podía conceder jurisdicción total o parcial a otras autoridades que se hallaran distantes de los centros establecidos; todas las autoridades que ejercían jurisdicción debían dictar sentencia oyendo al auditor pero, si no era conforme con el dictamen de éste debían pasar las actuaciones, con la sentencia razonada, al Consejo Supremo que resolvería definitivamente.

El Reglamento del Cuerpo jurídico de 1886 había establecido dos sistemas distintos de ingreso: la oposición entre licenciados o doctores en Derecho y el concurso entre asesores de provincia que reunieran determinadas condiciones; el Real Decreto de 31 de julio de 1902 restableció la oposición

como única forma de ingreso, aunque se reservaban la mitad de las vacantes que se produjeran en la clase de auxiliares para los asesores de provincia que, en el momento de la publicación del decreto, reunieran las condiciones exigidas en la disposición anterior.

La ley de 7 de enero de 1908 reformó los institutos y servicios del Ministerio de Marina. Entre los organismos de nueva creación se contaba la de una Jurisdicción Central de la Armada, dirigida por un vicealmirante que ejercería la militar de la Corte y su radio y la del litoral que no resultara atribuida por la misma ley a otras autoridades.

Se expresaba también, en la ley, que el Gobierno presentaría a las Cortes, en el plazo de seis meses, un proyecto de reforma de las leyes de «Organización y atribuciones de los Tribunales de la Armada» y de «Enjuiciamiento de la Marina» que pusiera en consonancia estos tribunales con la expresada ley.

Entre tanto, el vicealmirante que en aquel momento era jefe de la Jurisdicción de Marina en la Corte y los comandantes generales de los Departamentos de Ferrol, Cádiz y Cartagena, ejercerían respectivamente las funciones y facultades que las leyes vigentes conferían a una y otras autoridades, en la misma forma y con la misma extensión que hasta entonces lo habían hecho.

La ley de 12 de junio de 1909 —que fijó las plantillas de los Cuerpos de la Armada— determinó la siguiente para el Cuerpo jurídico.

- 1 Ministro togado
- 2 Auditores generales
- 5 Auditores
- 7 Tenientes auditores de 1.^a clase
- 6 Tenientes auditores de 2.^a clase
- 7 Tenientes auditores de 3.^a clase
- 4 Auxiliares

El Real Decreto de 21 de junio del mismo año aprobó los destinos que correspondían a cada uno de los empleos señalados en la plantilla. Una R.O. de 23 de julio del año siguiente aprobó el Reglamento y programas para ingreso en el Cuerpo.

La ley de 8 de mayo de 1920 reformó la organización y procedimientos de los tribunales de Marina y dictó las bases para la redacción de un Código Penal de la Marina mercante que sustituyera al artículo 14 de la Ordenanza de Matrículas de 1802 que se conservaba vigente aunque el 18 de noviembre de 1909 se había aprobado el «Reglamento de disciplina y policía a bordo de los buques mercantes españoles».

El Real decreto de 26 de noviembre de 1920 aprobó el Reglamento orgánico del Cuerpo jurídico y estableció las clases de que se componía y su correspondencia con los empleos del Cuerpo general en esta forma:

Ministro togado	Vicealmirante
Auditor general	Contralmirante
Auditor	Capitán de navío
Teniente auditor de 1. ^a clase	Capitán de fragata
Teniente auditor de 2. ^a clase	Capitán de corbeta
Teniente auditor de 3. ^a clase	Teniente de navío
Teniente auditor de 4. ^a clase	Alférez de navío

En el Reglamento se fijaban el objeto y atribuciones del Cuerpo; las de la Inspección general del mismo; sistema de ingreso; ascensos y recompensas; motivos para la suspensión y separación del servicio; reserva y retiros; jurisdicción disciplinaria y correcciones gubernativas.

El 14 de marzo de 1927 se aprobó un nuevo Reglamento y programa para las oposiciones e ingreso en el Cuerpo jurídico. Se expresaban en él las condiciones que debía reunir el aspirante, la documentación que tenía que acompañar a la instancia y las demás circunstancias en que se habían de celebrar las oposiciones.

El Reglamento orgánico del Ministerio de Marina de 23 de noviembre del mismo año reorganizó, entre otros, los servicios de la Asesoría general que quedó a cargo de un auditor general que también sería Inspector general del Cuerpo. Señaló, también, el personal que debía servir esta sección.

El Real decreto ley de 11 de marzo de 1929 redujo la plantilla del Cuerpo y rebajó sus clases. Estas fueron:

Auditor	Asimilado a coronel
Teniente auditor de 1. ^a	Asimilado a teniente coronel
Teniente auditor de 2. ^a	Asimilado a comandante
Teniente auditor de 3. ^a	Asimilado a capitán
Teniente auditor de 4. ^a	Asimilado a teniente

Habría:

- 4 Auditores
- 6 Tenientes auditores de 1.^a
- 7 Tenientes auditores de 2.^a
- 8 Tenientes auditores de 3.^a
- 6 Tenientes auditores de 4.^a

El Real decreto ley de 6 de febrero del año siguiente consideró anticonstitucional la disposición anterior y determinó que los generales que, a consecuencia de ella, habían pasado a la reserva sin haber cumplido la edad reglamentaria, figuraran sin número a la cabeza de su escalafón, quedando en situación de disponibilidad.

Hasta que se fijaran nuevamente las plantillas no se cubrirían las bajas que se pudieran producir.

El decreto de la Presidencia de la República de 11 de mayo 1931 suprimió el Consejo Supremo de Guerra y Marina. Sus funciones pasaron a la sala de Justicia militar que se organizó entonces en el Tribunal Supremo. Esta sala quedó integrada por dos magistrados de dicho Tribunal, tres magistrados procedentes del Cuerpo jurídico del Ejército y uno procedente del Cuerpo jurídico de la Armada.

El decreto de 3 de julio del mismo año dictó normas para el funcionamiento de dicha sala y anuló algunos artículos de la ley de Enjuiciamiento militar de la Armada y del Código de Justicia militar. El 20 de mayo inmediato anterior se había creado la Subsecretaría de la Marina mercante. En el decreto de creación se señalaban las bases para su desarrollo: toda la organización tendría carácter exclusivamente civil y, en lo que respectaba a la administración de justicia, se crearían Tribunales marítimos integrados por personal especializado, de carácter civil.

El 10 de julio del mismo año se aprobó el decreto de reorganización de la Armada al que se introdujeron algunas modificaciones cuando se ratificó con fuerza de ley el 24 de noviembre del mismo año. En el capítulo V se exponían las funciones judiciales y de asesoramiento que competían al Cuerpo jurídico y los servicios que les correspondía ejercer. Los empleos y plantilla que entonces les fueron señalados eran:

- 1 General auditor de la Armada
- 3 Coroneles auditores de la Armada
- 6 Tenientes coroneles auditores de la Armada
- 6 Comandantes auditores de la Armada
- 7 Capitanes auditores de la Armada
- 2 Tenientes auditores de la Armada

La ley de 5 de septiembre de 1939 creó el Consejo Supremo de Justicia militar, heredero del Consejo Supremo de Guerra y Marina, al que correspondió la jurisdicción superior sobre las especiales de los Ejércitos de Tierra, Mar y Aire y las mismas atribuciones que aquél poseyera.

La ley de 17 de julio de 1945 aprobó un nuevo Código de Justicia militar, con aplicación, también, a los tres Ejércitos.

Pero estas disposiciones, posteriores a la Guerra civil, ya no tocan a nuestra documentación.

En todo caso, ésta no es muy completa y hay que buscarla en distintas series: la referente a los juzgados de provincia y de distrito puede encontrarse en Comandancias militares y en Capitanías de Puerto; los tribunales superiores, en Organismos superiores de la Armada; hay noticias de auditores y asesores en la documentación del Cuerpo del Ministerio; finalmente, la sección Secretaría conserva lo relativo a los organismos ministeriales de Justicia.

La documentación de esta serie contiene:

<i>Cuerpo Jurídico</i>	<i>Años</i>	<i>Legajos</i>
Generalidad	1748-1920	10
Asuntos particulaes	1762-1932	17
Audidores y asesores (competencias) . . .	1800-1815	2
Escribientes (Temporeros de causas) . . .	1881	1
Convocatoria oposiciones (Aspirantes no aprobados)	1935-1936	4
Asuntos personales alfabetizados	-	123
 <i>Juzgados de Marina en la Corte</i>		
Generalidad y asuntos particulares	1870-1875	1
Asuntos Varios	1930-1936	2
Gastos de justicia	1914-	1
Personal	1842-1857	2
Libros de conocimiento	1807-1865	1
Subastas	1835-1869	10
Testamentos y abintestatos	1788-1868	10
Procedimientos judiciales	1789-1868	20
 <i>Causas de Infantería de Marina</i>		
Generalidad y asuntos particulares	1678-1757	1
Asuntos particulares (faltan muchos años) .	1812-1909	7
Asuntos personales (alfabetizados)	-	65
 <i>Causas (todos los Cuerpos de la Armada)</i>		
Asuntos particulares	1742-1932	25
Asuntos de buques alfabetizados	-	16
Asuntos personales alfabetizados	-	67

Ocupan 159,65 metros lineales de estantería

Fuentes y Bibliografía

- A.B.— Secretaría. Generalidad
- A.B.— Organismos Superiores de la Armada
- A.B.— Cuerpo Jurídico. Generalidad
- Colección legislativa de la Armada.
- Estados generales de la Armada.
- Aranzadi (diccionario)

2.2.9. Cuerpo de Pilotos

2.2.9. Pilotos, cuerpo de

Aún cuando existieron pilotos desde los tiempos más lejanos de nuestra historia, no existió en realidad una reglamentación de los estudios que habían de hacer, ni de los exámenes que habían de sufrir para tener el título, hasta que la Casa de Contratación organizó uno y otros y exigió el título a todo el que quisiera conducir un barco para ir a las Indias.

Sin embargo, el Cuerpo de pilotos no se creó hasta mediados del siglo XVIII, con el gobierno, régimen y estatutos prescritos en las Ordenanzas generales de la Armada de 1748. En ella se distinguían dos clases de pilotos: de altura y prácticos de costa. En la primera se establecieron los grados de pilotos primeros, segundos y ayudantes o pilotines; más adelante se llamó a estos terceros pilotos. En la segunda, prácticos de puerto y de costa.

El Cuerpo estaba al cargo del piloto mayor; éste era nombrado a propuesta del director general de la Armada, lo mismo que los directores de pilotos encargados del Cuerpo en cada Departamento, bajo las órdenes de aquél. A estos y al piloto mayor correspondía, además, formar los derroteros para las escuadras y navíos sueltos de la Armada; y, desde 1753, para los mercantes que navegaban a América.

En 1755 se cambió el nombre de piloto mayor por el de comandante en jefe del Cuerpo de pilotos.

En 1750 se fijó en 40 el número de pilotos primeros, 40 el de segundos, 60 pilotines y pilotos prácticos de costa.

En 1758 se exigió a los pilotos primeros que se examinaran de prácticos de los puertos capitales de los Departamentos.

En 1760 se aumentó el número de los pilotos prácticos y en 1771 se estableció que los nombramientos de prácticos de costa de la Armada correspondían a los comandantes generales de los Departamentos y los de prácticos de puerto al director general de la Armada.

El mismo año 1771 se prohibió a todos los individuos del Cuerpo contraer matrimonio sin la correspondiente licencia del comandante de su cuerpo y aprobación del capitán general del Departamento al que pertenecía.

En 1773 hubo de aumentarse el número de pilotos y pilotines de la Armada; a pesar del ello, en 1778 se dio orden de que, cuando no hubiera suficientes pilotos para los buques de guerra se utilizaran en estos pilotos particulares, como estaba establecido por Ordenanza.

Por el contrario, en 1784 se autorizó a los pilotos para navegar en buques mercantes, aunque estuvieran graduados de oficiales, siempre que no fueran necesarios en los Departamentos.

En 1792 (2 de noviembre) se dio una «Instrucción para régimen y gobierno de pilotos de la Armada».

A principios del siglo XIX se inició la decadencia del Cuerpo que en aquel momento constaba de 350 individuos. La Real Orden de 3 de diciembre de 1806 redujo a 200 el número de ellos, sin admitir más en él hasta que

se hubiera alcanzado este número. En 1818, las atenciones del servicio obligaron a reorganizar el Cuerpo y se aumentaron las plazas en 96. En 1826 volvieron a reducirse hasta 123 (13 primeros, 40 segundos y 70 terceros). El 5 de abril de 1830 una nueva reorganización suprimió las Comandancias del Cuerpo y puso a éste bajo el mando directo de los comandantes generales de los Departamentos; al mismo tiempo redujo el número a 7 primeros, 20 segundos y 35 terceros y, en 25 del mismo mes y año se suprimió la Comandancia principal del Cuerpo que fue asumida por la Comandancia general del Departamento de Cádiz.

El Real Decreto de 24 de abril de 1836 determinó que los pilotos primeros que por su edad o achaques no pudieran servir en la mar se emplearan en los Tercios navales y Capitanías de Puerto, dándoles el empleo de tenientes de navío; que los que hubieran entrado en el número de primeros y los que ascendieran a esta clase fueran alféreces de navío, sin salir de la escala de su Cuerpo; los que hubieran cumplido 8 años de primeros optarán a tenientes de navío, ingresando en el Cuerpo general, donde continuarían la carrera y que a todos los de 2.^a en servicio activo se les concediera graduación de alféreces de fragata: por R.O. de 25 de mayo del mismo año se estableció que el Cuerpo constara de 10 primeros, 25 segundos y 35 terceros.

El Cuerpo fue extinguido por R.O. de 23 de octubre de 1846. Al mismo tiempo se dictó una Instrucción para que la derrota —que correspondía al comandante del buque— fuera llevada por un oficial de la clase de teniente de navío, al que se llamaba ayudante de derrota, para que esta tarea no distrajera la atención del comandante de los muchos otros problemas que debía resolver.

Los individuos de Pilotos ingresaron en el Cuerpo general. Los primeros y segundos, como alféreces de navío activos. Los terceros habían de continuar navegando con el nombre de meritorios hasta tener 8 años de embarco, en buques de guerra armados o del Resguardo marítimo; pasado este tiempo ingresarían como alféreces de navío activos previo examen de las materias asignadas a los guardiamarinas para su ascenso a oficiales.

La mayor parte de la documentación de esta Sección, correspondiente a los años 1726 a 1783 se conserva en el Archivo general de Simancas aunque el Archivo de Marina procuraba conservar la documentación de Generalidad anterior de todos los asuntos para poder informar a las Mesas cuando era preciso.

En cuanto a los diarios de navegación que llevaban los Pilotos debían remitirse a la Dirección general de la Armada y se examinaban en Junta, convocada por el Director general, a la que concurrían jefes y oficiales del Cuerpo general y los pilotos que para ello eran nombrados. Cuando se creó el Depósito Hidrográfico empezaron a enviarse allí los Diarios que ahora se conservan en el Museo Naval.

La documentación de nuestro Archivo tiene:

	<i>Años</i>	<i>Legajos</i>
Generalidad	1750-1875	9
Asuntos particulares	1746-1864	9
Pensiones	1784-1867	6
Asuntos personales	Alfabetico	52
	Total	<hr/> 76

<i>Libros</i>	<i>Años</i>	<i>Libros</i>
Registros de Asuntos y Listas	1732-1849	70
Registros de Cádiz	1729-1844	42
	Total	<hr/> 112

Ocupan 25,75 metros lineales de estantería.

Fuentes y Bibliografía

M.N.— Ms. 2171.— Registro de disposiciones sobre Pilotos y Prácticos.
 Ms.N.— Ms. 1545.— Informe sobre el Cuerpo de Pilotos de D. Juan M.^a Osorno.—
 30 de mayo de 1834.
 Estados generales de la Armada.

2.2.10. Maquinistas

2.2.10. Maquinistas, Cuerpo de

La aplicación del vapor para la propulsión de los buques se produjo en España con algún retraso respecto a los demás países del mundo occidental. Como consecuencia de ello, cuando se adquirieron los primeros buques de vapor hubo que contratar maquinistas extranjeros, tanto para el servicio de las máquinas como para su conservación y las reparaciones que pudieran ocurrir.

Por Real Decreto de 22 de mayo de 1850 se determinó crear en el Departamento de Ferrol una Escuela especial, aneja al taller de máquinas existente en el Arsenal, para la formación de personal capaz de construir y reparar las máquinas en los buques de guerra y mercantes y de atender a su servicio. En la misma fecha se aprobó un Reglamento provisional para la Escuela, derogado por otro de 25 de febrero de 1852. El primero intentaba crear los cuerpos de ingenieros mecánicos y de maquinistas de vapor. El segundo se limitó a la creación del Cuerpo de maquinistas de vapor de la Armada, aunque la Escuela sólo duró hasta 1856.

Tres años más tarde, el 15 de diciembre de 1859 se aprobó un nuevo Reglamento, en virtud del cual se creó el cuerpo de maquinistas conductores de máquinas que subsistió con este nombre hasta que por R. Decreto de 14 de octubre de 1863 se aprobó el Reglamento orgánico del Cuerpo de Maquinistas de la Armada, encargado del manejo y conservación de las máquinas de vapor de los buques de guerra. La R.O. de 23 de agosto de 1867 señaló el personal que debía componerlo:

- Primeros maquinistas de 1.^a clase
- Primeros maquinistas de 2.^a clase
- Segundos maquinistas
- Terceros maquinistas
- Cuartos maquinistas
- Ayudantes de máquinas

y señaló a todos ellos el uniforme correspondiente.

El Decreto de 27 de noviembre de 1890 reorganizó el Cuerpo, dividiéndolo en dos partes: una con consideración idéntica a la de los oficiales político militares y la otra con la de contra maestres.

la primera comprendía:

- Maquinistas jefes
- Maquinistas mayores de 1.^a clase
- Maquinistas mayores de 2.^a clase

La segunda con sus equivalencias:

- Primeros maquinistas = Primer contra maestre
- Segundos maquinistas = Segundos contra maestres
- Terceros maquinistas = Segundos contra maestres

La Escuela que establecía el mismo decreto se instaló, inicialmente, como una sección en las de Maestranza de los tres Arsenales. Por disposición ministerial de 3 de febrero de 1915 se organizó definitivamente en Ferrol, hasta que la ley de 24 de noviembre de 1931 dispuso que el personal de máquinas saliera de la Escuela Naval única. Esta misma ley señaló las graduaciones del Cuerpo, desde general a teniente maquinista en la 1.^a sección; y en la 2.^a, con el nombre de Cuerpo auxiliar de máquinas, se distinguieron:

- Oficiales terceros
- Auxiliares primeros
- Auxiliares segundos

La ley de 26 de mayo de 1944 reorganizó el Cuerpo de maquinistas de la Armada que, en adelante, se llamó de Máquinas y se estableció que, tanto en la escala activa como en la complementaria, su personal sería patentado. Esta ley fijó sus diferentes misiones, los empleos y sus equiparaciones, sistemas de ingreso en la Escuela Naval, cursos de ésta, uniformes del Cuerpo y especialidades que pueden tener dentro del mismo Cuerpo.

La documentación de Generalidad y Asuntos particulares de este Cuerpo comprende también, en los primeros años, disposiciones sobre fogoneos y paleadores. Por esta razón se incluyen todos ellos en este resumen.

<i>Maquinistas</i>	<i>Años</i>	<i>Legajos</i>
Generalidad	1844-1923	4
Asuntos particulares	1836-1933	21
Asuntos personales	Alfabetizado	253
Escuela	1849-1919	2
Academia de Ingenieros y Maquinistas .	1914-1926	3
Convocatorias	1872-1928	5
Documentación de reprobados	1918-1925	3
Altas y bajas	1863-1907	21
Novedades	1908-1927	7
	Total	319

Libros registro e Historiales 10
 Ocupan 69,29 metros lineales de estantería.

<i>Fogoneros</i>	<i>Años</i>	<i>Legajos</i>
Generalidad	1868-1933	1
Asuntos particulares	1895-1909	1
Asuntos personales	Alfabetizado	31
Altas y bajas de fogoneros y paleadores .	Alfabetizado	2
	Total	<hr/> 35

Ocupan 10,66 metros lineales de estantería.

Fuentes y Bibliografía

Estados generales de la Armada de 1851, 1853, 1869, 1893, 1932 y 1935.
 Aranzadi — Diccionario de Legislación.
 Espasa — Diccionario.

**2.2.11. Sanidad de la Armada: Cirujanos.—
Farmacéuticos.— Practicantes.— Hospitales**

2.2.11. Sanidad de la Armada

En esta sección están incluidos el antiguo Cuerpo de Médicos-Cirujanos que más tarde se llamó de Sanidad, el de Farmacéuticos, el de Practicantes y los Hospitales de Marina.

El motivo de ello es que, durante mucho tiempo, las disposiciones referentes a todas estas series se reunieron en los diferentes apartados de ésta y sólo cuando se establecieron cada uno de los Cuerpos y se hizo más compleja la organización de los hospitales se separó la documentación correspondiente a cada una de ellas.

En todo caso, se ha procurado conservar la ordenación que tenían los papeles conforme al nomenclator establecido.

Sanidad, Cuerpo de

Aunque en las Partidas de Alfonso X y en el Libro del Consulado del Mar, de la época de Jaime I, se encuentran disposiciones de carácter higiénico en favor de los hombres de mar hay que llegar, en Aragón, a las Ordenanzas navales de Bernardo de Cabrera (1354) para encontrar la orden de que se embarquen médicos y cirujanos en las galeras; y, en Castilla, a las capitulaciones de Santa Fe entre los Reyes Católicos y Colón que expresan la facultad concedida a éste para nombrar los médicos y cirujanos que debían tomar parte en la expedición, lo que permite suponer la existencia de una disposición anterior, de carácter general, en este sentido.

Durante el siglo xvi, los médicos y cirujanos que iban en las expediciones de descubrimiento fueron elegidos por los jefes de éstas aunque no siempre los llevaran, sin embargo de estar establecida la necesidad de ellos en las Ordenanzas para la carrera de Indias. Igualmente, las escuadras que se formaron para las campañas militares de este siglo contaban con médicos cirujanos y una organización hospitalaria, siquiera fuera elemental.

A lo largo del siglo xvii decayó gradualmente esta organización embrionaria y, aunque al crearse las flotas se les asignaban protomédicos y cirujanos mayores, la realidad es que el barbero, con sus instrumentos para curar, fue una figura mucho más frecuente en los buques que la de los médicos.

La R.O. de 13 de septiembre de 1703 excluyó a los barberos de las galeras, en cuanto a los servicios médicos; en 1708 se creó la plaza de cirujano mayor de la Armada Real; las llamadas Ordenanzas de Patiño de 16 de junio de 1717 establecieron, en sus capítulos 22 y 23, una organización de los servicios sanitarios de la Armada en la mar y en tierra. Pero la creación del Cuerpo de cirujanos de Marina correspondió a las Ordenanzas de 25 de mayo de 1728: en ellas se establecía una plantilla, el número de cirujanos que debía tener cada buque, con arreglo al número de sus cañones, la forma de ingreso en el Cuerpo y los sueldos que habían de gozar, según sus clases.

La necesidad de mejorar la preparación científica de los individuos del Cuerpo motivó la creación del Real Colegio de Cirugía en el Hospital de Marina de Cádiz; en sus estatutos, establecidos por R.O. de 11 de noviembre de 1748 se fijaron el número de colegiales, condiciones de ingreso, de enseñanza, exámenes, sueldos, etc.; en la misma R.O. se dispuso que los médicos de los hospitales de Marina de los tres Departamentos llevaran como practicantes a los colegiales de cirugía de los expresados Hospitales: una vez terminada su práctica podían regresar al Colegio para su destino y ascenso. De entre los mismos colegiales se elegía como practicante mayor al que estuviera mejor conceptuado y hubiera permanecido allí, por lo menos, durante cuatro años.

El 17 de diciembre de 1748 dio comienzo la construcción del Colegio de Cirugía de Cádiz y terminó el 15 de mayo de 1751.

Con profesores de este Colegio se creó el de Barcelona, conforme al Reglamento provisional de 12 de diciembre de 1760: este Reglamento se aplicó a los dos Colegios hasta la publicación de los Estatutos y Ordenanzas para ambos, decretados el 12 de junio de 1764.

El 1 de julio de 1766 se aprobó el Reglamento que señalaba el número de cirujanos de la Armada que debía existir en cada uno de los tres Departamentos para el servicio de los buques y de los hospitales.

Eran:

— Para el Departamento de Cádiz, 14 cirujanos primeros y 16 cirujanos segundos.

— Para el de Ferrol, 13 cirujanos primeros y 14 segundos.

— Para el de Cartagena, 13 cirujanos primeros y 21 segundos.

La R.O. de 24 de marzo de 1789 hizo una nueva distribución de los cirujanos en los Departamentos y aumentó el número de ellos hasta 80 cirujanos primeros y 100 cirujanos segundos que se distribuyeron:

— Para el Departamento de Cádiz, 29 cirujanos primeros y 34 segundos.

— Para el de Ferrol, 27 cirujanos primeros y 38 segundos.

— Para el de Cartagena, 24 cirujanos primeros y 28 segundos.

Los Jardines Botánicos de Cádiz y Cartagena se crearon como elemento auxiliar para la enseñanza de los futuros cirujanos que, si bien iniciaban sus estudios en el Colegio de Cádiz, continuaban después su aprendizaje como practicantes en los hospitales. El 17 de octubre de 1787 se aprobó el Reglamento provisional para el gobierno del Jardín Botánico de Cartagena y su enseñanza que fue modificado por R.O. de 13 de marzo de 1792. El Reglamento provisional para el gobierno económico y método de enseñanza del Jardín Botánico del Real Colegio de Cirugía de Cádiz se aprobó el 18 de julio de 1790.

Las Ordenanzas para el Colegio de Medicina y Cirugía de Cádiz y para

el Cuerpo de sus profesores en la Real Armada, aprobadas el 13 de noviembre de 1791, reunían en un solo concepto las personas del médico y el cirujano. El 15 de mayo de 1792 se dispuso que a los Cirujanos de la Armada se diese el nombre de médicos-cirujanos. Las Ordenanzas generales de la Armada de 1793 que, por primera vez, incluyeron a este Cuerpo en su articulado, confirmaron esta unidad. Sin embargo, volvieron a separarse en 1796, como consecuencia de la R.O. de 14 de mayo de dicho año para que el Real Colegio de Medicina y Cirugía de Cádiz se denominara, en lo sucesivo, solamente de Cirugía; en esta disposición se establecía también que, en adelante, este Colegio se gobernara conforme a las Ordenanzas aprobadas por el Ministerio de Guerra, el 6 de noviembre de 1795, para el de Barcelona y reconociera a sus jefes.

Las R.O. de 12 de marzo, 20 de abril y 5 de junio de 1799 aprobaron los artículos provisionales para la reunión del estudio de la Medicina y Cirugía y para la creación de una Junta general de Gobierno de estas Facultades reunidas cuyos estatutos se aprobaron, definitivamente, el 15 de julio del mismo año. En esta disposición se extinguían el protomedicato, la Junta Superior Gubernativa de Cirugía y el Real Estudio de Medicina práctica que, en parte, fueron absorbidos por la nueva Junta.

El 19 de diciembre inmediato se creó una Junta Superior Gubernativa de Farmacia, con absoluta separación de la Junta General de Gobierno de Medicina y Cirugía que se acababa de formar. El 24 de marzo de 1800 se aprobaron las Reales Ordenanzas para el régimen y gobierno de la expresada Facultad, si bien la Real Cédula de 5 de febrero de 1804 aprobó y mandó observar nuevas Ordenanzas para el régimen y gobierno de ella.

El 20 de diciembre del mismo año 1804 se determinó que los estudiantes que se matricularan en los Colegios que se iban a establecer para el estudio de la Facultad de Farmacia estuvieran exentos de quintas y levas y se les guardaran las mismas distinciones que a los estudiantes de las Universidades mayores, graduados de bachilleres en Artes.

El Cuerpo de Cirujanos de la Armada había dependido, desde su creación, del Intendente del Departamento. La R.O. de 26 de mayo de 1800 hizo depender a los individuos del Cuerpo de los capitanes generales de los Departamentos, como delegados del director general de la Armada en ellos, para que siguieran bajo la jurisdicción de las autoridades de Marina.

El 13 de octubre de 1801 se dispuso que el Colegio de Medicina y Cirugía de Cádiz se rigiera, en lo gubernativo y escolástico, por la Ordenanza de 1791. El 21 de enero del año siguiente, con motivo de la jubilación del protomédico de la Armada, D. José Salvaresa, se dispuso que aquel empleo y el de cirujano mayor se reunieran en un mismo individuo con el título de director y se nombrara un vicedirector para el Cuerpo.

La R.O. de 13 de marzo de 1805 suprimió la Junta Suprema de Sanidad y encargó de estos asuntos, en las provincias, a los capitanes generales. El 25 de agosto de 1809 se aprobó una Real Cédula que mandaba que todos los asuntos y providencias relativas al ramo de Sanidad volvieran

a tener curso por la Primera Secretaría de Estado y Junta Suprema de Sanidad, suprimida en el año 1805, que quedaba restablecida.

El Real Decreto de Cortes de 22 de julio de 1811 determinó restablecer el Tribunal del Protomedicato, con las mismas funciones que había tenido hasta el año 1780, con jurisdicción en toda la Península e islas adyacentes y residencia en la Corte; estaría formado por 2 Profesores de Medicina, 2 de Cirugía y 1 de Química. Este Tribunal quedó constituido el 5 de septiembre pero, el 21 de septiembre, se determinó que formaran parte de él, también, 2 profesores de Farmacia. El Real Decreto de 11 de septiembre de 1814 volvió a suprimir este Tribunal, sustituido por la Juntas Superiores de Medicina, Cirugía y Farmacia que habían funcionado desde 1780.

La R.O. de 9 de enero de 1815 resolvió que el Colegio de Medicina y Cirugía de Cádiz se gobernara por las reglas de sus Ordenanzas, bajo la inspección de Marina y sin que las Juntas Superiores intervinieran en los asuntos de su régimen interior.

El Real Decreto de 30 de mayo de 1820 volvió a restablecer el Tribunal del Protomedicato.

El 17 de marzo de 1823 se aprobó el Real Decreto de Cortes del día 9 que establecía el Reglamento de Sanidad militar en lo referente a Medicina. El 7 de julio del mismo año se aprobó el de Sanidad militar correspondiente a Farmacia. El día 14 inmediato se aprobó otro para nivelar los médicos-cirujanos de la Armada con los de Ejército; en este decreto se encargaba al gobierno que formara y propusiera a las Cortes para su aprobación el Reglamento que había de armonizar ambos Cuerpos en cuanto a la forma en que se debía realizar la nivelación.

El 22 de septiembre de 1829 se circuló en la Armada el Reglamento para el gobierno y régimen facultativo del Cuerpo de Medicina y Cirugía del Ejército aprobado el 2 de junio anterior. El 12 de octubre siguiente se declararon a los individuos del Cuerpo de Médicos-Cirujanos de la Armada las mismas gracias y distinciones concedidas a los de Ejército y se encargó la formación de un nuevo Reglamento para dicho Cuerpo de la Armada por el cual se uniformara en honores y distinciones con el de Ejército.

La R.O. de 31 de octubre de 1831 estableció la total independencia entre el Colegio de Medicina y Cirugía de Cádiz y sus catedráticos y el Cuerpo de Médicos-Cirujanos de la Armada. El Colegio había de modelar su planta conforme al Reglamento de 30 de junio de 1827 establecido para los demás de su clase aunque, en tanto que la Marina costeara sus gastos y éstos formaran parte de sus presupuestos ordinarios, estaría encargada de todo lo referente a su parte administrativa.

En cuanto al Cuerpo de Médicos-Cirujanos de la Armada debía quedar a las órdenes de sus jefes, en lo que no fuera peculiar de la parte científica de su profesión. Tendría un jefe propio, encargado de su gobierno y dirección que llevaría el título de protomédico y cirujano mayor de la Armada, las demás clases serían: ayudantes de embarco, primeros médicos-cirujanos y segundos médicos-cirujanos; los colegiales o profesores parti-

culares que, a causa de la necesidad, tuvieran que suplir la falta de los del Cuerpo se llamarían Profesores habilitados. Los sangradores serían sustituidos por practicantes.

Sobre estas bases se había de redactar el Reglamento del Cuerpo. El Real Decreto de 16 de enero de 1836 estableció las siguientes clases de facultativos para el servicio de Sanidad de Marina:

- Director del Cuerpo de profesores.
- Ayudantes directores.
- Primeros médicos-cirujanos.
- Segundos médicos-cirujanos.

El ingreso en el Cuerpo tendría lugar por oposición entre los profesores que tuvieran el título de médicos-cirujanos. Los ascensos serían mitad por antigüedad y mitad por elección. El reglamento particular del Cuerpo se formaría con respecto a las bases orgánicas del servicio militar aprobadas para el Ejército.

Otro Real Decreto de 2 de mayo del mismo año dispuso que solamente los profesores del Cuerpo de la Armada prestaran asistencia en los hospitales castrenses existentes o que se crearan en los tres Departamentos.

El Real Decreto de 8 de enero de 1840 aprobó el Reglamento formado para el Cuerpo de médicos-cirujanos de la Armada por su director.

Establecía las clases siguientes, con el número de sus individuos y equivalencias:

1 Director	equivalente a brigadier
4 Ayudantes directores	equivalente a capitanes de fragata
25 Primeros médicos-cirujanos	equivalente a tenientes de navío
40 Segundos médicos-cirujanos	equivalente a alféreces de navío

Los profesores particulares que, en casos de necesidad, tuvieran que suplir la falta de los del Cuerpo tendrían el título de Profesores habilitados. Se establecían también los sueldos, uniformes, retiros, condiciones de ingreso, de ascensos, etc.

La R.O. de 4 de marzo del siguiente año, anuló este Reglamento aunque el provisional, aprobado el 22 de abril del mismo año, restableció gran número de sus artículos.

El 10 de diciembre de 1844 se suprimió temporalmente el empleo de Director del Cuerpo de médicos-cirujanos y la Dirección general de la Armada asumió el mando del Cuerpo hasta el restablecimiento de esta clase.

El Real Decreto de 7 de agosto de 1847, reformó el Cuerpo de médicos cirujanos de la Armada, le dió el nombre de Cuerpo de Sanidad de la Armada y aprobó el Reglamento para su funcionamiento.

El Cuerpo estaría formado por:

1 Director	equivalente a brigadier
4 Vicedirectores	equivalente a capitán de navío
6 Consultores	equivalente a capitán de fragata
25 Primeros médicos	equivalente a teniente de navío
50 Segundos médicos	equivalente a alférez de navío
7 Ayudantes de Medicina	equivalente a alférez de navío

Se establecían las funciones que competían a cada una de las clases y sus destinos, sueldos, haberes, retiros, condiciones de ingreso y ascenso, etc. Fijaban las funciones de los practicantes y las condiciones que debían reunir los que fueran nombrados para estos servicios.

El Real Decreto de 3 de mayo de 1848 redujo a 2 el número de vicedirectores, a 3 el de consultores y a 24 los primeros médicos.

A partir de esta fecha, se producen modificaciones frecuentes en la reglamentación de los Cuerpos de la Armada. En cuanto al de Sanidad se refiere, se pueden resumir así:

El 8 de abril de 1857 se aprueba un nuevo Reglamento que establece las clases de que se debe componer, número de profesores de cada una, consideraciones y haberes, ascensos, ingreso en el Cuerpo, etc. El mando, régimen y gobierno interior del Cuerpo estaría a cargo del director, propuesto por el director general de la Armada, que como tal, sería jefe de dicho Cuerpo; los capitanes generales de los Departamentos, como sus delegados, lo serían también en su comprensión. En cada Departamento habría una Junta Facultativa. Todos los médicos del departamento se reunirían una vez al mes para discutir un caso práctico, ya fijado, que presentarían por turno. Las Memorias debían enviarse al director del Cuerpo. En todos los Reglamentos posteriores se conserva este artículo.

El 9 de abril de 1862 se aprobaron las bases orgánicas del Cuerpo de Sanidad militar de la Armada en asimilación con el de Ejército. Se modificaban las clases y plantilla de los individuos del Cuerpo; se manifestaba que el director del Cuerpo debía residir en Cádiz; el ingreso sería por oposición celebrada en los Departamentos o en Madrid; se señalaba la composición de la Junta Consultiva que se creaba y se declaraban subsistentes los preceptos del Reglamento de 1857 en cuanto no se opusieran a lo establecido en estas bases.

El 2 de septiembre de 1865 se aprobó un nuevo Reglamento para el Cuerpo que, basado en el de 1857, recogía las disposiciones que posteriormente lo habían modificado. En esta fecha, había desaparecido el director general de la Armada y el Cuerpo dependía directamente del ministro; el director del Cuerpo debía residir en la Corte; se modificaron nuevamente las clases, plantilla y equiparaciones del Cuerpo; se expresaron la composición de la Junta Superior Consultiva del Cuerpo y la de las Juntas faculta-

tivas de los Departamentos y asuntos que les correspondían y todas las condiciones precisas para ingreso, ascensos, retiros, etc., del servicio.

El 4 de diciembre de 1867 se aprobó un nuevo Reglamento que fue modificado por el decreto de 27 de noviembre de 1868. Este decreto suprimió la Dirección del Cuerpo y creó en su lugar la Inspección en el Ministerio. El Inspector encargado de este servicio debía redactar un Reglamento bajo las bases establecidas en este decreto y en el cuadro que fijaba el número y destinos de las clases del Cuerpo.

El nuevo Reglamento orgánico del Cuerpo se aprobó el 17 de julio de 1869. Se modificaron en él la nomenclatura de las clases y el número de individuos que componía cada una de ellas.

Fueron:

5 Inspectores	equivalente a capitanes de navío de 1. ^a clase.
3 Subinspectores de 1. ^a clase	equivalente a capitanes de navío de 2. ^a clase
6 Subinspectores de 2. ^a clase	equivalente a capitanes de fragata
14 Médicos mayores	equivalente a tenientes de navío de 1. ^a clase.
70 Primeros médicos	equivalente a tenientes de navío de 2. ^a clase.
60 Segundos médicos	equivalente a alféreces de navío

El Almirantazgo sería el jefe superior del Cuerpo y en los Departamentos y Apostaderos los capitanes y comandantes generales de ellos, como sus delegados.

El 31 de agosto del mismo año se aprobó el Reglamento redactado por el Almirantazgo para el ingreso, ascensos, clasificaciones y retiros de los individuos del Cuerpo.

Desde esta fecha hasta el Decreto de 29 de septiembre de 1873 la Sanidad constituye una de las Secciones del Almirantazgo. A partir del Decreto que, en dicha fecha, suprimió el Almirantazgo y dio una nueva organización al Ministerio, la Sanidad figura como una de las secciones de éste aunque desaparezca en alguna de las reorganizaciones posteriores; en general, en razón de economía.

Tal sucedió en la decretada para el Ministerio el 17 de febrero de 1877. El 3 de febrero de 1879 se creó una Junta Superior Facultativa y Económica del Cuerpo de Sanidad de la Armada y en la misma fecha se aprobó su Reglamento.

El Real Decreto de 15 de octubre de 1881 suprimió esta Junta y con sus mismos elementos creó la Sección de Sanidad del Ministerio y determinó que el Reglamento para el régimen interior del mismo que se había apro-

bado el 27 de febrero de 1878 se adicionara con la disposición que estableciera los asuntos que debían corresponderle: ésta fue la R.O. del día 17 inmediato.

El Reglamento del Cuerpo de Sanidad de 1869 conservó su vigencia, con alteraciones en las plantillas, condiciones de ingreso, de ascenso y otras hasta que la R.O. de 1 de enero de 1885 condensó su articulado con las alteraciones que, hasta la fecha, se habían producido. Este mismo Reglamento, adicionado con nuevas disposiciones, continuó vigente hasta el Decreto de Reorganización de la Armada de 10 de julio de 1931. En esta fecha, se declaró a extinguir la sección de Farmacia, integrada en el Cuerpo.

Farmacéuticos, Cuerpo de

Aunque subordinados a los médicos, los farmacéuticos estuvieron reconocidos como funcionarios de las farmacias de los Hospitales desde la R.O. de 5 de marzo de 1866, si bien habían prestado sus servicios en ellas con mucha anterioridad, pero eran simples empleados.

La R.O. de 26 de julio de 1895 aprobó el Reglamento de organización de este Cuerpo, como una Sección del de Sanidad, con carácter político-militar, uniforme y divisas y una plantilla muy corta que constaba de:

- 1 Farmacéutico mayor
- 4 Primeros farmacéuticos
- 3 Segundos farmacéuticos

Con modificaciones de plantilla, de gratificaciones y otras, esta R.O. conservó su vigencia hasta que el Decreto de 10 de julio de 1931 declaró el Cuerpo a extinguir. Fue reorganizado de nuevo en 1943. Continuó formando parte del Cuerpo de Sanidad que se dividió en tres Secciones: de Medicina, de Farmacia y de Sanidad.

Las plantillas señaladas para cada una de estas secciones experimentaron modificaciones en diversas épocas. El 22 de diciembre de 1955 se fijaron, para el bienio 1956-57 las siguientes:

Seccion de Medicina

General inspector	1
General subinspector	1
Coroneles	10
Tenientes coroneles	28
Comandantes	51
Capitanes	74
Tenientes	Indeterminado

Sección de Farmacia

Coroneles	1
Tenientes coroneles	4
Comandantes	6
Capitanes	8
Tenientes	Indeterminado

Sección de Sanidad

Comandantes	4
Capitanes	8
Tenientes	14

Practicantes, Cuerpo de

En las Ordenanzas generales de la Armada de 1793 se cita a los Practicantes y Sangradores embarcados.

Eran aquellos, Colegiales de Medicina no habilitados como segundos o terceros Profesores que no podían ejercer libremente su facultad pero embarcaban para hacer prácticas de ella bajo la dirección del o de los médicos-cirujanos del buque.

Los Sangradores —que debían ser examinados antes de autorizar su embarco— estaban equiparados a los oficiales de mar, tenían a su cargo la caja de medicinas y no podían ejercer en ninguna circunstancia como facultativos.

En el Reglamento del Cuerpo de médicos-cirujanos de 30 de octubre de 1831 se expresa que «en lugar de Sangradores servirán los Practicantes, como en los ejércitos en campaña». No obstante, en el año 1836 servían los sangradores en los buques e, incluso, desempeñaban en ellos el cargo de cirujanos cuando no contaban con éstos en la dotación.

El Reglamento del Cuerpo de medicos-cirujanos de la Armada aprobado por Real Orden de 8 de enero de 1840, en su capítulo 13 establece que «los sangradores que para el servicio de los bajeles de guerra señalaba el artículo 41 del Tratado V de las Ordenanzas de 1793 se denominarán en lo sucesivo practicantes de cirugía y se embarcará en cada buque el número que prescriba el reglamento general de dotaciones».

Los ayudantes directores examinarían en los Departamentos a los que quisieran embarcar en esta clase y, si los hallaban aptos, lo manifestarían al director para su aprobación y para que se les formaran sus asientos.

En los Reglamentos sucesivos del Cuerpo de médicos-cirujanos aparece siempre un capítulo que se refiere a las funciones que corresponden a los practicantes, hasta que se crea el Cuerpo y se forma un Reglamento para ellos.

La escasez de médicos-cirujanos en la Armada hace —sin embargo de lo que estaba dispuesto— que en muchas ocasiones, el practicante ejerza en un buque las funciones del médico. En este caso, recibía la gratificación que, por este cargo, correspondía a la clase de médico que venía a sustituir.

En el Capítulo XVI del Reglamento del Cuerpo de Sanidad de la Armada de 8 de abril de 1857 se encuentra ya la organización del Cuerpo aunque no se exprese así. Se establecían dos clases de practicantes: Primeros y Segundos. Se fijaba en 15 individuos la clase de los primeros y, para los segundos, no se determinaba el número que se arreglaría conforme a las necesidades.

Como practicantes de segunda podían ingresar los que tuvieran dos años de práctica en Hospitales militares o cuatro en Hospitales civiles, previo examen en el que mostraran su capacidad.

Los practicantes de primera debían tener título de cirujanos o haber cursado los estudios, pero no habían adquirido el título por falta de medios. A esta clase podían ascender los de segunda, después de 12 años de servicios en la Armada y, de ellos, 6 embarcados; tendrían preferencia para este ascenso a todos los demás.

Los nombramientos de los practicantes primeros serían hechos por el director general de la Armada. Se les señalaba la plantilla y el sueldo correspondiente a cada destino. Gozarían del fuero militar y quedarían sujetos a jurisdicción. Se les señalaba uniforme y distintivos. Los practicantes primeros se equiparaban a oficiales de mar de sueldo fijo.

El 31 de diciembre de 1859 se elevó a 40 el número de practicantes primeros por haber comprobado que los 15 señalados anteriormente no eran suficientes para cubrir el servicio.

El Reglamento del Cuerpo de Sanidad de 1869 fijó el número de practicantes primeros en 41 y el de segundos en 80.

El 4 de abril de 1872 se crearon 6 plazas de practicantes mayores, con sueldo, consideraciones y derechos de alféreces de Infantería de Marina. El Almirantazgo proveería estas plazas por rigurosa antigüedad, entre los practicantes de primera que tuvieran por lo menos 20 años de servicios, sin nota en contra. Se les señaló, también, uniforme y distintivos.

El 10 de diciembre de 1878 se aprobó de R.O. la reforma en la organización, derechos y plantilla del Cuerpo de practicantes de la Armada. Se establecieron:

Practicantes mayores	8
Practicantes de 1. ^a clase	65
Practicantes de 2. ^a clase	100
Supernumerarios: los existentes hasta que se redujeran, después de amortizado el exceso, a 40.	

El Real Decreto de 20 de enero de 1886 aprobó el primer Reglamento del Cuerpo de practicantes de la Armada. Se señalaba en él que era Cuer-

po político-militar de carácter permanente y se dividían sus categorías en las siguientes clases, con las equivalencias correspondientes:

Subayudante de 1. ^a clase	Contraamaestre mayor de 1. ^a clase
Subayudante de 2. ^a clase	Contraamaestre mayor de 2. ^a clase
Primer practicante	Primer contraamaestre
Segundo practicante	Segundo contraamaestre
Tercer practicante	Tercer contraamaestre

Los subayudantes de 1.^a y 2.^a clase y los primeros practicantes tendrían su nombramiento de Real Patente y los segundos y terceros firmado por el ministro de Marina. El Cuerpo estaría dividido en tres secciones, correspondientes a los Departamentos y el número de individuos de cada Sección se fijaría en el Ministerio, conforme a las necesidades.

El Real Decreto de 11 de junio de 1909 cambió algún tanto la organización del Cuerpo y la forma de ingreso.

El Real Decreto de 1 de diciembre de 1915 aprobó, con carácter provisional, un nuevo Reglamento para el Cuerpo que redujo sus clases a:

7 Practicantes mayores	Contraamaestres mayores
17 Primeros practicantes	Primeros contraamaestres
96 Segundos practicantes	Segundos contraamaestres

Eran Cuerpo político-militar de carácter permanente y obtendrían estos empleos por nombramiento firmado por el Ministro de Marina. Se le señalaba, además, el uniforme, divisas, distintivos, condiciones de ingreso, de ascenso, plantillas, retiros, etc.

El Decreto de 10 de julio de 1931 que creó los Cuerpos Auxiliares estableció las categorías que comprenderían y sus equivalentes para el Cuerpo de Auxiliares de Sanidad.

Jefe	Capitán de corbeta
Oficial primero	Teniente de navío
Oficial segundo	Alférez de navío
Oficial tercero	Alférez de fragata
Auxiliar primero	Suboficial
Auxiliar segundo	Suboficial

La ley de 22 de octubre del mismo año ratificó el decreto anterior, con alguna modificación. La plantilla era:

Jefe	1
Oficiales primeros	4
Oficiales segundos	8
Oficiales terceros	19

Auxiliares primeros.....	57
Auxiliares segundos.....	88

En la actualidad reciben el nombre de Ayudantes Técnicos Sanitarios y se incluyen en la Sección correspondiente del Cuerpo de Suboficiales. La orden de 22 de diciembre de 1955 señalaba su plantilla en:

Mayores.....	28
Primeros.....	58
Segundos.....	110

Pero, en la actualidad, seguramente ha variado.

Hospitales

Hasta bien entrado el siglo XVIII el cuidado y atención de los enfermos en los hospitales estuvo a cargo de diversas órdenes religiosas, especialmente de los hermanos de San Juan de Dios que los asistían en diversos centros que ellos mismos dirigían.

El año 1667 se inició en Cádiz la construcción del Hospital Real para recoger en él a los enfermos de la Real Armada. En principio estuvo atendido por los hermanos de San Juan de Dios que, en el primer cuarto del siglo XVIII continuaban al cuidado de los enfermos, por la escasez que había de personal del recién creado cuerpo de médicos-cirujanos de la Armada.

Posteriormente, el servicio económico y el facultativo del hospital quedó a cargo de la Armada hasta que la Real Orden de 20 de octubre de 1817 determinó que, en adelante, los hospitales de los Departamentos fueran administrados por la Hacienda militar aunque la parte facultativa correspondió, como antes, a los especialistas del Cuerpo de la Armada.

Se atendían en él tanto a los enfermos de Marina como a los de Ejército. En julio de 1822 el Hospital fue entregado a Ejército y, en adelante, la hospitalización de los enfermos de Marina se hizo en el hospital de San Carlos y en otros auxiliares que se fueron creando en la Carraca y otros puntos.

La primera piedra del Hospital de San Carlos se había puesto el 1 de julio de 1786 para un edificio que se pensó sirviera para convento de franciscanos. Inaugurado en 1809 como hospital de Ejército quedó bajo este fuero, con facultativos civiles y de la Armada hasta que el 3 de junio de 1827 se dispuso que sólo los médicos de la Armada pudieran desempeñar las plazas. La parte administrativa quedó a cargo de la Hacienda militar.

El Real Decreto de 2 de febrero de 1865 acordó que, a partir del 18 de julio inmediato, este hospital quedara bajo la administración directa de Marina. El 16 de mayo del mismo año se dictaron las reglas para el régimen y gobierno interior de él.

El Hospital Real de Cartagena se estableció y reglamentó en 1731. Los tres edificios hospitalarios que existían allí en 1733 desaparecieron cuando se construyó el Hospital de Antiguones, cuyas obras, iniciadas en 1749, concluyeron en 1782, aunque se inauguró el 27 de mayo de 1762 y empezó a prestar servicio desde entonces.

La administración de este Hospital pasó a la Hacienda militar por la R.O. de 20 de octubre de 1817 y en él prestaban servicio asistencial solamente los facultativos del Cuerpo de Sanidad militar, como confirmó la R.O. de 11 de diciembre de 1831 en que se recuerda al director general de la Armada que los hospitales militares del Departamento y Apostaderos están a cargo del Ejército. No obstante, el Real Decreto de 1 de mayo de 1836 estableció que el servicio facultativo de todos los hospitales castrenses de los Departamentos debía ser desempeñado por médicos de la Armada pero el administrativo seguiría a cargo de la administración militar.

La R.O. de 5 de marzo de 1866 dispuso que los hospitales militares de Ferrol y de Cartagena pasaran a depender del Ministerio de Marina en su parte administrativa y, a lo largo del año, se dictaron una serie de disposiciones para organizar adecuadamente este servicio. Sin embargo, la R.O. de 27 de diciembre del mismo año autorizó a Marina para que traspasara de nuevo a la administración militar el de Cartagena, para que las reformas que se habían de hacer en el edificio fueran de cuenta del Ministerio de Guerra.

El Real Decreto de 14 de noviembre de 1888 determinó que, en adelante, los servicios económico y facultativo del hospital de Cartagena fueran desempeñados por funcionarios de los Cuerpos de Administración y de Sanidad de la Armada, como se hacía en los de Ferrol y San Fernando: la orden se llevó a efecto, definitivamente, el 1 de julio de 1890.

El primer hospital de Marina de Ferrol estuvo en la Graña; en el barrio de la Magdalena existió otro, conocido con este nombre y, en Esteiro, construyó la Armada uno, pequeño, en los años 1749 a 1751. En diversas épocas se proyectó la construcción de un hospital mayor, en el mismo Esteiro pero diversos motivos —entre ellos, los económicos— impidieron que se llevara a cabo la obra del proyecto que se hizo y que, incluso, fue aprobado. Entre 1764 y 1774 se hicieron varias adaptaciones de antiguos edificios que se anexionaron al Hospital para ampliar su capacidad y en 1774 se rehabilitó en parte el edificio antiguo, al que se agregó un anfiteatro en el que se daban cursos de anatomía.

Como antes se dijo, el hospital de Marina de Ferrol fue entregado a la administración militar por R.O. de 20 de octubre de 1817 y la ya citada de 5 de marzo de 1866 lo devolvió a la Marina con la condición de que siguiera admitiendo a los enfermos de Ejército, mediante el reintegro de los gastos causados por sus estancias.

El 7 de febrero de 1891 un incendio destruyó una parte de las edificaciones que se habían ido anexionando al viejo edificio. Aunque se hicieron

proyectos para una reconstrucción parcial, se decidió finalmente la construcción de uno nuevo y comenzaron las obras en 1895, en el mismo lugar que ocupara el antiguo: comenzó a prestar servicio en 1904.

Durante el siglo XVIII y en el XIX se crearon, también, hospitales de Marina en diversos puertos de los Departamentos, en América y en Filipinas, además de hospitalizar los enfermos, en ocasiones, en hospitales regidos por órdenes religiosas y de caridad. En todos los hospitales de Marina, el aprovisionamiento de víveres y medicinas se hizo, durante mucho tiempo, por asiento.

El Reglamento general de hospitales de Marina se aprobó, con carácter provisional, el 14 de junio de 1890, aunque la R.O. de 25 de julio del mismo año lo hizo definitivo; un nuevo Reglamento para régimen, gobierno y administración de estos hospitales se aprobó por Real Decreto de 2 de abril de 1930; con las modificaciones introducidas por disposiciones posteriores este Reglamento conserva aún su vigencia.

La mayor parte de la documentación correspondiente a la administración económica de los hospitales, desde que fue entregada a la Marina, se conserva en la serie «Administración económica de la Armada» aunque, ocasionalmente, puede hallarse alguna dentro de esta misma serie.

En cuanto a la estadística sanitaria y la general del ramo de Sanidad, la R.O. de 18 de junio de 1885 estableció que los datos referentes a la primera se enviaran a la Inspección general de este Cuerpo y, los segundos, a la Subsecretaría del Ministerio. En esta serie se conservan gran número de partes sanitarios de los hospitales, pero otros muchos están incluidos en la serie «Estadística» recientemente ordenada.

MEDICOS

<i>Legajos</i>	<i>Años</i>	<i>Legajos</i>
Generalidad	1770-1935	36
Asuntos particulares	1732-1934	45
Asuntos personales	Alfabetico	210
Memorias	Alfabetico	21
Fundación Echaz	1911-1918	1
 <i>Registros</i>		<i>Leg. de libros</i>
Asuntos personales, particulares y generales	1728-1854	1
Registros de Cádiz	1716-1848	6
Registros de Ferrol	1748-1934	5

<i>PRACTICANTES Y SANITARIOS</i>	<i>Años</i>	<i>Legajos</i>
Asuntos personales.— Alfabético.— Legajos pequeños	-	87
Asuntos personales.— Alfabético.— Legajos grandes	-	5
Altas, Bajas y Novedades	1828-1928	8
Registros Colegio Seminario Cádiz	1749-1777	1
Registros Asuntos particulares y personales	1857-1931	1
Registros practicantes Ferrol	1791-1879	1
Historiales. Anotaciones	1877-1889	2
 <i>FARMACEUTICOS</i>		
Asuntos generales y particulares	1866-1876	5
Asuntos personales	Alfabéticos	7
Farmacia y Enfermería Museo Naval ..	1904-1911	1
 <i>HOSPITALES</i>		
Ordenanzas (no aprobadas)	1796	1
Asuntos personales	Alfabético	1
Asuntos particulares	1784-1936	49
Generalidad	1784-1912	4
Cuentas	1890-1893	1
Partes	1906-1925	7
Obras	1925-1928	1
Varios asuntos	1909-1940	1
Hospital de Cádiz	1671-1804	2
Registros — Cádiz	1805-1821	1
Registros — Ferrol	1748-1815	1
Registros Difuntos Cádiz	1734-1849	5

Ocupan 123,60 metros lineales de estantería.

Fuentes y Bibliografía

A.B.— Generalidad de los Cuerpos y Hospitales
Clavijo y Clavijo, Salvador.— Historia del Cuerpo de Sanidad de la
Armada.
Colección Legislativa de la Armada.
Estados generales de la Armada.

2.2.12. Cuerpo Eclesiástico de la Armada

2.2.12. Cuerpo Eclesiástico de la Armada

El servicio eclesiástico de la Armada no se organiza regularmente hasta casi finales del siglo XVIII.

Ciertamente existieron con anterioridad los capellanes de Marina y su servicio venía regulado, en cada caso, por las Instrucciones que para ellos dictaban los capitanes generales de los departamentos y Armada. En 1762 se reunió para siempre, el Vicariato castrense de los Ejércitos de mar y tierra y se confirió al Patriarca de las Indias. No obstante, los escalafones de mar y tierra fueron independientes casi siempre aunque, en determinadas circunstancias, podía cubrirse un servicio de mar con individuos de tierra e inversamente.

Las funciones y obligaciones de los capellanes de la Armada se fijaron por primera vez para todos ellos en las Ordenanzas de 1793. Muchos de sus artículos se modificaron por disposiciones posteriores pero, esencialmente, se mantuvo su vigencia hasta que se suprimió el Cuerpo eclesiástico por R.O. de 31 de agosto de 1825.

El Real Decreto de 8 de noviembre de 1848 restableció el servicio conforme las normas anteriores. El 5 de abril de 1878 se aprobó el Reglamento del Cuerpo eclesiástico de la Armada que, con algunas modificaciones, se conservó vigente hasta 1931. El vicario general de los Ejércitos y Armada era el jefe superior eclesiástico y, en cada uno de los Departamentos, existía un teniente vicario. El ingreso se hacía por concurso-oposición convocado en las subdelegaciones castrenses y el ingresado lo hacía con grado de capellán 2.º aunque, ocasionalmente, también existieran los capellanes 3.ºs. Su equivalencia con los grados de la Armada estaba perfectamente establecida y tenían uso de uniforme.

En 1931 se suprimieron los cuerpos eclesiásticos castrenses y no volvieron a restablecerse hasta la firma y ratificación del Convenio entre la Santa Sede y España en 1950. Sin embargo, a partir del Movimiento Nacional se habían reorganizado las tenencias de Vicarías y el servicio eclesiástico de los Ejércitos, sin una reglamentación definitiva hasta la firma del indicado Convenio.

La documentación correspondiente a este Cuerpo comprende:

	<i>Años</i>	<i>Legajos</i>
Generalidad	1767-1917	16
Asuntos particulares	1784-1933	19
Asuntos personales	Alfabetizado	77
	Total	<hr/> 112

<i>Libros de asiento:</i>	<i>Años</i>	<i>Legajos</i>
de Cádiz	1731-1849	3
de Ferrol	1720-1850	3
de Cartagena	1760-1902	1
Historiales	1879-1934	1
	Total	8

Ocupan 30,90 metros lineales de estantería.

En cuanto a los libros sacramentales que, obligatoriamente, debían llevar los párrocos castrenses se conservan en sus propios Archivos que nunca han cedido al Archivo general.

Bibliografía

Estados generales de la Armada.

2.2.13. Archiveros de Marina.— Auxiliares de Oficinas y Archivos

2.2.13. Los archiveros de Marina

El Cuerpo del Ministerio fue creado, fundamentalmente, para realizar funciones administrativas dentro de la Armada. Como tales, fueron nombrados para el servicio de la Secretaría de Marina en los primeros años de su organización y también en las secretarías militares de los Departamentos, Apostaderos y Capitanías generales.

Desde el momento en que la Marina se percató de la necesidad de organizar sus archivos éstos fueron confiados, como casi todas las plazas de carácter administrativo, a individuos de este Cuerpo. Ocasionalmente se dieron estos puestos a miembros de otros Institutos pero, cuando esto ocurría, dejaban de ascender en sus Cuerpos e incluso perdían la oportunidad de destinos en ellos.

Desde el principio hubo una distinción entre los que servían los Archivos de las Contadurías de los Departamentos y en las Comandancias militares y los que eran nombrados para el Archivo de la Secretaría. Por ello conviene estudiarlos separadamente.

Archiveros de las Secretarías Militares

La R.O. de 14 de marzo de 1755 previno al Intendente de Cádiz debía formular una propuesta para regular el número de individuos del Cuerpo del Ministerio que se consideraba necesario para cada uno de los Departamentos. El 31 del mismo mes y año, el Contador Principal de aquel Departamento, D. Alvaro Benito Bermúdez, formuló una propuesta razonada, en la que se incluía un archivista para cada Departamento, sin especificar la clase a que debía pertenecer pero encareciendo la necesidad de que fuera un individuo muy preparado, por la calidad del trabajo que debía realizar.

El Reglamento del Cuerpo del Ministerio se aprobó el 3 de julio de 1761. En él se fijaba el número de individuos de que debía constar pero expresaba que no se incluía en este número los que, de la graduación que fuera, estuvieran en los destinos de contadores de Hospitales, archiveros y guardaalmacenes, ni los destinados en la particular Contaduría de la Carraca.

El 28 de marzo de 1762 se aprobó una Instrucción para los secretarios de las Capitanías y Comandancias generales sobre la colección y custodia de los papeles que comprendía los puntos siguientes:

- Formación de un índice general en orden cronológico.
- Formación de un índice particular, por asuntos, en el mismo orden.
- Colocación de los legajos —que debían llevar cartela de contenido— en estantes separados, según los asuntos.
- Los planos y proyectos de fortificaciones debían colocarse en lugar aparte.

- Recoger todos los originales prestados a otras secciones, a las que sólo se dejarían copias autorizadas; en adelante no se permitiría sacar del Archivo documentos originales, sino sólo copias autorizadas por el capitán o comandante general.
- Por medio del capitán o comandante general debía procurar que el ingeniero director le entregara para archivar todos los planos de fortificaciones de las provincias o reinos y los mapas, proyectos y demás relacionados con ellas: el ingeniero director debía entregarlos contra recibo.

Otros artículos de la Instrucción se referían al apoyo que debían tener de su jefe para reunir la documentación; a la ordenación, conservación, limpieza, etc., de los legajos. Evidentemente, en las Secretarías militares que, como se ha dicho, en aquella época estaban servidas generalmente por miembros del Cuerpo del Ministerio, los secretarios actuaban también como archiveros.

El 17 de octubre de 1766 se aprobó un nuevo Reglamento para el Cuerpo del Ministerio que reducía el número de los que consideraba necesarios el Reglamento anterior para el servicio de los Departamentos: en el número de los suprimidos, estaban los archiveros.

Como consecuencia de la reclamaciones que por esta reducción comenzaron a presentar inmediatamente los tres Departamentos, el 13 de agosto de 1775 se aprobó un nuevo Reglamento para el Cuerpo. En él se volvían a aumentar las plazas establecidas para las distintas clases y se señalaba que la de archivero debía recaer en un supernumerario. El Reglamento sólo establecía los tres archiveros para las Contadurías de los Departamentos. El 22 de octubre de 1783, la Comandancia general de la Habana pidió se creara la plaza de archivero para la Contaduría Principal y para la Secretaría de la Comandancia, aunque la Ordenanza no señalara estas plazas.

El 3 de diciembre de 1784 se determinó que el archivero de la Contaduría Principal de Cartagena fuera un oficial segundo, en lugar del supernumerario que indicaba el Reglamento.

El 28 de diciembre del mismo año se ordenó a la Contaduría Principal de Cádiz conservara en el Archivo de dos llaves, mandado últimamente, los papeles de nobleza de los guardiamarinas, desde el establecimiento de la Compañía en adelante. Esto explica se hayan conservado casi íntegramente estos expedientes aunque faltan algunos, en especial, los de las primeras promociones.

En aquella época, las funciones de los archiveros de las Contadurías comprendían también la de informar sobre los antecedentes que pudiera haber sobre cualquier asunto. Por ello, el inspector general de Marina propuso, el 8 de noviembre de 1788, se destinara un subalterno, a elección del archivero de la Contaduría de Ferrol, para que desempeñara las funciones diarias del Archivo, en tanto que aquél reconocía varios expedientes.

En todo caso, estos Archivos no tuvieron nunca un Reglamento aunque el 10 de febrero de 1789 se había pedido al intendente de Cádiz propusiera uno para los Archivos de las Contadurías de los tres Departamentos.

Tal vez por esta razón la documentación que ha llegado de los Departamentos al Archivo Bazán refleja una ordenación peculiar de los papeles en cada uno de ellos, distinta también a la del Archivo del Ministerio.

En el transcurso del tiempo fue aumentando el número de Dependencias que en cada Departamento o Apostadero necesitaban archivero y las nuevas plazas se fueron proveyendo con personal de éste y otros Cuerpos aunque, principalmente, con los Escribientes que aspiraban a continuar su carrera en el Cuerpo del Ministerio.

Con motivo de una sumaria que se siguió en el Departamento de Cádiz por extravío de un libro de Caja del Archivo de la Contaduría del Depósito del Arsenal, remitida a consulta del Consejo Supremo de Guerra y Marina, el Auditor del Departamento hizo, el 3 de marzo de 1885, un informe sobre la necesidad de organizar y reglamentar los Archivos de Marina y el personal afecto a los mismos: por R.O. de 11 de mayo del mismo año, sancionada por Real Decreto de 16 de julio, se aprobó el Reglamento del Cuerpo de Secciones del Archivo que se creaba en esta misma disposición y fijaba su plantilla que debía constar de:

3 Oficiales mayores
5 Oficiales primeros
8 Oficiales segundos
9 Oficiales terceros

Distribuidos en la forma siguiente:

— 1 oficial mayor y un oficial tercero para cada uno de los Archivos de las Capitanías generales de los Departamentos.

— 1 oficial primero y un oficial tercero para cada uno de los Archivos de las Comandancias generales de los Apostaderos.

— 1 oficial primero para cada uno de los Archivos de las Comandancias generales de los Arsenales de los Departamentos.

— 1 oficial segundo para cada uno de los Archivos de las Comandancias generales de los Arsenales de los Apostaderos.

— 1 oficial segundo para cada uno de los Archivos de la Mayoría general de cada departamento.

— 1 oficial tercero para los Archivos de la Mayorías generales de los Apostaderos de Ultramar.

— 1 oficial segundo para cada uno de los Archivos de las Intendencias generales de los Departamentos.

— 1 oficial tercero para los Archivos de las Intendencias generales de los dos Apostaderos.

El Reglamento establecía que los individuos que ingresaran en las Secciones de Archivo debían proceder de los distintos Cuerpos de la Armada, en los que serían datos de baja. Declaraba el carácter político militar del

nuevo Cuerpo y que sus individuos tendrían consideración de oficiales mayores, como los de los demás cuerpos similares y formarían un escalafón general. Señalaba las condiciones para los ascensos, la forma en que se habían de cubrir las vacantes que se produjeran y las condiciones para el retiro.

Por sucesivas disposiciones se fueron acomodando a esta distribución los correspondientes Archivos, procurando no perjudicar a los que de empleo o clase distinta a la prevista los estaban desempeñando. Posteriormente se convocaron concursos para cubrir las plazas vacantes y las que vacaron más tarde. Como oficiales terceros podían ingresar en el Cuerpo los contramaestres, condestables, sargentos y escribientes de las dependencias de Marina, con un determinado nivel.

En el Reglamento se fijaban también las obligaciones y deberes de los diversos funcionarios del Archivo y, en cuanto a la organización de éstos, ordenaba seguir las reglas que con el título «Organización del Archivo» se prescribían en el Reglamento para el servicio del Archivo Central del Ministerio de Marina aprobado por R.O. de 7 de enero del mismo año, 1885.

La R.O. de 17 de julio de 1889 declaró Cuerpo Subalterno al de Secciones de Archivo: diez años más tarde, el 22 de noviembre de 1899, se les reconoció de nuevo su clasificación de Cuerpo Patentado.

Archiveros de Ministerio

El 1 de octubre de 1767 se creó la plaza de archivero de la Secretaría y se confirió al oficial primero del Cuerpo del Ministerio, D. Miguel Paéz de la Cadena; en la misma fecha se nombró al contador de navío D. Pedro Enríquez para que asistiera en las labores del Archivo.

En la planta de la Secretaría el archivero ocupaba el último lugar entre los oficiales de ella pero podía ir ascendiendo dentro de su cuerpo y también en la expresada planta. Era plaza única, a la que ascendió Enríquez en 1774, cuando Paéz de la Cadena fue nombrado superintendente de la Aduana de Méjico.

Durante mucho tiempo la organización del Archivo fue muy sencilla. Casi siempre estaba servido por oficiales del Cuerpo del Ministerio aunque en ocasiones ocupara la plaza alguno del Cuerpo general e, incluso, se nombrara para ello a un particular que tuviera alguna circunstancia en su favor. Así, cuando D. Pedro Enríquez ascendió a oficial sexto de la Secretaría, se concedió el empleo de archivero de ella, por decreto de 23 de marzo de 1782, al teniente de navío Juan Ibáñez de la Rentería.

Para escribientes se eligieron, preferentemente, individuos del cuerpo de Pilotos o de Brigadas y Batallones.

El 27 de marzo de 1778 se creó la plaza de oficial del Archivo y delineador de la Secretaría y se dio al condestable del Cuerpo de Artillería, D. Pascual Nebot.

A lo largo del siglo XIX fue aumentando el número de funcionarios del Archivo. En la planta de la Secretaría del Despacho aprobada el 28 de noviembre de 1835, el Archivo constaba de un archivero y cuatro oficiales.

En esta época, en el Archivo, como en otros servicios, era frecuente admitir jóvenes como meritorios que, sin sueldo, trabajaban para adquirir conocimientos y méritos que más tarde les permitieran ingresar. Lo hacían como auxiliares terceros en el Cuerpo del Ministerio cuando había una vacante y luego ascendían a segundos y primeros hasta llegar a oficiales cuartos en el que ya tenían Real Nombramiento. Por R.O. de 25 de mayo de 1901 se prohibieron en todas las Oficinas de Marina las clases de meritorios.

El Reglamento para el régimen interior del Ministerio de Marina aprobado el 1 de diciembre de 1873, en el capítulo XIV se refiere al Archivo y a las obligaciones y responsabilidades del archivero. Para el servicio del Archivo señalaba la planta siguiente:

- 1 archivero, oficial de la clase de terceros del Ministerio, jefe de Administración de cuarta clase.
- 1 oficial primero del Archivo.
- 1 oficial segundo del Archivo.
- 2 oficiales terceros del Archivo.
- 1 oficial cuarto, auxiliar de Biblioteca.
- 1 o más escribientes y un mozo de oficio.

El artículo 102 de este Reglamento declaraba que la vacante de oficial cuarto del Archivo debía recaer en individuo de la carrera de Archivos y Bibliotecas que hubiera desempeñado cargo en Marina o trabajado por algún tiempo en asuntos propios del ramo. En caso de no reunir estas circunstancias, se proveería por concurso dando preferencia, en igualdad de condiciones, al que hubiera escrito algo sobre Marina o demostrara mejores conocimientos de historia y documentación marítimas.

El 26 de abril de 1884 se aprobó un nuevo Reglamento para el régimen interior del Ministerio. El capítulo XX se refería al Archivo central y en él se señalaba el personal que había de servirlo:

- 1 archivero, jefe de Administración de cuarta clase.
- 1 oficial primero del Archivo.
- 1 oficial segundo del Archivo.
- 2 oficiales terceros del Archivo.
- 1 oficial cuarto del Archivo.
- Personal subalterno sin determinar.

El archivero era el jefe del Archivo y estaría a las órdenes del subsecretario, dependiendo del jefe del Negociado primero de la Subsecretaría. Del Archivo dependían los oficiales del Archivo y el personal subalterno que a él se destinara.

En artículos sucesivos se expresaban sus obligaciones y, en las disposiciones transitorias que los oficiales del Archivo excedentes de la plantilla podían agregarse a las dependencias de la Subsecretaría o Direcciones para auxiliar los trabajos.

Mientras existieran oficiales del Archivo excedentes no se daría ningún nombramiento de esta clase, ni aún con el título de honorario.

El 16 de octubre del mismo año una orden estableció la necesidad de proporcionar mejores locales al Archivo y se encargó al capitán de fragata D. Francisco Carrasco y Guisasaola el arreglo, clasificación y ordenación de los documentos del mismo que, hasta entonces, se había hecho con un sistema adoptado en 1830 que no respondía a las necesidades del servicio. Se le encargó también la formación de un proyecto de Reglamento para todos los de Marina. El 7 de enero siguiente se aprobó el Reglamento para el régimen interior del Archivo Central del Ministerio, redactado por D. Francisco Carrasco y, con la misma fecha, el cuadro sinóptico de clasificación general para el mismo.

El 16 de julio de 1885 se aprobó por Real Decreto el Reglamento Orgánico del Cuerpo de Archiveros del Ministerio. En su artículo 1.º manifestaba que el personal que prestara sus servicios en el Archivo y Biblioteca sería de la clase civil; estaría considerado como cuerpo político-militar y con todos los derechos concedidos o que se concedieran a los individuos de esta clase.

Para ambos servicios se fijaba la plantilla con:

- 1 archivero, con la consideración de oficial segundo del Ministerio.
- 1 oficial primero.
- 2 oficiales segundos.
- 4 oficiales terceros.
- 2 oficiales cuartos.
- Y el número de escribientes necesario, según lo exigiera el servicio.

El ingreso debía hacerse por el último destino de oficial cuarto y mediante examen por oposición. Los aspirantes debían tener 21 años cumplidos y título de bachiller o licenciado en cualquier Facultad. Los procedentes de la Escuela Diplomática deberían tener certificado de haber aprobado dichos estudios. Los individuos de los distintos Cuerpos de la Armada sólo deberían presentar la solicitud.

Como edades para el retiro se señalaban:

- El archivero a los 68 años.
- El oficial primero a los 65 años.
- Los demás oficiales a los 60 años.

Un Reglamento especial había de concretar el servicio del Archivo y las obligaciones y deberes de sus individuos.

El personal de oficiales que servía en ambas Dependencias quedó confirmado en sus puestos respectivos para las vacantes que ocurrieran en lo sucesivo en la clase de último oficial, por ascensos rigurosos en las escalas, se proveerían en adelante conforme al Reglamento.

El Real Decreto de 30 de abril de 1890 sancionó el Reglamento para el Cuerpo de Archiveros del Ministerio que tendría vigencia hasta la extinción del Cuerpo. Reafirmaba su carácter político-militar, establecía la plantilla y sueldos de sus individuos, la forma de ingreso que tendría lugar, por concurso, en el empleo de auxiliar: deberían ser bachilleres en Arte y haber cumplido 16 años; en igualdad de condiciones tendrían preferencia los que hubieran prestado servicios a la Marina.

Los ascensos tendrían lugar, previa vacante, por rigurosa antigüedad.

Las edades de retiro continuaron siendo las señaladas en el Reglamento anterior.

El 25 de octubre de 1899 se aprobó la siguiente plantilla para el Cuerpo:

- 1 archivero jefe.— Jefe de Archivo
- 1 oficial primero, encargado de la Biblioteca.
- 1 oficial primero para el Archivo.
- 2 oficiales segundos para el Archivo.
- 1 oficial tercero para la Biblioteca.
- 1 oficial tercero para el Archivo.
- 1 auxiliar de primera clase.
- 1 auxiliar de segunda clase.
- 2 auxiliares de tercera clase.

La R.O. de 13 de octubre de 1902 modificó nuevamente la plantilla de este cuerpo.

Las reclamaciones de los individuos del Cuerpo de Secciones de Archivos para que se equiparara su situación con la de los del Cuerpo de Archiveros del Ministerio tuvieron efecto el año 1900, pero el 4 de octubre del mismo año, se dispuso la extinción de ambos Cuerpos de modo gradual, amortizando el 75% de las vacantes que se produjeran a partir de la publicación del decreto y suprimiendo el ingreso en ellos.

El decreto concedía a los archiveros y seccionarios de Archivos el derecho a ingresar en el Cuerpo de auxiliares de Oficinas de Marina que se había creado por Real Decreto de 31 de octubre de 1894 que se estaba organizando entonces; si así lo hacían, conservaban el sueldo que tenían hasta que, por ascenso en el nuevo Cuerpo, les correspondiera otro mayor y el carácter oficial que tenían al ingreso, como anexo al empleo personal obtenido en el Cuerpo de su procedencia.

Los individuos que eligieran pasar al Cuerpo de auxiliares de oficinas podrían hacerlo en el plazo de un mes de la publicación del decreto en la forma:

El archivero jefe y oficiales primeros y segundos del Archivo Central y los oficiales mayores de las Secciones, como auxiliares mayores de primera.

Los oficiales terceros del Archivo Central, como auxiliares mayores de segunda.

Los oficiales cuartos del Archivo Central y los primeros de las Secciones, como auxiliares primeros.

Los individuos restantes de ambos Cuerpos, como auxiliares segundos, a excepción de los del Archivo Central que sólo podrían ingresar como auxiliares terceros.

Las vacantes que se produjeran por el pase de los individuos de aquellos Cuerpos al nuevo serían amortizadas a medida de que se fueran produciendo.

Los Archivos del Ministerio, Capitanías y Comandancias Generales y los de las Intendencias estarían a cargo de los auxiliares mayores de Oficinas y serían preferidos para estos destinos los procedentes de Archiveros y Secciones de Archivos, mientras existieran en el escalafón.

El Real Decreto de 3 de febrero de 1901 redujo al 50% la amortización de las plazas de archiveros del Ministerio y de Secciones de Archivo de las vacantes que se produjeran hasta al extinción de ambos cuerpos. Los empleos de archivero jefe y oficiales primeros del Cuerpo de archiveros del Ministerio quedarían suprimidos cuando ocurrieran las vacantes de los que en el momento las servían sin que se contaran dentro del 50% señalado.

Los destinos de archiveros que correspondían a los auxiliares de Oficinas y que podían seguir ocupando los archiveros del Ministerio y Secciones de Archivos hasta que se verificase la total extinción de ambos Cuerpos, se reducían a 7 en el Archivo Central, 2 en la Biblioteca del Ministerio, 15 en los Archivos de las Capitanías generales e Intendencias de los Departamentos y Comandancias generales de Arsenales y 1 en el Consejo Supremo de Guerra y Marina.

Estas disposiciones eran lesivas para los Cuerpos de Archiveros del Ministerio y Secciones de Archivo y dieron lugar a una reclamación legal por parte del primero; reclamación que, en su tiempo, fue informada por el Consejo de Estado. En consecuencia de este informe, fueron derogadas en cuanto se referían al Cuerpo de Archiveros del Ministerio por Real Decreto de 17 de julio de 1901; otro Real Decreto de 28 de junio de 1902 determinó se derogasen totalmente, en cuanto a la refundición de los Cuerpos de Secciones de Archivo y Auxiliares de Oficinas de Marina, por las mismas razones.

Al quedar separados estos Cuerpos recuperaron la organización que tenían anteriormente y se continuaron rigiendo por sus respectivos Reglamentos Orgánicos, es decir, el de 16 de julio de 1885 para el Cuerpo de Secciones de Archivo; el de 31 de octubre de 1894 para el de Auxiliares de las Oficinas de Marina; y el de 30 de abril de 1890 para el de Archiveros del Ministerio.

Auxiliares de Oficinas de Marina

El Real Decreto de 31 de octubre de 1894 aprobó el Reglamento para este Cuerpo. Era de carácter político militar y constaba de las siguientes clases:

- Auxiliares mayores.
- Auxiliares primeros.
- Auxiliares segundos.
- Auxiliares terceros.
- Escribientes de 1.^a clase.
- Escribientes de 2.^a clase.

Estaba formado por cuatro secciones con escalafón especial independiente, en la forma:

- 1.º de los destinados en la Corte.
- 2.º de los afectos a las demás oficinas de la Península y buques de la Armada.
- 3.º de los del Apostadero de la Habana.
- 4.º de los del Apostadero de Filipinas.

Los individuos de este cuerpo conservaban el derecho de ingreso en el de Secciones de Archivo que estaba declarado a los escribientes de la Armada en el Reglamento de este Cuerpo. El ingreso tendría lugar por oposición en la clase de escribientes de 2.^a clase y serían preferidos los individuos de los Cuerpos Subalternos de la Armada o de cualquiera que prestara sus servicios en Marina; en su defecto, las clases similares de Ejército; y a falta de unos y otros podrían ser admitidos los particulares que tuvieran más de 20 años y menos de 30, de buena conducta acreditada.

La Ley de 12 de junio de 1909, en su artículo 4.º declaró a extinguir, entre otros, los Cuerpos de astrónomos, archiveros del Ministerio, Secciones de Archivo y guardaalmacenes. La extinción se verificaría conforme a las siguiente reglas:

Se cerraba definitivamente el ingreso en estos Cuerpos. Sin embargo, el personal que los constituía conservaría su actual organización y derechos.

A medida que fuera faltando personal en los Cuerpos de archiveros del Ministerio y de Secciones de Archivo para los servicios que estaba desempeñando, sería sustituido por individuos del Cuerpo de auxiliares de Oficinas, sin distinción de destino, ni localidad. Este personal desempeñaría, además indistintamente, todos los servicios que entonces tenía a su cargo.

Las edades de retiro en el Cuerpo de archiveros se modificaron ligeramente y se señaló para:

- Archivero jefe, a los 68 años.
- Oficiales primeros a los 65 años.
- Oficiales segundos a los 62 años
- Todos los demás a los 60 años.

El ascenso a auxiliares terceros de oficiales sería exclusivo de los escribientes de primera que lo solicitaran y acreditaran, mediante concurso y examen reglamentarios, la idoneidad necesaria para desempeñar el cargo de archivero.

El Real Decreto de 2 de febrero de 1910 aprobó un nuevo Reglamento, reorganizando el Cuerpo de auxiliares de Oficinas. Declaraba los empleos y asimilaciones que les correspondían en la forma:

- Auxiliar Mayor — Contraamaestre mayor de primera.
- Auxiliar primero — Contraamaestre mayor de primera.
- Auxiliar segundo — Contraamaestre mayor de segunda.
- Auxiliar tercero — Primer contraamaestre.
- Escribiente de primera — Segundo contraamaestre.
- Escribiente de segunda — Segundo contraamaestre.

El Artículo 38 del Reglamento declaraba que, conforme se fuera extinguiendo el personal de los Cuerpos de archiveros del Ministerio y de Secciones de Archivo se iría disminuyendo el número de destinos para el servicio que estos desempeñaban hasta reducirlos a:

Archivo central	8
Consejo Superior de Guerra y Marina	1
Apostadero de Cádiz	3
Apostadero de Ferrol	3
Apostadero de Cartagena	3

El Real Decreto de 15 de marzo de 1916 se aprobó un nuevo Reglamento para este Cuerpo. Señalaba como su primera misión la custodia de los Archivos de las Dependencias de la Armada, el servicio de ellos y de las Bibliotecas y el cometido de escribientes en los buques y oficinas de tierra.

El Cuerpo quedaba dividido en cuatro secciones, con un solo escalafón. La plantilla era:

— Auxiliares mayores	7
— Auxiliares primeros	25
— Auxiliares segundos	95
— Escribientes	120

En los artículos transitorios se establecía que cuando en Madrid quedaran menos de 4 oficiales del Cuerpo de archiveros —incluyendo en este

número el de archivero jefe— empezarían a desempeñar los destinos que fueron quedando vacantes los auxiliares mayores y, para ello, irían ascendiendo a este empleo los auxiliares primeros.

Del mismo modo, cuando en los Apostaderos se fuera extinguiendo el personal de Secciones de Archivo, se irían cubriendo los destinos con auxiliares mayores en las Comandancias generales, ascendiendo a este empleo los que se fueran precisando.

Las vacantes del personal de Secciones de Archivo que se produjeran en los Arsenales y Ordenaciones de Pago se cubrirían con auxiliares primeros.

Hasta que no comenzaran a cumplirse estas condiciones el Cuerpo de auxiliares de Oficinas sólo constaría de:

— Auxiliares primeros	22
— Auxiliares segundos	100
— Escribientes	124

Y el actual auxiliar mayor conservaría su denominación hasta su baja en el servicio, amortizándose su vacante.

Se daban normas para el pase de unos a otros empleos y se establecía que la nueva organización regiría totalmente para los auxiliares que ingresaran después de la publicación de este Reglamento; el personal que en aquel momento formaba el Cuerpo seguiría rigiéndose por el Reglamento anterior en lo referente a sueldos, emolumentos, ascensos hasta auxiliares primeros, categorías, asimilaciones y las plantillas determinadas por la Ley de 12 de junio de 1909 y, en todo lo demás, por el nuevo Reglamento aunque podían acogerse a los beneficios del nuevo si renunciaban previamente a los que le concedía el anterior.

Por Real Decreto de 13 de noviembre de 1919 se declaró a extinguir el personal del Cuerpo de auxiliares de Oficinas de Marina acogido al Reglamento de 2 de enero de 1910, amortizándose por la clase inferior las vacantes que en él ocurrieran y se fijó en 270 el número total de los individuos que habían de constituir el Cuerpo en sus dos ramas, de antigua y nueva organización.

El Real Decreto de 26 de diciembre de 1924 aumentó 38 plazas de escribientes en el Cuerpo y derogó el artículo 2.º de los transitorios del nuevo Reglamento en el sentido de ordenar cubrir las 7 plazas de auxiliares mayores fijadas en la plantilla sin necesidad de cumplir las condiciones que en aquel artículo se habían establecido.

Fijó en 311 el número de individuos del Cuerpo, comprendidos los de la antigua organización y los de la nueva. El Cuerpo quedaba integrado por el personal siguiente:

Antigua organización:

— Auxiliares mayores	1
— Auxiliares primeros	9
— Auxiliares segundos	11
— Auxiliares terceros	24
— Escribientes de primera	15
Total	<u>60</u>

Nueva organización:

— Auxiliares mayores	7
— Auxiliares primeros	24
— Auxiliares segundos	94
— Escribientes	126
Total	<u>251</u>

Por Real Decreto de 1 de abril de 1931 se reorganizó el Cuerpo, fijando los empleos y asimilaciones del personal en la forma siguiente:

- Auxiliar mayor asimilado a contraamaestre mayor.
- Auxiliar primero de 1.^a clase asimilado a primer contraamaestre de primera.
- Auxiliar primero a primer contraamaestre.
- Auxiliar segundo asimilado a segundo contraamaestre.
- Auxiliar en prácticas asimilado a segundo contraamaestre más moderno.

El ingreso en el Cuerpo se haría en la clase de auxiliar en prácticas, mediante oposición. Se daban normas para destinos y ascensos y se fijaba la plantilla que constaría de:

— Auxiliares mayores	36
— Auxiliares primeros de primera	50
— Auxiliares primeros	85
— Auxiliares segundos	148

en este último número se incluían los auxiliares en prácticas.

Se fijaban las edades a que correspondía el retiro según los empleos y se dictaban disposiciones transitorias para cubrir las vacantes y asimilar los empleos de la antigua y nueva organización.

El decreto de 10 de julio de 1931 cambió el nombre del Cuerpo por el de auxiliares de Oficinas y Archivos y estableció que tendría el mismo carácter que el Cuerpo de Intendencia.

Sus jefes y oficiales tendrían las consideraciones, honores, preeminencias, emolumentos y ventajas de los Cuerpos Patentados. Sus cometidos y funciones serían los mismos que estaban desempeñando y estarían constituidos en las categorías siguientes:

- Jefe equiparado a capitán de corbeta.
- Oficial primero equiparado a teniente de navío.
- Oficial segundo equiparado a alférez de navío.
- Oficial tercero equiparado a alférez de fragata.
- Auxiliar primero equiparado a suboficial.
- Auxiliar segundo equiparado a suboficial.

Este decreto —que se refería a todos los Cuerpos subalternos-contramaestres, contramaestres radiotelegrafistas, condestables, practicantes, auxiliares de Oficinas, torpedistas y electricistas de la Armada, disponía sobre edades de retiro, sueldos, haberes pasivos, etc., en 22 artículos. En sus disposiciones transitorias expresaba que, mientras no se publicaran las nuevas plantillas y Reglamentos correspondientes, el personal de estos Cuerpos continuaría en los destinos que en aquel momento servía.

El 11 de octubre del mismo año se aprobaron las plantillas de estos cuerpos.

Como en el de auxiliares de Oficinas existía anteriormente la doble organización, antigua y nueva, se dispuso no se fundieran ambas, quedando a extinguir, como ya lo estaba, la primera y se estableció la forma en que se cubrirían los destinos conforme se produjeran las vacantes.

El 13 de enero de 1934 se aprobó el Reglamento provisional del Cuerpo de auxiliares de Oficinas y Archivos de Marina.

Manifestaba el carácter militar permanente del Cuerpo, no patentado y la misión que les correspondía en los Archivos de las Dependencias de Marina para su custodia y servicio, al mismo tiempo que la de escribientes en los buques y oficinas de la Armada. Confirmaba su identidad de carácter con el de Intendencia, al que tendría acceso pudiendo tomar parte en las oposiciones que se convocaran, en las que se reservaría el 20% de las plazas para este personal.

Fijaba las condiciones para ingresar en el Cuerpo, formas de ascenso desde auxiliar segundo a las demás categorías, edades de retiro, calificaciones que se harían constar en los informes reservados, forma de determinar los haberes pasivos, etc.

La Ley de 17 de noviembre de 1938 declaró a extinguir los Cuerpos Auxiliares existentes pero sus individuos continuarían desempeñando sus funciones reglamentarias con las plantillas que se fueran determinando, según las necesidades del servicio. Todo el personal subalterno de la Armada formaría un Cuerpo único que comprendía las profesiones, Marinera, Artillera, Mecánica, Eléctrica, Radiotelegráfica, Torpedos y Minas, Sanitaria y Escribientes.

La Ley de 25 de noviembre de 1940 dictó normas para el acoplamiento del personal de los Cuerpos Auxiliares de la Armada en el de suboficiales y en los patentados y para el acceso a estos últimos de los suboficiales. Volvió a crear el Cuerpo de Oficinas de la Armada que debía constar de los empleos patentados de:

- Archivero asimilado a comandante.
- Oficial primero asimilado de capitán.
- Oficial segundo asimilado a teniente

- Los oficiales primeros y segundos del Cuerpo de auxiliares de Oficinas y Archivos entrarían a formar parte del de Oficinas de nueva creación con los empleos de capitanes y tenientes respectivamente.
- Los oficiales terceros ingresarían en el Cuerpo de suboficiales de la Armada como contra maestres mayores o asimilados.
- Los auxiliares primeros, como contra maestres primeros o asimilados.
- Los auxiliares segundos, como contra maestres segundos o asimilados.

Este Cuerpo fue declarado a extinguir por la Ley de 21 de julio de 1973, que se refería a especialistas de la Armada. En ella se creaban las Escalas Especiales de los Cuerpos de oficiales de la Armada.

Los oficiales de la Escala Especial del Cuerpo de Intendencia desempeñarían, además de las funciones inherentes a su Escala Especial y Cuerpo, las que venían desempeñando los componentes del Cuerpo de Oficinas y Archivos.

Estos continuarían en su Cuerpo hasta su extinción o podrían solicitar su pase a la Escala Especial del Cuerpo de Intendencia.

Las Escalas estarían constituidas por personal procedente de la Escala Básica del Cuerpo de Suboficiales, de las Secciones o Especialidades que se determinarían.

Las Escalas Especiales de los Cuerpos de oficiales de la Armada son:

- Escala Especial del Cuerpo General.
- Escala Especial del Cuerpo de Infantería de Marina.
- Escala Especial del Cuerpo de Máquinas.
- Escala Especial del Cuerpo de Intendencia.
- Escala Especial del Cuerpo de Sanidad.

Sus empleos y denominaciones:

- Alférez de navío o teniente de la Escala Especial.
- Teniente de navío o capitán de la Escala Especial.
- Capitán de corbeta o comandante de la Escala Especial.

Los Archivos de Marina están a cargo de la Escala Especial del Cuerpo de Intendencia.

Documentación

Se encuentra en varias series pero, a excepción de la de la Secretaría, se halla reunida topográficamente.

Tanto en Generalidad como en Asuntos particulares de Secretaría se puede encontrar documentación relativa a los archiveros de ésta. Hay además, un legajo de «Oficiales del Archivo» de 1767 a 1819.

A continuación del Cuerpo de Ministerio se pueden encontrar, también, 5 legajos alfabetizados, de Archiveros del Ministerio.

En toda esta serie del Cuerpo del Ministerio, en sus diversas denominaciones, hay documentación relativa a los archiveros de las Secretarías militares.

El Cuerpo de Secciones de Archivo tiene:

	<i>Años</i>	<i>Legajos</i>
— Asuntos particulares	1885-1912	4
— Asuntos personales	Alfabético	19
— Oficinas y Archivos no tiene Generalidad ni Asuntos particulares. En cambio tiene 37 legajos, alfabetizados, de Asuntos personales.		
— La serie Escribientes también tiene documentación de archiveros, incluida entre el personal que no pasó de esta categoría. Son 150 legajos de Asuntos personales, alfabetizados.		
— Ocupan 46,35 metros lineales de estantería.		

Fuentes y Bibliografía

A.B.— Secciones de Secretaría, Cuerpo de Ministerio y Secciones de Archivo.
Colección Legislativa de la Armada.
Aranzadi.

- 2.3. Cuerpos de Suboficiales**
- 2.3.1. Contramaestres**
- 2.3.2. Condestables**
- 2.3.3. Celadores de Puerto**
- 2.3.4. Guardias de Arsenales**
- 2.3.5. Torpedistas-Electricistas**
- 2.3.6. Radiotelegrafistas**

2.3. Cuerpo de suboficiales

Tradicionalmente se llamaron Cuerpos Subalternos aquellos cuyos individuos, aunque alcanzaran carácter de oficiales por las graduaciones o consideraciones personales a que tenían derecho, no eran oficiales vivos y efectivos. Los nombramientos de sus empleos llevaban sólo la firma del ministro del ramo.

El formato y epígrafes de contenido de las hojas de servicio mandadas redactar a los individuos de estos Cuerpos son muy semejantes a los modelos utilizados para los Cuerpos Patentados, aunque se establecieron más tarde: la R.O. de 15 de junio de 1886 aprobó los modelos de libretas, hojas de servicio e informes reservados del personal de estos Cuerpos y fijó las reglas que se habían de observar para llevarlas de forma adecuada. En sus expedientes, sin embargo, no siempre se encuentran estos documentos.

El Decreto de 10 de julio de 1931 y Ley de 22 de octubre del mismo año dispusieron que estos Cuerpos dejaran de llamarse Subalternos y que, en lo sucesivo se denominasen:

Auxiliares navales	los contramaestres
Auxiliares de Radiotelegrafía	los contramaestres radiotelegrafistas
Auxiliares de Artillería	los condestables
Auxiliares de Sanidad	los practicantes
Auxiliares de Oficinas y Archivo	los auxiliares de Oficinas
Auxiliares de Torpedos	los torpedistas
Auxiliares de Electricidad	los electricistas

con el carácter del Cuerpo al que auxiliaran y alternando entre sí por antigüedad en su empleo. Tendrían las categorías siguientes:

Jefe	equiparado a capitán de corbeta
Oficial primero	equiparado a teniente de navío
Oficial segundo	equiparado a alférez de navío
Oficial tercero	equiparado a alférez de fragata
Auxiliar primero	equiparado a suboficial
Auxiliar segundo	equiparado a suboficial

La ley de 17 de noviembre de 1938 que creó un Cuerpo Subalterno único, declaró a extinguir estos Cuerpos Auxiliares pero fue derogada por la de 31 de julio de 1940 que creó y organizó el Cuerpo de Suboficiales de la Armada, con las siguientes Secciones:

Marinera
Artillera
Mecánica

Eléctrica
Radiotelegrafista
Torpedos y Minas
Sanitarios
Escribientes

y los empleos de:

Mayor	equiparado a alférez
Primero	equiparado a brigada
Segundo	equiparado a sargento

Fijaba, también, las condiciones de ingreso, ascensos, haberes, retiros, uniformes, emblemas, divisas, etc.

Disposiciones posteriores fueron dictando normas para la aplicación de esta Ley o modificando alguno de sus artículos. El Decreto de 17 de julio de 1947 incluyó en las especialidades establecidas para el Cuerpo los Celadores de Puerto, Celadores de Penitenciaría, Vigías de Semáforos, Buzos, Bandas de Música y Maestros de Banda.

El Reglamento Orgánico del Cuerpo, aprobado por Orden de 7 de mayo de 1949 determinó las especialidades que los debían constituir:

Marinera
Hidrográfica
Artillera
Mecánica
Eléctrica
Radiotelegráfica
Torpedos y Minas
Sanitaria
Escribientes
Infantería de Marina
Vigías de Semáforos
Celadores de Puerto y Pesca
Celadores de Penitenciaría

2.3.1. Contramaestres

2.3.1. Contra maestres, Cuerpo de

Durante la Edad Media los contra maestres tuvieron una gran importancia dentro de los buques: eran los segundos de a bordo y, en ocasiones, el verdadero capitán ya que éste podía ser una persona totalmente ignorante del oficio de la mar. Ellos, en cambio, eran hombres avezados a la navegación y expertos en el apresto de los buques, la dirección de las maniobras y el mando de los hombres. Sus funciones comienzan a delimitarse a partir del siglo XVI y en el XVIII aparecen ya completamente definidas aunque su autoridad en el buque sigue siendo primordial hasta el momento en que empezó a darse el mando de los buques a verdaderos profesionales.

Era obligación de los contra maestres asistir a la carena del buque, para inspeccionar las obras y disponer las velas, jarcias y demás aparejos que se debían aprestar; a su cargo corría la estiba de la carga para que los géneros se distribuyeran de modo que estuvieran bien repartidos y la nave quedara equilibrada; y tenían el mando de los marineros a los que hacía realizar las maniobras que el piloto indicaba. En este aspecto, las Ordenanzas de 1633, en que figuran ya los contra maestres y guardianes como jefes inmediatos de la Marinería y grumetes, recomiendan sea removido de su plaza el que no «mande o corrija a su gente con la moderación que es justa».

Las Ordenanzas generales de la Armada de 1748, en su título tercero tratan largamente de los contra maestres, de sus obligaciones y facultades y señalan en ellos cuatro clases: primeros y segundos contra maestres y primeros y segundos guardianes.

En las Ordenanzas de 1793 aparece ya definido el Cuerpo de oficiales de mar para regentar la Marinería y dirigirla en sus funciones, dividido en las mismas cuatro clases. En 46 artículos se expresaba quienes podían optar al ingreso en el Cuerpo como segundos guardianes y las condiciones en que cada uno de ellos podía aspirar al ascenso a la clase inmediata. A los capitanes generales de los Departamentos correspondía expedir los nombramientos de las cuatro clases mediante las circunstancias de méritos y exámenes que en ellas se fijaban.

No tuvieron, sin embargo, un jefe con el mando absoluto de todos ellos, como a los otros Cuerpos sucedía. Por ello, tal vez, se consideraban independientes en cada Departamento y los ascensos y promociones tenían lugar entre los individuos de cada uno de ellos sin que pudieran optar los pertenecientes a otro cualquiera.

El número de contra maestres que en 1801 llegaba a 800 individuos en todas las clases se fue reduciendo, a lo largo del primer cuarto de siglo hasta llegar a 313 en 1823 y a 190 en 1825. En el Reglamento de esta última fecha se redujeron a tres sus clases: primeros, segundos y terceros contra maestres, señalando 40 individuos a la primera, 60 a la segunda y 90 a la tercera y se suprimieron los guardianes que quedaron integrados en la clase de los terceros.

La R.O. de 16 de diciembre de 1834 aprobó el «Reglamento para el régimen y gobierno del Cuerpo de contramaestres de la Armada» de 5 del mismo mes y año. Conservaba el mismo número de individuos señalado en 1825 para cada una de las clases y manifestaba las formas de ingreso, informes, destinos, ascensos, etc., a que debían ajustarse.

Por R.O. de 28 de noviembre de 1845 se modificó la clasificación de los contramaestres que se dividieron en: de servicio preferente y de servicio de arsenales. La de servicio preferente constaba de 40 primeros, 80 segundos y 120 terceros. El número de los de arsenales no era fijo y en ellos se integraban los que por su edad o achaques no podían prestar servicio en el mar.

Los Reglamentos aprobados en 15 de septiembre de 1857, 21 de enero de 1862 y 10 de mayo de 1871 fueron modificando sucesivamente la organización del Cuerpo. El 20 de enero de 1886 un nuevo Reglamento volvió a reorganizarlo aunque conservó, con el nombre de escala activa y escala de arsenales, la división en escalas de 1845.

Este Reglamento, con las disposiciones que posteriormente lo modificaron, fue el que rigió el Cuerpo hasta el año 1931.

En sus nueve capítulos trata de la organización, el ingreso, notas de concepto, ascensos, salida del cuerpo y cambio de escalas, destino, obligaciones, sueldos, gratificaciones y haberes pasivos.

En las dos escalas existían las categorías siguientes:

Contramaestre mayor de primera clase.
Contramaestre mayor de segunda clase.
Primer contramaestre.
Segundo contramaestre.
Tercer contramaestre.

La ley de organización de la Armada de 24 de noviembre de 1931 que aprobaba el decreto de 10 de julio del mismo año les dio el nombre de Auxiliares Navales con las categorías y proporción siguientes:

1 comandante.
10 oficiales primeros.
20 oficiales segundos.
41 oficiales terceros.
70 auxiliares primeros.
130 auxiliares segundos.

En la actualidad, lo que fue el Cuerpo de Contramaestres constituye la especialidad de Maniobra dentro del Cuerpo de Suboficiales de la Armada, con los grados de:

Contramaestre mayor.

Contramaestre primero.
Contramaestre segundo.

asimilados, respectivamente, a alférez, brigada y sargento, pero formando parte de una escala única, dentro del Cuerpo de suboficiales, con la posibilidad de optar, por méritos y mediante cursos de ampliación, a la categoría de capitanes y comandantes.

La documentación del Archivo comprende:

	<i>Años</i>	<i>Legajos</i>
Generalidad	1831-1932	8
Asuntos particulares	1830-1931	30
Altas, Bajas y Novedades	1857-1902	20
Asuntos personales	Alfabetico	218
	Total	<hr/> 276

Ocupa 74,62 metros lineales de estantería.

Bibliografía

Norte de Contratación, Lib. II, Cap. II
Estados generales de la Armada.
Ordenanzas.— Reglamentos.
Compilación Legislativa.

2.3.2. Condestables

2.3.2. Condestables

En la Ordenanza general de la Armada de 1748 estaba prevista la creación de una Escuela de Artilleros en la que entraban los muchachos a los 12 años para especializarse en este servicio. La Escuela se estableció en Cádiz y funcionó, con alguna alternativa, hasta el año 1845.

Por R.O. ,de 25 de septiembre de dicho año, 1845, se determinó organizar en Cádiz —aprovechando el local y efectos de esta Escuela e incluyendo como alumnos a los jóvenes que en ella cursaban sus estudios —una Compañía, con el nombre de Escuela de Condestables donde los destinados a desempeñar estos cargos podrían adquirir los conocimientos teóricos y prácticos necesarios para el servicio.

Esta Compañía, aunque formaría parte del Cuerpo de Artillería, no pertenecería a ninguno de sus Batallones y debía considerarse como un depósito escogido donde se formaban los Condestables para desempeñar con acierto los cargos de su arma en buques, parques, laboratorios de mixtos, almacenes de pólvora y en la instrucción práctica de la tropa.

La Compañía estaría formada por:

- 1 capitán.
- 2 tenientes.
- 2 subtenientes
- 4 condestables de primera clase.
- 8 condestables de segunda clase.
- 8 primeros cabos de cañón.
- 12 segundos cabos de cañón.
- 3 cornetas.
- 100 Artilleros.

Esta fuerza se podría aumentar indefinidamente, sin aumentar el número de oficiales de la Compañía.

Para obtener plaza en esta Escuela los aspirantes debían tener de 15 años cumplidos a 17 no cumplidos, saber leer y escribir, ser hijo de padres honrados y acreditar buenas costumbres y la robustez necesaria para la carrera de la mar. Debían también comprometerse a prestar servicio durante siete años que se contarían a partir del examen final de sus estudios que, como máximo, durarían cuatro años.

Para ascender a segundos cabos de cañón debían comprometerse a servir tres años más de los siete establecidos; no se exigía mayor compromiso para ascender a cabos de cañón primeros pero, el cabo primero que aspirase a ser segundo condestable se debía obligar a cinco años más de servicio sobre los ya prometidos; si llegaban a segundos condestables antes de los siete años del primer compromiso se les rebajaría el total a doce años.

Para ascender a primeros condestables era condición indispensable el compromiso de servicio perpetuo.

La Compañía no se emplearía en servicios de guardia, destacamentos, ni otro alguno de los comunes a la tropa para no retrasar la enseñanza teórica y práctica de sus individuos.

La Escuela quedaba bajo la inmediata inspección del segundo comandante principal. Una Junta, presidida por este jefe y compuesta de los primeros ayudantes mayores, de los segundos y del capitán de la Escuela debía estudiar las mejoras que fueran convenientes y, por lo menos cada seis meses, debería proponer sus acuerdos al inspector general, a través del comandante principal. Los alumnos realizarían sus exámenes ante esta Junta.

Por la R.O. de 10 de enero siguiente se acordó que en ausencia de los primeros ayudantes mayores asistieran a la Junta los comandantes del Batallón de Artillería de Marina.

El 14 de mayo de 1846 se aprobó de R.O. el Reglamento provisional propuesto por la Junta, el 21 de enero, para la Escuela: se refería al plan de estudios para los alumnos, tiempo de duración de los cursos, los exámenes que debían rendir y el orden de ascensos que se seguiría. Era, realmente, el desarrollo de las bases señaladas en las disposiciones para la organización de la Compañía de 1845.

El plan de estudios podía ser abreviado o completo. Para el primero se fijó el término de tres años y para el completo cuatro y medio, divididos los cursos en semestres. Se expresaban las materias que correspondían a cada semestre, así como los casos en que el alumno podía repetir el semestre si en el examen de éste había resultado insuficiente.

Después de aprobar el curso abreviado, los alumnos que hubieran demostrado mayor capacidad y condiciones seguirían sin intermisión sus estudios y los demás serían destinados. Tanto unos como los otros comenzaban a contar, ahora, los siete años de servicio a que se habían comprometido.

Se señalaba también que, aunque no estaba expreso el número de cabos de cañón, ni de condestables, quedaba sobreentendido que sería ilimitado hasta que la Compañía hubiera producido suficiente número de unos y otros para cubrir los destinos de la Armada y, en adelante, los ascensos para remplazar las vacantes que se produjeran tendrían lugar por orden de antigüedad, en igualdad de circunstancias.

El 5 de agosto de 1848 se dispuso que en la Compañía Escuela se restableciera la clase de bombarderos que no estaba incluida en la organización de ella. El 23 de diciembre del mismo año se aprobó el Reglamento de la Compañía de Artilleros jóvenes, Escuela de Condestables, a la que se consideró desde entonces como la 4.^a Brigada del Cuerpo de Artillería.

Este Reglamento tenía algunas variantes con respecto al provisional de 1846. La más importante era que todos los alumnos que al terminar el curso ordinario fueran aprobados, ascenderían automáticamente a la clase de segundos cabos de cañón y serían destinados. Señalaba también el tiempo de navegación y las circunstancias en que podían ascender a primeros cabos de cañón y luego se refería a las condiciones en que podían optar a examen para condestables segundos y, posteriormente, a primeros. Se man-

tenían los mismos compromisos de servicio para las distintas categorías.

La Compañía quedaba constituida por:

- Primeros condestables.
- Segundos condestables.
- Primeros cabos de cañón.
- Segundos cabos de cañón.
- Cornetas.
- Bombarderos.
- Artilleros.

En número ilimitado hasta que se cubrieran los destinos de la Armada para los que estaban previstos; pero cuando se completara ese número, los ascensos a cabos de cañón y condestables para cubrir las vacantes que se produjeran se conferirían por orden de antigüedad entre los individuos que tuvieran cumplidas las condiciones para ello.

La R.O. de 17 de marzo de 1852 redujo a 75 el número de artilleros admitidos en la Compañía Escuela de Condestables, sin perjuicio de los que en el momento se hallaban en ella, pues la reducción se haría sin cubrir las bajas que se produjeran.

El 5 de julio de 1853 se resolvió que la Escuela práctica de Artillería se estableciera en la fragata *Isabel II* aunque el 10 de noviembre del mismo año se decidió dotarla conforme a Reglamento en tanto se ocupara en otras comisiones en lugar de servir como tal Escuela. El 20 de febrero del año siguiente se dispuso establecer en el navío *Soberano* una escuela práctica de Marinería y tropa de Artillería: en este último aspecto, debían embarcar:

— Capitán de Artillería de Marina	1
— Tenientes de Artillería de Marina	2
— Primer condestable, con el cargo	1
— Primer condestable	1
— Segundos condestables	4
— Cabos de cañón: los que produjera la Escuela de condestables.	
— Artilleros	120

La tropa instruida en el navío se destinaría exclusivamente a los buques de guerra y de ningún modo al servicio de guardacostas.

El 15 de diciembre de 1856 se aprobó la propuesta de establecer una medalla de plata para recompensa de los alumnos de la Escuela que se hicieran acreedores a obtenerla por su aplicación y por haber ganado dos semestres, por lo menos, de los seis en que estaban divididos los estudios.

El 6 de mayo de 1857 se aprobaron los decretos que reorganizaban los Cuerpos de Artillería e Infantería de Marina con separación de ambos.

Se suprimieron las Brigadas de Artillería de Marina y, en consecuencia, los cabos segundos y soldados de ellas fueron ingresados en los Batallones de Infantería. Para el servicio facultativo de la Artillería de Marina

se creó un Cuerpo de jefes y oficiales denominado Estado Mayor de Artillería de la Armada; establecía quiénes podrían formar parte de este Cuerpo, número de individuos que lo debían constituir, sus grados, condiciones de ascenso, etc.

En cuanto a los condestables y cabos primeros de Artillería, se formaría con ellos una Sección de condestables en cada Departamento, subdividida en tres clases cada una y cada Sección dependería, en su aspecto administrativo, del comandante del Parque del Departamento. Las bajas que ocurrieran en las Secciones se cubrirían con los alumnos de la Escuela de Condestables y con los cabos primeros de Infantería de Marina que en la Escuela práctica de Artillería demostraran mayor aptitud.

Además de la Escuela práctica flotante de Artillería se establecería una doctrinal en cada Departamento.

Se conservaban todos sus derechos a los individuos de las Brigadas desaparecidas y, a los condestables, se daba opción a la quinta parte de las vacantes de subteniente de Infantería de la Armada y a entrar en el Cuerpo de Alabarderos.

Se crearon también las plazas de cabos de cañón de Marinería.

El 2 de junio del mismo año se determinó que tanto los cabos primeros y segundos de cañón, como los primeros y segundos condestables que no procedieran de la Compañía Escuela, pasaran inmediatamente al Cuerpo de Infantería de Marina y que, con los procedentes de ella, se formara la Sección de condestables siempre que hubiera número suficiente para cubrir los destinos.

El 1 de julio del mismo 1857 se resolvió suspender el ingreso en la Compañía Escuela de Condestables hasta que, en consecuencia de lo dispuesto el 6 de mayo, se reformara adecuadamente su Reglamento.

El 23 de julio inmediato se aprobó el Reglamento del Buque Escuela especial de Artillería, así como el de dotación del mismo. En este buque, destinado a proporcionar a la Armada buenos cabos de cañón, debían embarcar los alumnos de la Escuela de condestables cuando salieran de ésta y, antes de pasar a los demás de la Armada, debían permanecer seis meses haciendo prácticas en él. Si al concluir los seis meses no tenían oportunidad de embarcar en otro buque, permanecerían en éste hasta que la hubiera.

Todos los condestables que estuvieran desembarcados sin desempeñar cargo correspondiente a su clase tendrían que embarcar en este buque formando parte de su dotación eventual hasta que pudieran ser destinados. Tanto los condestables de la dotación, al año de formar parte de ella, como los embarcados eventualmente cuando se creyeran aptos serían examinados por una Junta —cuya composición se señalaba— para obtener un certificado sin el cual no podían ascender a oficiales. Por consiguiente, los primeros condestables que no hubieran podido estar en el Buque Escuela el tiempo necesario podrían pedir su embarco en él para cumplir las condiciones.

El 29 de agosto siguiente se resolvió que, en tanto se reorganizaba la Compañía de condestables, se conservara la misma ventaja que hasta entonces a los que habían seguido el curso extenso; y en cuanto a la supresión de la clase de primeros cabos de cañón se considerase equivalente a ella la de terceros condestables a la que luego podrían ascender al salir de la citada Escuela los que hubieran seguido el curso extenso y después de navegar año y medio los que hubieran aprobado el sucinto.

El 13 de octubre del mismo año se aprobó el Reglamento para el ascenso de los condestables a subtenientes de Infantería de Marina o de perpetuidad para la entrada en la escala de condestables del Cuerpo de Estado Mayor de Artillería de la Armada.

Establecía este Reglamento que a los seis años de antigüedad de primer condestable efectivo obtendrían la graduación de subtenientes; a los 14 de primer condestable efectivo o sea a los 8 de subteniente, optarían a las de tenientes; a los 24 de primer condestable efectivo, o sea, a los 10 de tenientes obtendrían la de capitán y la excepción del servicio a bordo de los buques para emplearse sólo en Parques, Talleres y comisiones del servicio en los Departamentos.

A los condestables existentes se les concedían seis meses de plazo para que optaran por cubrir las vacantes de subtenientes de Infantería de Marina —en cuyo caso perdían el derecho a regresar al Cuerpo— o por la perpetuidad en el arma de Artillería —en el que no podrían ser destinados a Infantería—, pero unos y otros conservaban el derecho a ingresar en el Real Cuerpo de Alabarderos que se les había concedido.

El 25 de noviembre de este mismo año de 1857 se aprobó el Reglamento para cabos de cañón de Tropa y Marinería y determinadas reformas en el de la Escuela flotante de Artillería.

El 9 de marzo de 1858 se aprobó el Reglamento de la Escuela de condestables de Artillería que con este nombre se estableció en el Cuartel de San Carlos del Departamento de Cádiz. Establecía los siguientes puntos:

- Subinspector nato de la Escuela: el capitán general del Departamento.
- Director de la Escuela: el comandante de Artillería de la Armada del Departamento.
- Subdirector de la Escuela: el teniente coronel subdirector de la Academia.
- Comandante de la Escuela: uno de los capitanes profesores de la Academia.

La Escuela estaría integrada por:

- 1 Capitán, comandante de ella.
- 4 Tenientes, profesores.
- 4 Primeros condestables.
- 4 Segundos condestables.

- 12 Terceros condestables.
- 2 Cornetas.
- 1 Tambor.
- 80 Artilleros alumnos.

El número de estos últimos podía aumentar o disminuir conforme a las necesidades del servicio.

El segundo Título del Reglamento se ocupaba de las atribuciones y facultades del subinspector, director, subdirector, comandante, oficiales y demás clases destinadas a la Escuela.

El tercero trataba de la admisión de Artilleros alumnos, sus deberes y compromisos.

El cuarto de la duración del curso de estudios, las materias que comprendería cada semestre y los exámenes que habían de rendir.

El Título quinto se ocupaba del régimen interior de la Escuela, premios y penas de los alumnos.

El sexto, de los ascensos, premio, distinciones, etc. a que tenían opción los condestables después de salir de la Escuela.

Por R.O. de 15 de marzo del mismo año se determinó el número de condestables de Artillería de la Armada:

— Condestables primeros	33
— Condestables segundos . . .	51
— Condestables terceros de primera clase	105
— Condestables terceros de segunda clase	el número que produjera la Escuela.

Todos ellos debían distribuirse en igual número en las Secciones de los Departamentos; es decir, 11 primeros, 17 segundos, 35 terceros de primera clase y un número variable de terceros de segunda clase en cada Departamento.

El 10 de junio del mismo año se dieron órdenes respecto al alojamiento de estos individuos en los Departamentos.

El 30 de abril del año siguiente, 1859, se determinó rebajar un año de edad para los que aspirasen al ingreso y que se admitieran voluntarios de los tres Departamentos.

El 19 de octubre de este año 1859 se modificaron los artículos del Reglamento relativos a los premios a que se harían acreedores los que se perpetuaran en la carrera.

La R.O. de 18 de abril de 1860 determinó el aumento del número de condestables que había de ser:

— Condestables primeros	36
— Condestables segundos	66
— Condestables terceros de primera clase	111
— Condestables terceros de segunda clase	los que produjera la Escuela distribuidos por igual en las tres secciones de Cádiz, Ferrol y Cartagena.

El 26 de septiembre del mismo año se aprobó un nuevo Reglamento para la Escuela de Condestables, orden de ascensos de éstos, recompensas, distinciones, etc.

El 10 de abril de 1861 se dispuso aumentar el Cuerpo en 11 primeros condestables, 13 segundos y 6 terceros de primera clase.

En estos años y en los sucesivos se multiplican las disposiciones en torno a este Cuerpo y al de cabos de cañón, por lo que sólo se señalarán algunas de ellas. Quien esté interesado en su conocimiento exhaustivo puede consultar la Legislación Marítima de España que las contiene todas.

La R.O. de 7 de septiembre de 1863 dispuso, entre otras cosas que la fragata *Esperanza* y la corbeta *Villa de Bilbao*, además de continuar de Escuelas de guardiamarinas lo fueran también de cabos de cañón, introduciendo en sus respectivos Reglamentos las alteraciones necesarias.

El 8 de septiembre de 1866 se señaló la dotación para la fragata *Esperanza* que había sido destinada a Escuela de cabos de cañón.

El 25 de septiembre del mismo año se creó la sección de Artilleros de mar, compuesta de cabos de cañón de primera y de segunda clase procedentes, en general, de la clase de matriculados y se aprobó el Reglamento para el régimen e instrucción de ellos.

Por Decreto de 10 de febrero de 1869 quedaron disueltas las Escuelas de condestables y cabos de cañón existentes y en su lugar se creó la Escuela flotante de cabos de cañón y condestables y se aprobó el Reglamento para la misma. El título V de este Reglamento se refería a las faltas militares, consideraciones, divisas, uniforme, ascensos y premios a que tenían opción los condestables después de salir de la Escuela.

Por acuerdo del Almirantazgo de 25 de febrero de 1870 se dispuso el Reglamento de dotación para la fragata *Esperanza*, Escuela de cabos de cañón y de condestables. Sin embargo, el 11 de octubre del año siguiente, el mismo organismo acordó que mientras no pasaran al buque que admitiera los cabos de cañón y condestables para continuar su instrucción se procurase que asistieran a los Talleres del Parque y Laboratorio de Mixtos del Departamento de Cádiz para que no olvidasen la instrucción recibida.

El 18 de diciembre de 1871 se acordó la suspensión de admisión de alumnos para la Escuela de cabos de cañón y condestables y el 9 de febrero siguiente se dispuso su cierre total hasta que no estuviera listo el nuevo buque destinado a este fin.

El 1 de mayo de 1873 se aprobó un nuevo Reglamento para la Escuela flotante de cabos de cañón y condestables. Las modificaciones introducidas se referían, principalmente, a los ascensos y premios que debían obtener por años de servicio.

El 6 de abril de 1875 se determinó separar las Escuelas de cabos de cañón y condestables y que la primera se estableciera en un buque de guerra y la segunda en tierra, en el antiguo local que ocupaba en San Fernando; ésta se seguiría rigiendo por el Reglamento aprobado el 26 de septiembre de 1860 en lo relativo a ingreso y organización de la Escuela y seguiría vigente el Reglamento de 1 de mayo de 1873 en cuanto se refería a sueldos, ascensos, grados y premios de constancia, en tanto se procedía a la redacción de uno nuevo; la Escuela de cabos de cañón se regiría por el Reglamento de 10 de febrero de 1869 hasta que la Junta Especial de Artillería propusiera el nuevo. Los individuos procedentes de la Escuela que tuvieran destino de cabos de cañón en los buques podrían desde luego volver a ingresar en la Escuela de condestables.

El 19 de noviembre de 1877 se resolvió que las vacantes de la Escuela de condestables se cubrieran por oposición; las plazas se repartirían entre los tres Departamentos en proporción a las instancias recibidas en cada uno de ellos; en igualdad de condiciones serían preferidos los que se hallaban sirviendo en Marina.

El 18 de marzo de 1879 se aprobó el Reglamento de cabos de cañón que empezaría a regir para los individuos que tuvieran ingreso como Artilleros de mar en el Buque Escuela en el segundo semestre del año.

El Reglamento de 20 de enero de 1886 convirtió la Brigada de cabos de cañón existente en Brigada de artilleros de mar. Esta Brigada estaba constituida por la Escuela de artilleros de mar, todos los individuos de esta clase y la Escuela de condestables.

- El capítulo II se ocupaba de las condiciones para el ingreso.
- El capítulo III de la Escuela que debía instalarse en un buque destinado al efecto, de los estudios y de las prácticas.
- El IV de los Artilleros de mar, sus nombramientos y sus servicios.
- El V de la Escuela de condestables que se establecería en el Cuartel de San Carlos y donde continuarían su educación los Artilleros de mar que quisieran dedicarse a esta carrera. En sus artículos se consignaban: el personal que formaría la Escuela; las atribuciones del director, profesores, etc. de ella; el régimen militar de la misma; licencias, permisos, alimentación, duración del curso y su contenido, exámenes, etc.

A partir del Capítulo VI hasta el XII se ocupaba exclusivamente del Cuerpo de condestables y distinguía en él las categorías siguientes:

- Condestable mayor de primera clase.
- Condestable mayor de segunda clase.
- Primer condestable.
- Segundo condestable.
- Tercer condestable.

Las tres primeras categorías obtendrían sus empleos por Real Patente y el nombramiento de segundos y terceros condestables estaría expedido por el Ministerio.

Se mantenía la división del Cuerpo en tres secciones, una en cada Departamento y se fijaba el sistema para poder cambiar de sección.

Otros artículos del Reglamento se referían a las hojas de servicio, notas de concepto, ascensos, salidas del Cuerpo y cambios de escala, destinos, obligaciones generales de los condestables, sueldos, gratificaciones y haberes pasivos y plantilla.

Esta se fijó en:

— Condestables mayores de primera	4
— Condestables mayores de segunda	17
— Condestables primeros	30
— Condestables segundos	110
— Condestables terceros	179

El 16 de septiembre del mismo año 1886 se clausuró la Escuela hasta que las necesidades del servicio hicieron necesaria su apertura.

Esta se dispuso por R.O. de 28 de febrero de 1894 en el mismo local del Cuartel de San Carlos y bajo las mismas bases establecidas en el Reglamento de 20 de enero de 1886. Sin embargo, el 7 de septiembre de 1896 se aprobó un nuevo Reglamento para la Escuela que modificaba bastante el anterior, en especial en lo relativo al ingreso de aspirantes.

En 1899, en la reducción de los Cuerpos militares dispuesta como consecuencia de la pérdida de Cuba y Filipinas, se redujo la plantilla a:

— Condestables mayores de primera clase	4
— Condestables mayores de segunda clase	11
— Primeros condestables	26
— Segundos condestables	109
— Terceros condestables	159

El 20 de noviembre de 1901 se aprobó el Reglamento para el régimen interior de las Secciones de condestables.

La R.O. de 6 de septiembre de 1904 aprobó el Reglamento de la Escue-

la Preparatoria de los Artilleros de mar que, por R.O. de 4 de mayo anterior se había instalado en tierra, en el mismo Cuartel de San Carlos que alojaba la Escuela de condestables. Ambas Escuelas compartían los mismos jefes y el mismo edificio y, aunque diferían en cuanto a la instrucción y otros puntos, las disposiciones del Reglamento de la Escuela de condestables referentes a la custodia del edificio y las atribuciones del director, subdirector, profesores, etc. fueron incluidas sin variación en éste.

La R.O. de 25 de junio de 1906 dispuso la clausura de la Escuela de condestables y fijó las bases para la reapertura, cuando ésta fuera necesaria. El 18 de mayo inmediato anterior se había aprobado, en cambio, el Reglamento del Buque Escuela de cabos de cañón.

El 28 de octubre de 1915 se aprobó el Reglamento para el Cuerpo de condestables de la Armada que reorganizaba este Cuerpo y reducía las categorías del mismo. Eran éstas:

- Condestable mayor equivalente a contraamaestre mayor.
- Primer condestable equivalente a primer contraamaestre.
- Segundo condestable equivalente a segundo contraamaestre.

que obtendrían su empleo por nombramiento del Ministro de Marina.

Este Reglamento sería de aplicación para los condestables que ingresaran en el Cuerpo después de su publicación. El personal que en el momento formaba el Cuerpo se regiría por el Reglamento anterior en cuanto a sueldos, emolumentos, categorías, equiparaciones, plantillas y derechos, si bien podían acogerse voluntariamente a la nueva organización en el término de un año.

El 11 de mayo de 1921 se aprobó por Real Decreto el Reglamento para ingreso en el Cuerpo de condestables y se modificó la plantilla de éste que debía contar con:

— Condestables mayores	37
— Primeros condestables	72
— Segundos condestables	229

Distribuidos en las tres Secciones establecidas.

El Decreto de 10 de julio de 1931 creó los Cuerpos Auxiliares que venían a ser los Cuerpos Subalternos y los condestables cambiaron su nombre por el de Auxiliares de Artillería. La Orden Ministerial de 11 de octubre del mismo año aprobó la plantilla y equivalencia de sus categorías en la forma:

- 1 Jefe equiparado a capitán de corbeta.
- 10 Oficiales primeros equiparados a tenientes de navío.
- 19 Oficiales segundos equiparados a alféreces de navío.
- 38 Oficiales terceros equiparados a alféreces de fragata.

50 Auxiliares primeros equiparados a suboficiales.
 114 Auxiliares segundos equiparados a suboficiales.

Posteriormente a la Guerra Civil este Cuerpo se integró en el de Suboficiales de la Armada como una de sus especialidades.

El ingreso en la Escuela de Suboficiales debía hacerse desde la clase de cabo primero especialista, previa aprobación de un curso en la misma Escuela; para tomar parte en este Curso los cabos primeros debían contar un mínimo de 3 años en el empleo, de los cuales una parte debía cumplirse en destinos de embarco.

Salían de la Escuela con el empleo de alférez y podían ascender hasta el grado de capitanes de corbeta o, en su caso, de comandantes si bien, desde el empleo de tenientes de navío pasaban a la escala complementaria.

La documentación de esta sección comprende:

<i>Condestables</i>	<i>Años</i>	<i>Legajos</i>
Escuela. Reglamentos	1845-1885	1
Escuela. Actas de Examen	1849-1869	2
Escuela. Alumnos	Alfabético	1
Generalidad	1857-1880	1
Sumarias	1858-1868	1
Vestuario	1858-1871	1
Altas, Bajas, Novedades	1886-1932	12
Sección de Cartagena	1904-1913	1
Sección de Cádiz y Ferrol	1904-1922	1
Sección de Cádiz	1924-1931	3
Asuntos varios	1904-1931	5
Asuntos personales	Alfabético	180
	Total	209

<i>Registros y Libros</i>	<i>Años</i>	<i>Libros</i>
Listas de individuos, informes reservados, confección y entrega vestuario, etc.	1894-1932	14

Ocupan 47,97 metros lineales de estantería.

<i>Cabos de cañón</i>	<i>Años</i>	<i>Legajos</i>
Generalidad	1869-1905	1
Asuntos particulares	1867-1906	6
Asuntos personales	Alfabético	44
	Total	<hr/> 51

Ocupan 15,99 metros lineales de estantería.

Bibliografía

Colección legislativa de la Armada.
Aranzadi.

2.3.3. Celadores de Puerto

2.3.3. Celadores de Puerto, Cuerpo de

Desde la creación de la Matrícula de mar o, por mejor decir, desde que se estableció la división de las costas españolas en Departamentos, provincias y distritos mandados por jefes que primero fueron, preferentemente, del Cuerpo de Ministerio y luego se sustituyeron, en su mayor parte, por individuos del Cuerpo general, las Capitánías de Puerto, Comandancias de Marina, Ayudantías, etc. tenían a su servicio uno o más jefes facultativos y varios individuos de Cuerpos subalternos: tales fueron los escribientes, prácticos de puerto, cabos de matrícula y alguaciles.

En el Tratado 5.º, Título VII de las Ordenanzas generales de la Armada de 1793 que, desde esta fecha hasta aproximadamente los tiempos actuales, fue considerado como Ordenanza de Puertos, el Artículo 53 dice «Según la entidad del Puerto, deberán alternar por semanas o de otro modo uno o más cabos de matrícula o alguaciles del Juzgado con constante asistencia durante el día a la orden del capitán del puerto para las ocurrencias en que tuviere que emplearlos...»; el Artículo 54 establece que «Por el capitán del puerto ha de emplearse los cabos y alguaciles de guardia y a todos indistintamente en toda urgencia...» el Artículo 56, finalmente, establece los cometidos de los cabos y alguaciles de matrícula que, fundamentalmente y con las diferencias propias de las circunstancias de las épocas, fueron los mismos que más tarde correspondieron al Cuerpo de Celadores.

En las Ordenanzas de Matrículas promulgadas en 1802, el Artículo 24 del Tratado 3.º, estableció la clase de Prohombres, con sueldo fijo y uniforme; el 25 dispuso que los Prohombres debían residir constantemente en los pueblos donde estuvieran sus plazas; y los Artículos 30 al 34 del Tratado 4.º determinaban sus obligaciones y las limitaciones que se les imponían en el ejercicio de su autoridad.

El «Reglamento que fija el cuadro de los jefes y oficiales empleados en el ramo de Matrículas...», aprobado por Real Decreto de 19 de julio de 1858, expresaba en el Artículo 30 que los Prohombres y Cabos de Matrículas debían usar el uniforme de los terceros contramaestres y cabos de mar y señalaba los sueldos que debían disfrutar. El Artículo 31 disponía que estas plazas debían ser servidas por Matriculados de la clase de Veteranos que hubieran optado a ellas por tiempo de servicio personal; en igualdad de circunstancias serían preferidos los que hubieran recibido heridas en combate, temporal o naufragio o los que tuvieran alguna condecoración o nota recomendable, por mérito especial contraído en el servicio. En su defecto, serían preferidos los licenciados del servicio de la Armada con más años de antigüedad que hubieran desempeñado en viaje a Ultramar plaza de cabo de mar, de cañón o Marinero preferente.

Por R.O. de 28 de marzo de 1859 se crearon 32 plazas de Prohombres y 126 de cabos de Matrículas; la misma R.O. establecía su distribución en los Departamentos.

El 18 de diciembre de 1872, a propuesta del Almirantazgo, se aprobó una nueva nomenclatura para las clases de Marinería que estableció:

- Cabos de mar de primera clase.
- Cabos de mar de segunda clase.
- Marineros de primera clase.
- Marineros de segunda clase.

La misma R.O. dispuso que los prohombres y cabos de matrícula de las provincias marítimas se denominasen, igualmente, cabos de mar de primera y de segunda clase; sus nombramientos serían expedidos por los capitanes generales de los Departamentos y Comandantes generales de los Apostaderos, a propuesta de los comandantes de Marina, con sujeción a las condiciones que para ellos estaban señaladas.

El 28 de marzo de 1874 se aprobó una orden para repoblación de los bancos naturales de ostras de varios puntos de la costa del Norte y Noroeste: se prohibió en absoluto la pesca en ellos y se encargó que vigilasen el cumplimiento de esta orden a los cabos de mar de los distritos que, en adelante, se llamarían cabos de mar de Puerto, guarda-pescas.

En la R.O. de 4 de octubre de 1875 se volvió a señalar la urgente necesidad de que estos funcionarios ejercieran una extrema vigilancia sobre las embarcaciones menores que entraban y salían dentro de su distrito y sobre la industria que practicaban.

La R.O. de 1 de enero de 1885 publicó el Reglamento de cabos de mar de Puerto que recogía gran número de disposiciones anteriores sobre este personal. Establecía en él dos categorías:

- Cabos de mar de Puerto de primera clase.
- Cabos de mar de Puerto de segunda clase.

Entre sus obligaciones señalaba la vigilancia del tráfico de los puertos, vigilancia de las playas y muelles en lo que concernía a la Marina y los específicos que fijaran los reglamentos de cada puerto.

Los cabos de mar de Puerto de primera y segunda clase se considerarían como segundos y terceros contramaestres, respectivamente, desde la fecha de su nombramiento y así se expresaría en estos; y usarían las divisas correspondientes a dichas clases.

Podían optar a las plazas de cabos de mar de Puertos los cabos de mar de primera y segunda clase que hubieran servido a bordo de los buques de guerra durante dos campañas o seis años consecutivos y, de ellos, dos como cabo de mar y no hubieran sido penados por delito dentro o fuera del servicio. En igualdad de circunstancias serían preferidos: los que hubieran obtenido categoría superior; los que hubieran recibido heridas en combate, naufragio, temporal u otro accidente del servicio; los que tuvieran alguna condecoración o nota recomendable por mérito de servicio personal; y los que contaran más tiempo de servicio.

El Reglamento se refería muy detalladamente a los premios de constancia que podían obtener y al modo de solicitarlos; a los retiros por incapacidad física y por haber cumplido la edad prescrita y a los sueldos que en cada caso podrían devengar.

La R.O. ,de 14 de marzo de 1885 les reconoció carácter militar en activo servicio.

Conforme las necesidades del servicio, las plantillas se fueron modificando a lo largo del tiempo por Reales Ordenes individuales para cada puerto, distrito o comandancia de Marina. La R.O. de 21 de mayo de 1904 aumentó las plantillas de modo general. Debía haber:

27 Cabos de mar de Puerto de primera.
312 Cabos de mar de Puerto de segunda.

Sin embargo, en el presupuesto para 1907 se incluyeron 33 cabos de mar de Puerto de primera y 242 de segunda clase que eran los que había antes de la disposición de 1904.

El 14 de junio de 1911 sancionó el Rey el decreto de las Cortes que establecía que los cabos de mar de Puerto formarían Cuerpo militar permanente y, en lo sucesivo, percibirían los sueldos fijos anuales correspondientes a los primeros y segundos contramaestres a cuyas clases quedaban asimilados, respectivamente, los cabos de mar de Puerto de primera y segunda clase.

Quedaban suprimidos los premios de constancia que disfrutaban por años de servicio y, en compensación, se les concedía para sí y para sus familias los mismos derechos de retiro y haberes pasivos que disfrutaban los primeros y segundos contramaestres.

El retiro forzoso podía producirse por inutilidad física o por haber cumplido la edad prescrita que serían los 60 años para los de primera clase y 58 para los de segunda.

El Real Decreto de 6 de marzo de 1912 fue complementario de esta disposición por cuanto cambió la denominación de cabos de mar de Puerto por la de contramaestres de Puerto y aprobó un Reglamento provisional para ellos. La plantilla total se fijó en 17 primeros contramaestres de Puerto y 223 segundos.

El Reglamento definitivo del Cuerpo se aprobó el 31 de agosto de 1913. El Real Decreto de 19 de octubre de 1920 cambió nuevamente el nombre por el de celadores de Puerto y conservó las categorías de primera y de segunda que los contramaestres de Puerto tenían.

El 9 de enero de 1925 un Real Decreto creó el empleo de celador mayor, con asimilación y sueldo de contramaestre mayor de la Armada, empleo al que sería inherente el cometido de conservador de la Sección de Pesca del Museo Naval. La plaza sería provista por elección entre los Celadores de Puerto de primera clase. Su edad de retiro se fijó en 62 años. La plantilla del Cuerpo sería:

— Celador mayor	1
— Celador de primera clase	16
— Celador de segunda clase	251

El 15 de diciembre de 1926 se añadieron a esta plantilla 8 celadores con destino en la zona del Protectorado de Marruecos.

El Decreto de 22 de marzo de 1932 declaró las equiparaciones de las distintas categorías.

- Celador mayor de Puerto equivalente a Oficial Tercero de Auxiliares Navales.
- Celador de Puerto de primera clase equivalente a suboficial.
- Celador de Puerto de segunda clase equivalente a suboficial.

El uniforme sería igual al del empleo al que estaba equiparado a excepción del emblema pues conservaría el que estaba usando.

La Ley de 12 de enero de 1932 había creado la Subsecretaría de la Marina Civil. El 30 de agosto del mismo año se aprobaron el Reglamento provisional para la ejecución de esta ley y los Reglamentos de los nuevos servicios que pasaban a esta jurisdicción.

En cuanto a los Celadores de Puerto, se desdobló su servicio en dos cuerpos de carácter civil: Cuerpo de Servicios Auxiliares de Seguridad y Vigilancia en los Puertos, con la misión de vigilancia en los Puertos, playas y buques mercantes y Cuerpo de Servicios Auxiliares de Vigilancia de la Pesca en la mar y en el litoral, con la de hacer cumplir las leyes y reglamentos de pesca que estuvieran vigentes.

El 9 de septiembre se convocó a concurso para proveer las plazas de estos nuevos Cuerpos y, por disposición del 30 del mismo mes, los celadores de Puerto que no se presentasen a concurso o resultasen excluidos por cualquier causa pasarían a la situación de retirados dentro de un plazo de ocho días de la publicación en la Gaceta y Diario Oficial de Marina de los escalafones de dichos Cuerpos.

Posteriormente a la Guerra Civil, los Celadores de Puerto y Pesca formaron una sección dentro del Cuerpo de Suboficiales. Sus categorías fueron:

- Celador mayor equiparado a contraamaestre mayor.
- Celador primero equiparados a contraamaestre primero.
- Celador segundo equiparado a contraamaestre segundo.

Documentación

La que se conserva en el Archivo comprende sólo expedientes personales. Por un conjunto de razones esta serie está muy conectada con la de

contra maestros hasta el punto de que los expedientes de unos y otros pueden aparecer indiferentemente en una u otra serie.

Hay 108 legajos en cuarta de expedientes personales alfabetizados y 13 de tamaño folio, en las mismas condiciones.

Ocupan 26, 65 metros lineales de estantería.

Bibliografía

Colección Legislativa de la Armada.

Compilación Legislativa.

2.3.4. Guardias de Arsenales

2.3.4. Guardias de Arsenales

El 15 de marzo de 1848 se aprobó el Reglamento que, al mismo tiempo, creaba la fuerza militar destinada a la custodia de los Arsenales, hasta entonces confiada a los rondines.

El director general de la Armada era el inspector general del Cuerpo que se componía de:

- 1 capitán
- 3 Tenientes
- 2 Subtenientes
- 7 Sargentos
- 38 Cabos
- 3 Cornetas
- 318 Guardias

La fuerza de este Cuerpo quedaba dividida en tres secciones, una para cada Departamento; la sección de Cartagena debía proveer, regularmente, la guardia del Arsenal de Mahón.

Podían optar a entrar en este Cuerpo los licenciados de Artillería de Marina que hubieran servido cinco años sin nota desfavorable y los de Marinería, con cuatro años de servicio, en las mismas condiciones; también podían ser admitidos los licenciados de cualquier arma de Ejército que tuvieran cinco años de servicio y conducta impecable, certificada por sus jefes.

En caso necesario, podían entrar en el Cuerpo los que estuvieran prestando servicio en Artillería o en los buques, con la mitad del tiempo señalado, si se engancharan por el que les faltaba y cuatro años más.

El Reglamento señalaba la composición de cada sección, sus mandos e inspectores, las obligaciones, responsabilidades, sueldos, uniformes, ascensos, etc. Las secciones estaban acuarteladas en los Arsenales.

También disponía que se clasificara a los rondines para que los que reunieran las condiciones correspondientes pasarán a inválidos; los que no las tuvieran serían elegidos para las plazas de peones u ordenanzas de los arsenales cuando quedaran vacantes.

El 8 de diciembre de 1858 se aprobó un nuevo Reglamento para el Cuerpo, en el que se modificaron algunas disposiciones del Reglamento anterior.

El Decreto de 16 de abril de 1869 vino a disolverlo y determinó que el servicio que prestaba en los Arsenales esta guardia fuera desempeñado, en lo sucesivo, por Compañías de Infantería de Marina, con el nombre de Compañías de Guardias de Arsenales.

En el mismo Decreto se establecía la forma en que los individuos del Cuerpo suprimido podían integrarse en sus respectivas clases, en la Infantería de marina; y en la que se podían cubrir las plazas en estas compañías.

La R.O. de 30 de marzo de 1885 rectificó la forma establecida por el Decreto de 1869 para cubrir las vacantes de oficiales, clases de tropa y sol-

dados en las Compañías de Guardias de Arsenales de la Península y Ultramar y la hizo similar a la que regía para las demás Compañías; desapareció, así, toda diferencia entre ellas.

La documentación de esta sección es muy escasa. Contiene:

	<i>Años</i>	<i>Legajos</i>
Rondines	1832-1862	1
<i>Guardias de Arsenales</i>		
Generalidad	1848-1876	2
Asuntos particulares	1848-1876	5
Asuntos personales	Alfabetico	4
	Total	12

En Infantería de Marina se encontrarán noticias de la Compañía de Guardias de Arsenales cuando éstos dejaron de formar un Cuerpo.

Bibliografía

M.N.— Reglamento del Cuerpo de Guardias de Arsenales, 1848.
Colección Legislativa de la Armada.

2.3.5. Torpedistas-electricistas

2.3.5. Torpedistas-electricistas, Cuerpo de

Los torpedistas de la Armada pueden considerarse muy modernos pues su existencia arranca de la R.O. de 13 de octubre de 1885 que creó una sección de Maestranza permanente con este nombre.

El 31 de marzo de 1891 se publicó un Reglamento orgánico para ellos que fue circulado el 25 de abril del mismo año; sin embargo, fue dejado en suspenso cinco meses después, por R.O. de 2 de septiembre, aunque el año siguiente, por R.O. de 2 de agosto, se volvió a aprobar, si bien en esta fecha se prescindió del aumento de gasto que en la primera versión se presuponía.

El Real Decreto de 21 de julio de 1900 aprobó la creación para la Armada, de un personal de obreros electricistas procedentes del de obreros torpedistas existentes; el 3 de agosto del mismo año se aprobó el Reglamento para esta sección de obreros torpedistas y electricistas de la Maestranza. Eran una sección de carácter permanente, como la Maestranza permanente de Arsenales, con las consideraciones y ventajas de que gozaba el personal de los cuerpos subalternos político-militares. Se distinguieron dos categorías que estaban asimiladas en la forma:

- Primeros obreros torpedistas electricistas equiparados a segundos contraamaestres.
- Segundos obreros torpedistas electricistas equiparados a terceros contraamaestres.

El ingreso se hacía en la clase de segundos y se proveían por oposición entre los operarios de los Arsenales que lo solicitaban; estos debían tener más de 18 años y menos de 35. La oposición tenía que realizarse en Cartagena y los que obtuvieran plaza habrían de practicar 6 meses en el Taller de Torpedos de Cartagena antes de ser destinados.

El Reglamento se refería, después, a las notas de concepto, ascensos, baja en el servicio y retiros; sus sueldos y destinos; obreros torpedistas embarcados y obligaciones generales de los obreros torpedistas. A continuación se ocupaba de los obreros electricistas: las plazas de estos se debían cubrir por concurso entre los obreros torpedistas y sólo podían presentarse los que hubieran aprobado el curso de Electricidad práctica en la Escuela, prescindiendo de que fueran primeros o segundos y conservaban la categoría que tenían como torpedistas. El concurso se celebraría en Cartagena y los aprobados debían desempeñar la plaza de electricista por lo menos durante cuatro años, pasados los cuales podía conservarla, si lo deseaba; en caso contrario, podía optar de nuevo a una plaza de torpedista.

A este Reglamento acompañaban los programas de estudios para obreros torpedistas y para obreros electricistas, el diseño del emblema del Cuerpo y la plantilla de obreros torpedistas y electricistas que sumaban, en total, 65 individuos.

El 15 de enero de 1904 se fijó la dotación reglamentaria de las brigadas torpedistas de Cádiz, Ferrol y Cartagena. La R.O. de 28 de marzo dispuso el aumento de la dotación de la brigada torpedista de Mahón para las defensas submarinas de Fornells.

Por R.O. de 19 de abril de 1905 se determinó que, a partir de 1 de junio, la denominación de Brigada y Sección torpedista se sustituyera por la de Estación torpedista del puerto correspondiente y la documentación se redujera al Estado de fuerza y vida.

La R.O. de 7 de abril de 1909 aprobó el Reglamento de dotaciones para las Estaciones torpedistas de Cádiz, Ferrol, Cartagena y Mahón. La ley de 12 de junio del mismo año que fijó la plantilla de los Cuerpos que habían de componer la Armada incluyó por primera vez entre los cuerpos subalternos el de obreros torpedistas y electricistas, con la misma clasificación de primeros y segundos obreros, en número total de 57 individuos; el 22 del mismo mes una R.O. determinó los destinos que correspondían al personal de los distintos Cuerpos subalternos, conforme a las plantillas señaladas en la ley del día 12. En cuanto al Cuerpo de obreros torpedistas y electricistas se estableció:

Primeros obreros torpedistas y electricistas

— Para buques de primera	11
— Para Estaciones torpedistas y Escuela de Aplicación	5
— Para alumbrado eléctrico de Arsenales	3
— Para Eventualidades	4
Total	23

Segundos obreros torpedistas y electricistas

— Para buques de primera	2
— Para cruceros, cañoneros, destructores y torpederos	19
— Para Estaciones torpedistas	10
— Para Eventualidades	3
Total	34

El 2 de marzo de 1916 se aprobó con carácter provisional el Reglamento del Cuerpo de obreros torpedistas y electricistas. En él se establecía que era un Cuerpo permanente, político-militar, con las categorías y equiparaciones siguientes:

- Maestro torpedista electricista equivalente a contra maestre mayor.
- Primer obrero torpedista electricista equivalente a primer contra maestre.
- Segundo obrero torpedista electricista equivalente a segundo contra maestre.

Señalaba, también, su uniforme y armamento, condiciones de ingreso y enseñanza de los aprendices, de ascensos, retiros, separación del servicio, sueldo, gratificaciones y plantilla de destinos. Esta fue:

4 Maestros
49 Primeros
93 Segundos

El Real Decreto de 11 de mayo de 1921 que modificó las plantillas de los Cuerpos Subalternos de la Armada, reformó la del Cuerpo de obreros torpedistas y electricistas en la forma siguiente:

3 Maestros
42 Primeros
87 Segundos

que se distribuyeron en los distintos servicios por circular del día 20 del mismo mes y año.

Una R.O. de 27 de enero de 1922 dispuso que los aprendices torpedistas y electricistas figurasen, en adelante, en la inscripción marítima, aunque no experimentarían modificación alguna en el cumplimiento de los deberes del servicio militar que les pudiera corresponder.

El Real Decreto de 22 de diciembre de 1924 aprobó una nueva plantilla para este Cuerpo:

— Maestros torpedistas y electricistas	3
— Primeros obreros torpedistas y electricistas	40
— Segundos obreros torpedistas y electricistas	100

que se conservó sin variaciones en la reforma general de plantillas aprobada por Real Decreto de 17 de abril de 1925; la R.O. de 4 de julio de este mismo año distribuyó esta plantilla en los Departamentos.

Una R.O. de 23 de mayo de este mismo año modificó la denominación del Cuerpo que se llamó en adelante de torpedistas-electricistas y sustituyó el título de maestro, correspondiente al grado más alto, por el de mayor, conforme a su asimilación con el Cuerpo de Contra maestres.

Por R.O. de 14 de abril de 1926 se aprobó el Reglamento para el ingreso y régimen de las Escuelas de aprendices Marineros Especialistas, creadas en Ferrol, entre otros fines, para formar un personal auxiliar para los

Cuerpos de cada especialidad. Se incluía, entre estas, la de torpedistas-electricistas.

Los aprendices que aprobasen serían promovidos a marineros Especialistas; gozarían un mes de licencia y después serían destinados a un buque para desempeñar el destino de su clase; al cumplir un año de servicio en buque en tercera situación serían promovidos a cabos.

Si un cabo quería ascender a maestro, podía realizar un cursillo de 4 meses de duración en estas Escuelas, después de haber servido su destino en buque armado en tercera situación durante tres años, siempre que hubiera mantenido en su libreta, sin interrupción, la calificación de «Apto para Maestro». Después del cursillo sufrían un examen y, si aprobaban, ascendían a Maestros. En caso de no aprobar tenían opción a presentarse a otras convocatorias.

Los Maestros con 3 años de empleo podrían ingresar, previo concurso, en la Escuela de Torpedistas Electricistas donde debían seguir un curso de un año.

La reducción de plantillas de los diversos cuerpos de la Armada, tanto patentados, como subalternos, que se realizó por Real Decreto Ley de 15 de diciembre de 1926 no alteró la aprobada para este Cuerpo el 22 de diciembre de 1924.

La R.O. de 18 de diciembre de 1929 determinó la separación de este Cuerpo en dos: uno de torpedistas y otro de electricistas y señalaba las bases sobre las que debía procederse al estudio previo de la separación.

Por Real Decreto de 25 de octubre de 1930 se realizó esta Orden. En el preámbulo explicaba las causas que movían a diversificar este Cuerpo; eran las fundamentales: la importancia que el material de torpedos y de electricidad había adquirido en los buques modernos y lo reducido de la plantilla que debía atender estos servicios. También el personal de marinería de la especialidad de torpedistas-electricistas debía separarse y quedaría constituido por marineros, cabos y maestros torpedistas y marineros, cabos y maestros electricistas.

El Cuerpo de Torpedistas tendría una plantilla de:

10 Torpedistas mayores
20 Torpedistas primeros
68 Torpedistas segundos

La plantilla del Cuerpo de Electricistas sería:

16 Electricistas mayores
41 Electricistas primeros
114 Electricistas segundos

La R.O. de 30 de octubre del mismo año distribuyó las plazas de estas plantillas y sus auxiliares en los servicios de mar y de tierra que se relacionaban en ella.

Los decretos de 23 de junio de 1931 reorganizaron ambos Cuerpos. El de torpedistas quedaba formado por las clases siguientes a las que se señalaba sus asimilaciones:

- Torpedista mayor equivalente a alférez de fragata.
- Torpedista primero de primera equivalente a alférez graduado.
- Torpedista primero equivalente a suboficial.
- Torpedista segundo equivalente a suboficial.

Se expresaban también el uniforme y armamento, forma de ingreso, condiciones para ascensos, informes resevados, separación del servicio, retiros, sueldos, gratificaciones, etc. La plantilla se fijó en:

8 Mayores
14 Primeros de primera
26 Primeros
50 Segundos

Las mismas categorías se establecían para el Cuerpo de electricistas y disposiciones análogas en todos los órdenes. La plantilla de este cuerpo sería:

12 Mayores
17 Primeros de primera
38 Primeros
99 Segundos

En ambos decretos se expresaba que seguirían formando escalafón único mientras quedaran segundos del Cuerpo de Torpedistas-Electricistas para cubrir las vacantes de primeros que se fueran produciendo; cuando sólo hubiera segundos de cada uno de los dos cuerpos, empezarían a tener escalafón independiente.

La distribución de plantillas de estos Cuerpos se aprobó el 30 de junio.

La Orden de 5 de abril de 1932 cambió la denominación del Cuerpo de Torpedistas-Electricistas por el de auxiliares de electricidad y torpedos y les señaló un distintivo.

El 2 de febrero de 1933 se aprobó el proyecto de régimen transitorio de la Escuela de Electricistas de Cádiz para el desarrollo de los cursos que habían de seguir los aprendices torpedistas y electricistas que ingresaran en la misma como consecuencia de la convocatoria aprobada por Orden Ministerial de 24 de septiembre del año anterior. Al término de dos años de estudios serían promovidos a auxiliares segundos y embarcarían durante seis meses para hacer prácticas antes de ser destinados.

Al finalizar la Guerra Civil estos cuerpos volvieron a reorganizarse como estaban en el año 1930. A partir de 1943, se integraron en el Cuerpo de Suboficiales, con la especialidad de su denominación anterior.

Documentación

Hasta la fecha en que comienza a constituir Cuerpo Subalterno independiente, es decir, hasta el año 1909, la documentación se encuentra incluida, en general, dentro de la serie Maestranza. Sin embargo, posteriormente a esta fecha pueden hallarse aún expedientes de torpedistas electricistas dentro de dicha serie, así como aparecen también de época anterior en ésta.

Es una serie muy corta que contiene:

	<i>Años</i>	<i>Legajos</i>
Asuntos particulares	1895-1932	1
Asuntos personales	Alfabetizado	20
— En Escuelas hay documentación de la de este personal.		

Bibliografía

Colección legislativa de la Armada.

2.3.6. Radiotelegrafistas

2.3.6. Radiotelegrafistas, Cuerpo de

La Ley de 26 de octubre de 1907 autorizó al Gobierno para que planeara o desarrollara mediante entidades nacionales los servicios de radiotelegrafía.

Las bases y reglamento para el establecimiento de este servicio se aprobaron por Real Decreto de la Presidencia de Gobierno de 24 de enero de 1908 que acordó, a este servicio, el carácter de monopolio del Estado; su establecimiento y explotación correspondían al Ministerio de Gobernación en cuanto a las aplicaciones generales de carácter civil de los diversos sistemas y a los de Guerra y Marina en los concernientes a la defensa nacional y al servicio del Ejército y de la Armada.

Por R.O. de 9 de septiembre de 1911 se dispuso que en los buques y Apostaderos se procediera a instruir el mayor número posible de marineros en el manejo práctico de los aparatos hasta que supieran transmitir y recibir con seguridad y rapidez. El 19 del mismo mes y año se determinó confiar este servicio a un núcleo de personal subalterno especialista, constituido por clases asimiladas a las de contra maestres y marinería para los que se formaría un Reglamento especial.

La Marinería debía proceder de la Escuela de aprendices de donde pasarían, después de acreditar su instrucción, a la Escuela de Aplicación donde harían un curso teórico práctico para capacitarlos adecuadamente. Los cursos de esta Escuela debían iniciarse el 1 de octubre de 1912. Sin embargo, en el mes de septiembre de dicho año aún carecía del material preciso para esta enseñanza.

El 22 de mayo de 1912 se aprobó el Reglamento provisional para el servicio radiotelegráfico en la Marina de Guerra. El Reglamento trataba de la organización del servicio, su director, el personal encargado de las estaciones, la redacción, depósito y recibo de los telegramas, las reglas referentes a la transmisión de despachos, los signos empleados, su longitud y distancia, los signos de puntuación y otros, la clasificación de los despachos y orden de prelación para su recepción y transmisión, el régimen de las estaciones, etc.

La R.O. de 21 de mayo de 1914 dictó reglas para la regularización de los servicios de inspección de las estaciones radiotelegráficas de los buques mercantes que, en las bases establecidas en 1908, quedaban dependientes de la Dirección de Navegación y Pesca marítima; el 4 de septiembre del mismo año se aprobó el Reglamento provisional para el servicio de las instalaciones y la inspección de la radiotelefonía a bordo de los buques del Comercio.

La R.O. de 10 de julio de 1914 deja ver que en esta fecha aún no se había resuelto la cuestión de la enseñanza de esta disciplina en Centros de la Armada aunque dispone que, desde el próximo 1 de agosto, se verifique el examen de los individuos que lo hubieran solicitado, en la Escuela de Aplicación.

El 25 de septiembre de este mismo año, tres Reales Ordenes sucesivas determinaron: que en lo sucesivo sólo se admitiera a examen a marineros y cabos de mar, sin distraer la atención de los que ya tuvieran un cometido especial dentro de la Armada. Que se fijara la plantilla de los alumnos que debían convocarse para recibir estas enseñanzas en la Escuela de Aplicación pues, hasta entonces, los Marineros Radiotelegrafistas habían recibido su instrucción en la Escuela de Radiotelegrafistas de Ingenieros militares. La tercer R.O. de esta fecha fijaba el distintivo que debían llevar los Marineros y cabos de mar de Radiotelegrafía.

La plantilla comprendía 24 cabos de mar y 98 marineros para las estaciones de radio de los buques y servicios en tierra.

El 22 de noviembre de 1915 se estableció una plantilla de cabos de mar y marineros radiotelegrafistas, con 50 cabos y 115 marineros.

El 22 de octubre de 1917 se determinó que, a partir del primer presupuesto que se redactara, rigieran nuevas plantillas para el personal de radios y electricistas. La de radiotelegrafistas se componía de:

16 Maestres
80 Cabos
118 Marineros

La R.O. de 16 de diciembre de 1922 dispuso que se organizaran cursos para los marineros de la inscripción en las estaciones radiotelegráficas de Ferrol, San Carlos y Ciudad Lineal para la urgente formación de personal de esta especialidad; otra de 21 de junio del año siguiente amplió esta orden en el sentido de autorizar a realizar estos cursos directamente al personal de marinería que poseyera títulos de radiotelegrafía o telegrafía civil y a los que tuvieran aprobados algunos estudios en Centros de enseñanza.

El 31 de enero de 1923 se dictaron reglas para la debida instrucción de los jefes y oficiales que lo solicitaran; la enseñanza se realizaría en la Estación radiotelegráfica de Cartagena y los cursillos durarían 3 meses, sin que el personal que hiciera estos estudios dejara de pertenecer a sus destinos.

Por R.O. de 30 de agosto de 1924 el personal de radiotelegrafistas pasó a depender de la Sección de Personal.

En la Marina de guerra este servicio no ofrecía ventajas apreciables a los operadores que, en cambio, las obtenían en la Mercante; por ello, una vez terminados sus compromisos con la Armada solían pasar al servicio de Compañías particulares. Esta consideración y la del aumento creciente del número de estaciones, así como la implantación de los servicios radiogoniométricos en los buques y costas, hizo necesaria la reorganización del Cuerpo de Radiotelegrafistas de la Armada que, por Real Decreto de 21 de octubre de 1924 quedó constituido por:

11 Contra maestres mayores
9 Primeros contra maestres

32 Segundos
122 Maestres radiotelegrafistas
169 Cabos radiotelegrafistas
90 Marineros radiotelegrafistas

La R.O. ,de 25 del mismo mes y año fijó las condiciones para la obtención de ascensos en las distintas categorías de este Cuerpo.

Podrían optar al ascenso a cabo los Marineros procedentes de la inscripción que, instruidos en la forma expresada por las Reales Ordenes de 16 de diciembre de 1922 y 29 de diciembre 1923, demostrasen conocimientos de los programas teóricos. El personal de esta especialidad se comprometía a servir 12 años a partir de su nombramiento de cabo radiotelegrafista. Para los ascensos sucesivos era preciso haber servido 2 años en cada clase, a excepción del ascenso de contraamaestre primero a mayor que exigía 4 años. Los ascensos se obtendrían previo examen de las materias que se establecían en la misma R.O. que serían las mismas para todas las categorías pero con una extensión cíclica creciente.

Los exámenes de contraamaestre debían realizarse en la Escuela de Radiotelegrafía de Cartagena.

Los nombramientos de los contraamaestres serían expedidos por el ministro de Marina; los de los marineros, por el general jefe de la Sección de Personal, excepto los de los marineros procedentes de la inscripción que recibirían certificado de aptitud de los jefes de las estaciones donde hubieran sido instruidos.

La R.O. de 27 de febrero de 1925 aprobó los cuestionarios referentes a Motores de Combustión interna, Trabajos prácticos del Montador electricista y Nociones de Cartografía que se exigían para el ascenso a contraamaestre radiotelegrafista.

La R.O. de 23 de febrero de 1928 derogó las Reales Ordenes de 16 de diciembre de 1922, 25 de octubre 1924 y 27 de febrero de 1925 y aprobó, con carácter provisional, un nuevo Reglamento de ascensos en este Cuerpo.

Todos los ascensos, desde Marineros a contraamaestres mayores exigían examen previo. El examen para cabos sería práctico y tendría lugar dos veces al año en las Estaciones de las capitales de los Departamentos. Los marineros de la inscripción que demostrasen saber transmitir a una velocidad determinada podrían ser propuestos para marineros radiotelegrafistas. Los que de esta clase llevaran un año de destino de su especialidad podrían ser propuestos para ser examinados para cabos.

A partir de la fecha de su nombramiento quedaban obligados a servir dos años como mínimo en la Armada. Para los ascensos sucesivos debían contar 2 años de servicio en su clase, a excepción del ascenso a contraamaestre mayor que exigía 4 años.

Los exámenes para ascenso a Maestres, segundos contraamaestres, primeros y contraamaestres mayores se harían en la Escuela de Radiotelegrafía de Cartagena. Antes del examen debían hacer un cursillo de 2 meses, a excep-

ción de los cabos que deberían hacerlo de 4 para acceder el examen de maestros.

La expedición de los nombramientos sería en la misma forma que la señalada en el Reglamento anterior.

Estaba también prevista la formación de reglas para que este personal pudiera adquirir el título de radiotelegafista civil.

La R.O. de 26 de junio de 1929 aprobó un nuevo Reglamento provisional para los servicios radioeléctricos de la Marina de Guerra. La de 22 de noviembre de 1930 modificó ligeramente el Reglamento de 23 de febrero de 1928 en cuanto a los ascensos que, desde marineros radiotelegrafistas hasta primer contraamaestre, se obtendrían mediante examen pero, desde primer contraamaestre a contraamaestre mayor, sería por rigurosa antigüedad.

Una R.O. de 3 de marzo de 1931 modificó nuevamente el Reglamento de ascensos del personal de este Cuerpo: los exámenes para el ascenso a cabos, maestros, segundos contraamaestres y primeros se harían en la Escuela de Radiotelegrafía de Cartagena. El personal autorizado para presentarse a examen, debía hacer un cursillo de 2 meses, a excepción de los cabos que lo harían de 4. Los maestros se obligaban a servir 8 años en la Armada.

Un Decreto de 23 de junio del mismo año reorganizó este Cuerpo, como se hizo en este período con todos los subalternos; modificó la denominación del personal y declaró sus equiparaciones, en la forma siguiente:

- Radiotelegrafista mayor, equiparado a contraamaestre mayor.
- Radiotelegrafista primero de primera equiparado a primer contraamaestre de primera.
- Radiotelegrafista primero equiparado a primer contraamaestre.
- Radiotelegrafista segundo equiparado a segundo contraamaestre.

El Ingreso en el Cuerpo tendría lugar previo concurso-examen entre los operadores radiotelegrafistas (maestros) para cubrir anualmente el número de vacantes ocurridas en él.

La preparación para radiotelegrafista segundo sólo podrían efectuarla los operadores (maestros) que contaran 3 años de embarco en buques en tercera situación; debían certificar buena conducta y aptitud para el cargo, mediante nota firmada por el comandante del buque o jefe de la dependencia en que prestaran servicio.

El ascenso de segundo a primer radiotelegrafista se realizaría previo examen de reválida sobre los temas señalados en un programa en el que tendría mayor importancia la parte práctica que la teórica.

Los ascensos sucesivos se obtendrían por antigüedad sin defectos, entre los que hubieran cumplido determinadas condiciones de servicio, para cubrir las vacantes que se hubieran producido.

Se fijaron también las plantillas que comprendían:

- 8 Mayores
- 14 Primeros de primera
- 30 Primeros
- 55 Segundos

Se señalaban, además, las edades de retiro, sueldos, indemnizaciones, vestuario y otros emolumentos que debían percibir.

Por Decreto de 10 de julio de 1931 el Cuerpo de contramaestres radiotelegrafistas pasó a llamarse Cuerpo Auxiliar de Radiotelegrafía. Tendría el mismo cometido asignado por su Reglamento y estaría constituido por las categorías siguientes:

- Jefe equiparado a capitán de corbeta
- Oficial primero equiparado a teniente de navío
- Oficial segundo equiparado a alférez de navío
- Oficial tercero equiparado a alférez de fragata
- Auxiliar primero equiparado a suboficial
- Auxiliar segundo equiparado a suboficial

Los ascensos a los diferentes empleos serían por antigüedad sin defectos; y se señalaban también las edades de retiro, haberes pasivos, cese de servicios en la mar, etc.

El 11 de octubre del mismo año se aprobó la plantilla de los Cuerpos Auxiliares. Para el de radiotelegrafistas se acordó:

- 1 Jefe
- 4 Oficiales primeros
- 4 Oficiales segundos
- 16 Oficiales terceros
- 23 Auxiliares primeros
- 55 Auxiliares segundos
- 143 Maestres operadores

que se distribuirían en servicios de mar y de tierra.

Al término de la Guerra Civil volvió a modificarse la organización del Cuerpo. Posteriormente, se modificaron también, en cuanto a técnica, los sistemas de transmisión y recepción de mensajes y esto dió lugar, a su vez, a la creación de nuevas especialidades en el campo de la detección.

La documentación del Archivo es muy escasa en esta sección pues sólo comprende un legajo de Generalidad y Asuntos particulares de los años 1916 a 1933 referente a este Cuerpo y a los cursos para oficiales que se organizaron desde 1923 a 1933; y 4 legajos de Asuntos Personales alfabetizados. En Escuelas hay también un legajo de los años 1916-1936.

Bibliografía

Colección legislativa de la Armada
Compilación legislativa.

2.4. Maestranza

2.4. Maestranza

En principio, la Maestranza estuvo constituida por el conjunto de maestros, operarios, peones y aprendices de todas clases que prestaban servicio en los arsenales y buques de guerra. Tenía por objeto atender los servicios que por su carácter industrial o especializado no eran desempeñados por personal militar.

La existencia de Maestranza en buques y arsenales es tan antigua como el surgir de la navegación. El intento de establecer una reglamentación para ella puede igualmente rastrearse hasta épocas relativamente lejanas. En los siglos XVI y XVII las disposiciones sobre maestranza embarcada van perfilando ya una organización de tipo general, si bien se siguen manteniendo algunas diferencias entre las que regulaban la del Mediterráneo y la del Atlántico.

La creación de los arsenales reales durante el siglo XVIII dio lugar a una estructuración progresiva del Cuerpo. Las diferenciaciones se refieren ahora, al personal que corresponde a cada uno de ellos y éste se modifica conforme a la mayor o menor urgencia de los trabajos en curso, al estado de los presupuestos y a la existencia y desarrollo, bajo la jurisdicción de la Armada, de industrias y fábricas complementarias de la industria naval.

A partir del último tercio del siglo XVIII se multiplicaron estas: fábricas de jarcia y lona y obradores de instrumentos náuticos que funcionaban dentro de los arsenales; las de betunes de Castrils, Quintanar de la Sierra, Caravaca, Mosqueruela y Tortosa; fábricas de planchas de cobre (Jubia); de Artillería (Cavada y Liérganes); de acero (La Felguera), etc.

Esto dio lugar a que la variedad de especialidades que constituyen la Maestranza, a todos los niveles, se multiplicara ad infinitum.

En 1788 existían en los arsenales:

Carpinteros de ribera
Calafates
Carpinteros de blanco
Escultores
Motoneros y torneros
Remoladores
Faroleros
Herreros
Cerrajeros
Fabricantes de bombas contraincendios
Armeros
Toneleros
Aserradores
Canteros y albañiles
Veleros y sastres

Pintores
Buzos

Aparte de los empleados en la fábrica de cordelería, planchas de cobre, instrumentos náuticos, etc. a que antes se hizo referencia.

Las modificaciones que sucesivamente se fueron introduciendo en los sistemas de propulsión y de construcción de buques, las obligaciones derivadas de la aplicación de nuevas fuentes de energía a todas las industrias y la creación de centros de investigación y aplicación de las últimas técnicas conocidas alteraron considerable y progresivamente el tipo de personal constitutivo de la Maestranza. En la actualidad resulta imposible enumerar las diferentes especialidades del mismo aunque, en principio, está clasificado en tres secciones: técnico-industrial, auxiliar administrativa y oficios y menesteres varios, a las que se pueden asimilar las de todas clases que en cada momento pueden hacerse necesarias.

La «Instrucción general de... los Arsenales» de 17 de diciembre de 1737 y las Ordenanzas y Reglamentos que posteriormente regularon la organización de los Arsenales, incluyeron siempre disposiciones referentes a la Maestranza de ellos, pero en la 2.^a mitad del siglo XVIII se multiplicaron las específicas para este Cuerpo sobre jurisdicción, sorteos, matrícula, asientos, jornales y sueldos, inválidos, exámenes, revistas, castigos, indultos, montepío, maestranza embarcada, ingreso, hospitalidades, retiros, etc. El 28 de junio de 1802 se promulgó la «Instrucción sobre régimen económico y facultativo del Cuerpo de Maestranza en los Arsenales» que recogía muchas de las disposiciones hasta entonces aprobadas pero que tuvo muy escasa vigencia. El reglamento de 8 de marzo de 1871 que se incluyó en la Colección de Leyes y Reglamentos con fecha de 1 de enero de 1885, fue vigorizado por R.O. de 12 de abril de 1889 y mantuvo su validez hasta la aprobación de un nuevo Reglamento por Orden Ministerial de 29 de julio de 1933. Este fue derogado por el provisional de 24 de julio de 1943 que, con las adiciones consiguientes al transcurso de los años, es el que actualmente se observa.

Conforme al Reglamento aprobado en 1871, se organizaron Escuelas de Maestranza en los tres Departamentos: en ellas podían ingresar los operarios de primera y segunda clase que hubieran prestado servicio durante dos años por lo menos, supieran leer y escribir y conocieran las cuatro reglas aritméticas. Fueron suprimidas estas Escuelas en 1906.

La documentación de Maestranza de nuestro Archivo contiene:

	<i>Años</i>	<i>Legajos</i>
Generalidad	1777-1931	17
Asuntos particulares	1784-1934	73

	<i>Años</i>	<i>Legajos</i>
Gastos	1876-1883	1
Altas y Bajas	1862-1906	13
Caja de Inválidos	-	4
Asuntos personales	alfabético	220
Rondines	1832-1862	1
Buzos (todos los asuntos)	1913-1931	2
Libros Registro	1688-1850	5
	Total	340

Ocupan 47,97 metros lineales de estantería.

Fuentes y Bibliografía

M.N.— Ms. 2111 y Ms. 2169

Olesa y Muñido, Felipe.— Organización naval de los Estados Mediterráneos

Colección legislativa marítima

Compilación legislativa de la Armada

Aranzadi.— Nuevo diccionario de legislación.— Pamplona 1976

Enciclopedia general del mar.

2.5. Matrículas.— Matrículas y Pesca

2.5. Matrículas

La R.O. de 5 de octubre de 1607 estableció por primera vez la obligación de matricularse para todos los individuos que quisieran dedicarse a las industrias marítimas. Sin embargo, no tuvo aplicación por las exenciones que se autorizaron inmediatamente como consecuencia de las reclamaciones de las villas marítimas. La misma suerte corrió la Real Cédula de 1625 y fue preciso avanzar en el siglo XVIII para conseguir establecer esta institución.

Para la provincia guipuzcoana redactó D. Antonio Gastañeta en 1717 unas Ordenanzas que se ampliaron y modificaron en 1727 pero la fuerza de los privilegios existentes anuló su eficacia.

El 18 de octubre de 1737 se expidió la Ordenanza de Matrícula con carácter general, concediendo privilegios y exenciones a los que se matricularan, con objeto de proveer de gente competente para el servicio a los buques de la Armada.

El carácter dado a la Matrícula en esta Ordenanza se mantuvo en las de 1748 y título adicional de 1751. La jurisdicción sobre ella correspondió al Cuerpo del Ministerio: se crearon jueces o comisarios de Matrícula en las villas y lugares y, los libros de las Cofradías en los que se alistaban todos los marineros, servían para dar a estos las certificaciones que, con el visto bueno del ministro de Marina en la provincia, les permitía navegar en cualquier embarcación; se establecieron revistas anuales para poder determinar el número de marineros que se destinarían a la Armada y correspondía a los Intendentes de los Departamentos la formación de las relaciones de los que debían servir en la Armada, a partir de las listas que les habían remitido los comisarios de las villas.

En Indias, el establecimiento de la matrícula con carácter general se hizo por R.O. circular de 30 de agosto de 1776 aunque se habían realizado intentos, con anterioridad, en la Habana en 1747 y en Cartagena de Indias en 1757.

En la Habana se crearon tres provincias marítimas: dos en Cuba y una en Trinidad. En Nueva España fueron capitales de las provincias marítimas Veracruz y San Blas. En el virreinato de Perú las capitales de distrito fueron Lima y Arica aunque, por la extensión de la costa, se establecieron subdelegaciones en otros puertos.

La R.O. de 16 de agosto de 1785 estableció que los oficiales del Cuerpo general debían intervenir en la revista de inspección de las Matrículas de mar que llevaban a cabo los oficiales del Cuerpo de Ministerio aunque estos conservaban la jurisdicción.

Cuando por disposición de 9 de mayo de 1799 se hizo depender de Hacienda el Cuerpo de Ministerio, se vio la necesidad de transferir a los oficiales de la Armada la jurisdicción sobre matrículas y, por R.O. de 25 de abril de 1800, correspondió la suprema al Director general de la Armada y, en los Departamentos, a los comandantes generales.

En 1802 se publicó una nueva Ordenanza de Matrícula que dio carácter militar a la misma; fue abolida por decreto de 8 de octubre de 1820. El nuevo decreto establecía para el servicio militar el sistema de sorteo, enganche voluntario o sustitución, basado en las listas formadas en las secretarías de los ayuntamientos y repartiendo los cupos de acuerdo con las autoridades civiles.

El decreto de 1820 fue derogado tres años más tarde y volvió a regir la Ordenanza de 1802 que, con sucesivas modificaciones —la más importante de las cuales fue la de 27 de noviembre de 1867— se mantuvo hasta que la Ley de Inscripción marítima de 26 de marzo de 1873 estableció un nuevo sistema de recluta militar.

La Ley de Inscripción marítima obligó a inscribirse en las Ayudantías o Comandancias militares a todos los españoles que quisieran ejercer las industrias marítimas: navegación mercantil, tráfico de puertos y pesca en general. Esta inscripción servía de base para el alistamiento de la Marinería.

El Real Decreto de 19 de noviembre de 1915 aprobó la Ley de Reclutamiento y remplazo de la marinería de la Armada que estuvo vigente hasta la publicación de la Ley de Reclutamiento de la Armada de 14 de diciembre de 1933 que, con las modificaciones de 24 de febrero, 17 de junio y 22 de julio de 1941 y disposiciones posteriores, puso al día, sin cambiarla esencialmente, la Ley de Reclutamiento anterior.

Documentación

Se refiere, principalmente a asuntos de matriculados, peticiones y concesiones de permisos y exenciones, artes de pesca, autorizaciones y prohibiciones de algunas artes en distintas épocas y lugares, fábricas de salazones, transporte de sal, gremios, estadísticas, etc. Aunque hay algunos legajos que se ocupan de estadísticas exclusivamente, se pueden encontrar datos de este tipo en los legajos de asuntos particulares de las subseries en que ésta se halla dividida.

Existe un inventario mecanografiado, algo incompleto, redactado por el Almirante Guillén.

Los Asuntos Personales de Matrícula se encuentran en el Archivo de Alcalá de Henares pues, cuando el Archivo Central decidió remitir esta documentación, ya estaba superada la capacidad de los depósitos de nuestro Archivo.

La encargada de la serie Marina del Archivo de Alcalá de Henares ha hecho un inventario del personal contenido en los legajos de matriculados.

La documentación está ordenada en la forma siguiente:

<i>Matrículas</i>	<i>Años</i>	<i>Legajos</i>
Generalidad	1737-1923	65
Generalidad de Indias	Varios años	3
Generalidad de Vizcaya	1751-1752	1
Generalidad. Reforma de Gremios	1824-1830	4
 <i>Matrículas y Pesca</i>		
Asuntos particulares	1784-1829	83
 <i>Matrículas</i>		
Asuntos particulares	1830-1928	79
 <i>Pesca</i>		
Generalidad	1782-1911	14
Asuntos particulares	1827-1930	46
Asuntos particulares. Comisión permanente	1865-1868	1
Asuntos particulares. Exploracion costa Dpto. Ferrol	-1870	1
Asuntos particulares. Cuestión con Portugal	-1877	1
Asuntos particulares. Ostreros, Parques	1874-1878	1
Asuntos particulares. Ostrero de Santa Marta de Ortigueira	1876-1890	1
Asuntos particulares. Estadísticas	1878-1892	} 7
	1895-1898	
	1907-1909	
Asuntos particulares. Siniestro de 20 de abril de 1878; lanchas de Santander, Bilbao, San Sebastián	-1879	1
Asuntos personales	Alfabetizado	30
Pescado para la mesa de S.M.	1768-1802	2
 <i>Almadrabas</i>		
Reglamento (se aprobó el 9 de julio de 1908)	-1906	1
Asuntos particulares	1793-1818	1
Onomástico	-	33
<i>Encañizadas</i>	1841-1905	3
	Total	378

Ocupan 114,50 metros lineales de estantería.

Bibliografía

Francisco Javier de Salas.— «Historia de la Matrícula de mar».
Colección legislativa.

Diarios oficiales de Marina.

O'Dogherty, Angel.— La matrícula de mar en el reinado de Carlos III.

2.6. Reserva Naval

2.6. Reserva Naval

La Ley de 3 de marzo de 1915 sobre Reclutamiento y Remplazo de las Tripulaciones de los buques de la Armada creó la Reserva Naval con capitanes y maquinistas de la Marina Mercante, dentro de determinadas reglas.

El Real Decreto-Ley de 19 de noviembre del mismo año, en sus artículos 117 a 127 señaló las condiciones en que los capitanes y maquinistas de la Marina Mercante podían optar al ingreso en la Reserva y las obligaciones y derechos que este ingreso llevaba consigo.

El 19 de diciembre de 1917 se aprobó, con carácter provisional, el Reglamento de la Reserva Naval. El 26 de noviembre de 1919 se sancionó el programa propuesto para que pudieran concursar los aspirantes, cuando fuera convocada la Reserva.

En los años de la guerra civil, 1936-1939, uno y otro bando emplearon a los hombres de esta reserva en multitud de servicios importantes.

En nuestro Archivo sólo tenemos un legajo con documentación de solicitudes, concesiones y cursos para integrarse en la Reserva Naval, de los años 1937 y 1938, aunque es posible que entre los legajos aún no ordenados aparezcan más de esta Sección.

2.7. Marina Civil

2.7. Marina Civil

Esta pequeña Sección comprende sólo los expedientes personales de aquellos individuos que, en los años 1932 a 1936 ocuparon destinos de mozos, celadores de puerto, patronos de lanchas de vigilancia, asesores de Comandancias y otros que antes habían estado desempeñados por personal procedente de alguno de los Cuerpos Auxiliares de la Armada e, incluso, de los patentados.

La Ley de 19 de febrero de 1942, que creó la Subsecretaría de la Marina Mercante dispuso la reorganización de este personal que pasaría a integrarse en la Marina militar. El decreto de 13 de diciembre de 1943 estableció las condiciones en que había de realizarse el acoplamiento de los diversos individuos en los Cuerpos que para cada destino correspondían.

Hay sólo 5 legajos en esta Sección.

2.8. Buques de la Armada: Historiales.— Libros matrices.— Cuadernos de bitácora.— Diarios de Navegación.— Cuadernos de máquinas.— Expedientes de buques.— Estados de Fuerza y vida.— Anotaciones.
Expediciones de Indias
Expediciones de Europa
Expediciones

2.8. Buques de la Armada

La documentación referente a estos buques no constituye una Sección única pues existen libros y legajos y, dentro de cada una de estas clases documentales, se distinguen varias series.

Libros

Los libros, redactados por los jefes y oficiales con mando en el buque, son muy diversos. Aquí, sin embargo, sólo se van a considerar los que han llegado a nuestro Archivo. Estos son:

- Historiales
- Libros matrices
- Libros de órdenes y oficios
- Cuadernos de bitácora
- Diarios de navegación
- Cuadernos de máquinas

Historiales

En las Ordenanzas de la Armada de 1793 estaba dispuesto que «desde que se ponga la quilla de un navío, fragata u otro buque de guerra, ha de destinársele comandante y dos oficiales» para que estuvieran al tanto de las obras que diariamente se realizaban.

El Comandante debía llevar un libro historial del buque en el que se hacía constar el nombre, porte del buque, autor del plano que se seguía en la construcción, astillero y año en que se iniciaba la obra; anotaba en él un extracto diario y mensual de los trabajos hechos y, después de caído a la mar, añadía todas las obras que en él se llevaban a cabo hasta su exclusión para desguace.

La circular del Almirantazgo de 17 de noviembre de 1870 hubo de modificar las instrucciones de redacción de los historiales para que se ajustaran a los nuevos sistema de construcción y propulsión de los buques y posteriormente se volvieron a rectificar.

A partir de la R.O. de 1911, el historial comprendió los siguientes cuadernos:

- Cuaderno descriptivo
- Observaciones generales.
- Ingenieros
- Artillería
- Armamentos

Que se encuadernaban de conjunto, en un tomo.

Los libros historiales de nuestro Archivo forman una serie alfabética que se inicia en la segunda mitad del siglo XIX y alcanza hasta el primer tercio del actual. Son, aproximadamente, 321 historiales. Hay un índice mecanografiado de ellos. Ocupan 10,50 metros lineales de estantería.

Libros matrices

Eran libros de cuenta y razón que llevaban los contadores, es decir, los individuos del Cuerpo Administrativo embarcados. En ellos se asentaba el nombre de todos los que formaban la dotación del buque, desde el Comandante hasta el último paje, con la fecha de su alta en el buque, sus goces, modificaciones de estos y, en su caso, de la categoría que tenían; el momento en que causaban baja y las causas de la misma.

Existe, en fichas, un catálogo alfabético de estos libros, ordenado por el nombre del buque. Corresponden, en su mayor parte, a la Sección de documentación de Cádiz y los más antiguos son del siglo XVII.

Cuadernos de bitácora

Estos cuadernos —que servían de borrador para la redacción de los Diarios de navegación— registraban las ocurrencias de la navegación durante las guardias: observaciones astronómicas y del sol, distancias recorridas, vientos, etc. y, en apartado posterior, las incidencias de todas clases que durante ella pudieran producirse, desde el fallecimiento de un individuo de la dotación hasta la aparición de pájaros en el cielo, como indicio de la proximidad de tierra.

Aunque los cuadernos de bitácora estaban redactados por los jefes y oficiales que hacían las guardias, en los buques en que los guardiamarinas realizaban sus prácticas, también estos llevaban su cuaderno y, al final de sus observaciones, se señalaba la puntuación que habían merecido.

Tradicionalmente estaba ordenado llevar un cuaderno para los días pares y otro para los impares a fin de que, al término de la jornada —que hasta hace poco tiempo se contaba desde el mediodía de un día hasta el mediodía del siguiente— se pudiera redactar, en la cámara, el diario de navegación al que servía de borrador.

Hay cuadernos de bitácora de la documentación procedente del Ministerio y de la que procede de Cádiz. De la primera hay Índice alfabético mecanografiado y, de la segunda, fotocopia de las hojas del índice de remisión correspondiente. En éstas faltan las fechas pero, de manera general, puede decirse que corresponden a la segunda mitad del pasado siglo hasta el primer tercio del actual, lo mismo que la procedente del Ministerio.

Son, aproximadamente, 516 libros, contando como uno, en conjunto,

el de los días pares y de los impares. Ocupan 73,50 metros lineales de estantería.

Diarios de Navegación

Como se ha dicho antes, estos diarios son una segunda redacción, más completa, de los cuadernos de bitácora.

No hay, en nuestro Archivo, ningún diario de navegación pues estaba ordenado se remitieran a la Dirección general de Hidrografía, donde se estudiaban para utilizar las observaciones astronómicas, hidrográficas y de toda índole que pudieran contener, en publicaciones que eran de gran utilidad para la navegación.

Cuando se suprimió la Dirección general de Hidrografía, los diarios de navegación que allí se conservaban se transfirieron al Museo Naval donde se pueden consultar actualmente.

En el Archivo general de Indias también se conservan diarios de navegación y así mismo se encuentran en Archivos de América, Filipinas y Australia.

Cuadernos de máquinas

Desde el comienzo de la navegación a vapor se estableció que el maquinista llevara un cuaderno en el que se anotaba todo lo referente al empleo de las máquinas y las observaciones sobre presión, velocidad, etc. alcanzadas, así como la presión y temperatura a que se llegaba en determinados espacios del buque y, singularmente, en los pañoles y tanques de combustible, a fin de evitar el riesgo de una explosión.

Hay cuadernos de máquinas de unos 221 buques. Están separados por trimestres y, de algunos, se conservan varios años. Todos corresponden al primer tercio del siglo actual. Existe índice mecanografiado, alfabético, de los buques. Se han formado 309 legajos con estos cuadernos. Ocupan 58 metros lineales de estantería.

Legajos

También hay que considerar varias series en la documentación de los legajos que posee el Archivo.

Expediente del Buque
Estados de fuerza y vida
Anotaciones
Expediciones

Expediente del buque

Es una serie bastante moderna pues se inicia, aproximadamente, en 1830.

En estos expedientes pueden encontrarse datos sobre la construcción o adquisición del buque, reformas y recorridas que sufrió a lo largo de su vida, mandos sucesivos y navegaciones y destinos que tuvo hasta que se decretó su exclusión de las listas de la Armada y, en su caso, la enajenación o desguace del buque.

No siempre contiene toda esta documentación pues, en muchos casos falta, en todo o en parte, alguno de estos datos. Los referentes a la construcción, carenas y recorridas también pueden encontrarse en la Sección «Arsenales» donde, desde luego, hay que buscar los de los buques anteriores a 1830. También la Serie «Expediciones» de esta misma sección contiene noticias de esta clase, así como de las entregas de mando y de las navegaciones y destinos de los buques. Estas pueden completarse con la hoja de servicios y expediente personal del comandante del buque e, incluso, de los jefes y oficiales de la dotación del mismo que, en ocasiones, eran más explícitos sobre las ocurrencias de la navegación que el propio comandante.

No existe Índice de esta serie y los de remisión del Archivo Central son muy incompletos. No obstante es fácil de manejar porque se halla alfabetizada. Comprende:

	<i>Años</i>	<i>Legajos</i>
Generalidad	1732-1923	3
Asuntos particulares	1770-1851	1
Onomástico	Alfabético	784
	Total	<hr/> 788

Ocupa 199,50 metros lineales de estantería

Estados de fuerza y vida

Cuando un buque salía de puerto o de la vista del buque insignia de su escuadra o división para un servicio de más de 30 días y cuando regresaba en la mismas circunstancias, su comandante tenía que remitir a la Capitanía general y al Ministerio un estado de fuerza y vida del barco que completaba el parte de operaciones que también debía rendir. También era obligado enviar uno mensualmente y cada vez que el buque cambiaba de Departamento.

Los estados tenían impresos los datos que en ellos se habían de dar y se referían a la situación, dimensiones, desplazamiento, dotación, armamento, instrucción militar y marinera, sanidad, víveres y respetos, etc. Cuando llevaban jefes y tropas de transporte se hacía constar también y también se señalaban las faltas o defectos que había que corregir en el buque o dotación.

Estos estados de fuerza no siempre fueron desglosados del parte de operaciones o documentos con que se dirigía a la Jefatura. En este caso se pueden encontrar en la serie «Expediciones», en la fecha del acuse de recibo.

La serie comprende 54 legajos alfabetizados: hay una relación de los 589 buques que contienen y de las 19 Estaciones. Posteriormente se reunió otra serie de estados ordenados cronológicamente, desde el año 1886 a 1919. Son 49 legajos y de ellos se hizo, también, inventario mecanografiado. En total ocupan 31,50 metros lineales de estantería.

Anotaciones

Son comunicaciones relativas a obras realizadas en los buques posteriormente a haber sido echados al agua y se corresponden con el contenido de los historiales. Hay 24 legajos en esta serie, alfabetizada, sin índices. Ocupan 5 metros lineales de estantería.

Expediciones

Es una serie que en el Nomenclator del Archivo se considera incluida dentro de la sección de Buques. Contiene documentación relativa a la adquisición y construcción de buques, organización e incidencias de los viajes y expediciones, entradas y salidas de los puertos, cambios de mando, etc.

Hasta que se produjo la independencia de las provincias americanas se puede encontrar, también, correspondencia de los virreyes y capitanes generales y, ocasionalmente, informes sobre la situación política y económica de una región. A través de los partes de los comandantes de los buques y de las escuadras que se conservan en esta serie se pueden seguir las circunstancias de la vida política nacional e internacional; sobre todo, cuando estas requerían la intervención de las fuerzas armadas.

Por otra parte, en estas ocasiones, era frecuente que dichos jefes enviaran partes de los acontecimientos al Ministerio de Estado por lo que en el Archivo del Ministerio de Asuntos Exteriores se pueden hallar muchos datos complementarios.

La documentación comprende:

	<i>Años</i>	<i>Legajos</i>
Expediciones. Generalidad	1784-1906	37
Expediciones a Indias. Asuntos particulares	1784-1838	82
Expediciones a Europa. Asuntos particulares	1757-1829	152
Expediciones.— Asuntos particulares ..	1828-1934	199
Expediciones.— Asuntos personales	Alfabético	10
	Total	<hr/> 480

De la Sección de Cádiz se han desglosado para añadir a ésta los siguientes libros-registro:

	<i>Años</i>	<i>Legajos</i>
Asientos de la Veeduría general.—		
Escuadras	1609-1823	11
Idem. Id.— Apostaderos de América ..	1729-1814	3

Ocupan 199,50 metros lineales de estantería

Fuentes

Documentación de las series.

2.9. Aeronáutica Naval

2.9. Aeronáutica Naval

El Real Decreto de 15 de septiembre de 1917 creó en España la Aviación Naval bajo el supuesto de que muchos servicios aéreos debían ser prestados por Marina para su mayor eficacia; entre ellos, el de las exploraciones sobre el mar, las operaciones combinadas con las Escuadras o desde las Bases Navales, el manejo de los hidroaviones, etc.

En el decreto se expresaba la necesidad de una íntima conexión con la Aviación militar, tanto en cuanto al personal como respecto a los aparatos a fin de que, en caso de necesidad, pudieran sustituirse mutuamente en los servicios.

La Escuela de Aviación naval debía instalarse en Cartagena y en ella podría adquirir esta especialidad el personal de Marina que hubiera obtenido el título de Piloto en la Escuela de Aviación militar. También podrían adquirirla los individuos de Ejército que lo desearan y serían admitidos en ella en la proporción que fuera posible.

También estaba prevista en el decreto, para la construcción del material aéreo, la formación de una factoría que debía estar conectada con las análogas del Ministerio de la Guerra para que los aparatos tuvieran la mayor semejanza posible. Finalmente se crearían Estaciones aeronavales principales en las Bases de Cádiz, Ferrol y Cartagena y otras secundarias en las Rías Bajas de Galicia y en Mahón.

En el Reglamento Orgánico del Ministerio de Marina, aprobado por decreto de 22 de septiembre del mismo año, aparece ya el negociado de Aeronáutica, dependiente de la segunda Sección del Estado Mayor Central, encargado de canalizar los proyectos presentados para convertir en realidad estas disposiciones. Y para coordinar los servicios aéreos de Guerra y Marina se nombró el 31 de julio de 1919 una Comisión interministerial de Aviación a la que, por decreto de 14 de noviembre del mismo año, se dio carácter consultivo para todas las disposiciones relacionadas con servicios aéreos de un Ministerio que pudieran afectar a otro u otros.

En 1920 se nombraron comisiones para estudiar la organización de los centros análogos de Inglaterra, Italia y Francia; determinar el lugar del futuro emplazamiento de la Escuela Naval de Aviación en el Mar Menor y los terrenos en que debían situarse las estaciones aeronavales de las tres Bases Navales. El mismo año se adquirieron los terrenos para la Escuela en lo que más tarde se iba a convertir en la Base aeronaval de San Javier. Y se iniciaron las compras de material aéreo extranjero y de lanchas de alta mar para comenzar la enseñanza en la Escuela.

Como el montaje de la Escuela en el Mar Menor exigiría mucho tiempo se determinó instalarla provisionalmente en Barcelona. En 1921 se organizaron cursos para oficiales, operarios de máquinas y marinería; se designaron los profesores para los cursos y se contrataron especialistas extranjeros para aquellas materias en las que se carecía de experiencia.

También se procedió a instalar una factoría para reparaciones y para construcción de hidros en lo que habían sido talleres particulares de la Sociedad Anónima Hereter de los que se incautó la Marina.

En los primeros días de enero de 1922 se dió el nombre de División Naval de Aeronáutica al complejo formado por la Escuela de Aeronáutica, factoría, talleres, y buques afectos a los servicios de Aeronáutica.

Entre estos últimos se contaba el vapor *Dédalo* en el que se había instalado la Escuela de Aprendices de Aeronáutica y se había adaptado, hasta cierto punto, para el transporte del material aéreo. La R.O. de 24 de Diciembre de 1921 advierte, sin embargo, contra la costumbre de referirse a él en los escritos como portaviones «porque no reunía las condiciones para ello».

El Real Decreto de 31 de mayo y la R.O. de 11 de junio de 1922 crean y regulan, provisionalmente, la Sección Cuarta del Estado Mayor Central que comprendía los servicios de la Aeronáutica Naval hasta entonces a cargo del Negociado Séptimo de la Segunda Sección. Fueron unos años de gran actividad respecto al desarrollo de la Aviación Naval y la dispositiva no fue a la zaga de todas las demás. Los decretos y reales órdenes que se publican se refieren, en unos casos a la forma en que los individuos de otros Cuerpos o Armas pueden pasar a este servicio, modos de ingreso en las diversas Escuelas y categorías que en cada caso podían alcanzar. Las reales ordenes de 17 de octubre y 5 de diciembre del mismo año establecieron las enseñanzas y pruebas que se exigirían para los distintos grados de las especialidades de Aviación y Aerostación en las Escuelas creadas.

Otras disposiciones vinieron reclamadas por las cualidades que habían de mantener para el vuelo los individuos que manejaban los aparatos: la R.O. de 5 de septiembre de 1923 aprobó el «Plan de reconocimientos periódicos para pilotos y observadores de la Escuela de Aeronáutica Naval». Estos reconocimientos debían tener lugar cada mes o cada dos meses en tiempo de guerra, según la actividad de vuelo que en ese período hubiera realizado aunque, en tiempo de paz, se llevaría a cabo cada seis meses, si el Director de la Escuela no ordenaba un examen antes de este plazo.

También fueron sucediéndose las disposiciones de carácter orgánico pues, conforme se desarrollaba la Aeronáutica Naval, se iba haciendo necesaria una diversificación mayor en cuanto a la dirección de los elementos personales y materiales con que se contaba.

El real decreto de 24 de noviembre de 1924 disolvió la División Naval de Aeronáutica y la sustituyó por la Escuela Naval de Barcelona, dependiente del Director de la Escuela y la Estación transportable de Aeronáutica Naval, instalada en el *Dédalo*, que dependería directamente del Ministerio. La Escuela quedó integrada en esta forma:

Plana Mayor
Aeródromo
Servicio de Aerostación
Servicio de Hidroaviación

Talleres
Escuela de Aprendices
Servicios del crucero *Río de la Plata*
Tres lanchas tipo H
Dos torpederos

La Escuela de Aprendices que hasta entonces estuvo instalada en el *Dédalo* debía pasar al pontón *Cocodrilo* que quedaba anexo, también, a la Escuela.

La R.O. de 30 de mayo de 1925 determinó que los individuos de las distintas especialidades de la Armada que obtuvieran el ingreso en la de Aeronáutica fueran dados de baja en aquellas cuando fueran aprobados en ésta; y, cuando perdieran su aptitud para el vuelo seguirían perteneciendo a ella en destinos de tierra.

La de 26 de agosto del mismo año ampliaba ésta, expresando que no se adquiría la especialidad de Aeronáutica hasta alcanzar la categoría de segundo contramaestre y que los individuos de esta especialidad que quisieran pasar a otra debían ser baja definitiva en ésta.

El Decreto de 9 de abril de 1927 creó el Consejo Superior de Aeronáutica, dependiente de la Presidencia del Consejo, para coordinar las actividades de toda índole de las organizaciones aeronáuticas militar, naval y civil. Cada una de estas debería elaborar sus propios programas pero debía someterlos a la aprobación del Consejo. Correspondía también a éste el estudio e informes sobre legislación y política aérea nacional e internacional, convenios, etc. El decreto determinaba las misiones, constitución y funcionamiento del Consejo y, en la misma fecha, se aprobó un Reglamento provisional para él.

El 15 de agosto del mismo año se aprobaron el «Reglamento para la formación del personal de jefes y oficiales especializados para el servicio de Aeronáutica Naval» y el «Reglamento e Instrucciones para la sección del Cuerpo Subalterno de Aeronáutica y su Escuela en la de Aplicación de Aeronáutica Naval». El capítulo XIII de este Reglamento establecía la organización de la Sección Contramaestres de Aeronáutica con las categorías de mayor, primeros y segundos y señalaba las condiciones exigidas para pasar de una a otra categoría.

En la segunda mitad del año 1927 un cierto número de disposiciones reguló la construcción, utilización y servicios de los aeropuertos, las condiciones en que se permitía al aeronauta extranjero sobrevolar el territorio español, las reglas que debían seguir estos y los nacionales en caso de aterrizaje forzoso y los auxilios que debían prestarse a unos y otros en tales circunstancias.

El 1 de marzo de 1928 se estableció el sistema para la obtención del título de piloto y sus especialidades, tanto en el área civil como en las militares y la vigencia que estos títulos podían tener, así como la forma para su renovación.

El decreto de la Presidencia del Consejo de 29 de septiembre de 1928 creó la Escuela Superior de Aeronáutica para capacitar en la dirección técnica de los servicios relacionados con la construcción y la navegación aeronáutica: se podrían adquirir en ella los títulos de Especialista en aeromotores o Especialista en aeronaves y, con ambos títulos, el de Ingeniero Aeronáutico.

El 23 de febrero de 1929 se aprobó el Reglamento para el régimen interior de la Escuela.

El 14 de noviembre del mismo año, a propuesta del ministro de Marina, se fijaron las condiciones para el ascenso del personal del Cuerpo general destinado en los servicios de Aeronáutica Naval y se establecieron las condiciones en que serían conmutables los servicios activos en ella con los de tiempo de embarco. El 22 de julio de 1930 se fijaron nuevamente las condiciones para ingreso y ascenso de este personal.

El decreto de 3 de febrero de 1929 había convertido en Dirección General lo que hasta entonces fuera Sección de Aeronáutica del Estado Mayor Central. El de 15 de octubre de 1930 que reorganizó el Ministerio de Marina suprimió esta Dirección general que volvió a convertirse en Sección del Estado Mayor de la Armada en todo lo referente a su utilización militar.

El Decreto de 20 de mayo de 1931 dispuso pasaran a depender del Ministerio de Comunicaciones los servicios del Consejo Superior de Aeronáutica y la Dirección General de Navegación y Transportes aéreos que hasta entonces lo hiciera de la Presidencia. Esta Dirección se reorganizó entonces con carácter estrictamente civil.

En el decreto de 10 de junio del mismo año, en el que se reorganizaba la Armada, se establecía que la Aeronáutica Naval debía asumir las funciones propias de un servicio central, con su autonomía correspondiente. Sus atribuciones comprendían todo lo relacionado con la fabricación, adquisición, pruebas de recepción de material, desarrollo y aprovisionamiento de las Bases Aéreas, organización de los servicios aéreos, relación con la industria particular y selección de personal. En cuanto a la distribución de las fuerzas aéreas y su utilización y doctrina habían de depender directamente del Estado Mayor de la Armada.

El año 1928 se habían iniciado los trabajos para la instalación de la Base aeronaval del Mar Menor: a finales del año siguiente estaban tan avanzados que se dio la orden de desarmar el dirigible y el hangar que para él existía en Barcelona y trasladarlos allí.

A comienzos del año 1930 se dispuso se le diera el nombre de Base aeronaval de San Javier y que toda la sección de Aerostación de la Aeronáutica Naval pasara del aerodromo del Prat a San Javier. Durante este año y el siguiente continuaron estas obras y se iniciaron otras necesarias para su habilitación definitiva y, en los primeros meses de 1932, pudo trasladarse allí la Escuela de Aprendices de Aeronáutica que hasta entonces estuvo alojada en un pontón.

El 23 de abril de 1932 el Cuerpo de Contra maestres de Aeronáutica,

en sus tres especialidades de Pilotos, Observadores y Mecánicos cambió su nombre por el de Cuerpo Auxiliar de Aeronáutica y a los primeros y segundos Auxiliares se dio la graduación de alférez de fragata. En mayo del mismo año se aprobaron las plantillas de este Cuerpo que quedaron constituidas por:

- 1 Jefe
- 4 Oficiales primeros
- 7 Oficiales segundos
- 14 Oficiales terceros
- 24 Auxiliares primeros
- 49 Auxiliares segundos

y se fijaron las normas de examen para poder cubrirlas.

El 1 de septiembre de 1931 se había ordenado constituir una Comisión interministerial para resolver los problemas orgánicos y técnicos pendientes derivados de los diversos servicios de aviación. Esta comisión debía redactar un informe que elevaría al Gobierno y, al mismo tiempo, emitir un dictamen sobre los distintos puntos de su estudio para orientar su resolución. Como consecuencia de los trabajos de esta Comisión, el 5 de abril de 1933 se creó la Dirección General de Aeronáutica dependiente de la Presidencia del Consejo de Ministros. Esta Dirección absorbía a la Dirección General de Aeronáutica civil, a la Jefatura de Aviación militar y a la Dirección de Aeronáutica naval. También dependería de este organismo el Servicio Meteorológico Nacional.

La Dirección se organizó con las siguientes secciones:

Secretaría.

Jefatura Superior de las Fuerzas Aéreas.

Jefatura de Instrucción.

Sección de Tráfico aéreo.

Sección de Servicios Técnicos e Industriales.

Sección de Contabilidad y Presupuestos.

Como órgano superior se constituía un Consejo Superior de Aeronáutica integrado por el Presidente del Consejo, el Jefe de Estado Mayor del Ejército, el Jefe de Estado Mayor de la Armada, el Subsecretario de Comunicaciones, el Director General de Aeronáutica y un Secretario.

Creaba también una Escuela Superior de Aeronáutica para la formación de todos los que aspirasen a obtener título de pilotos, tanto personal civil, como militar.

Los oficiales de la Aviación Naval continuarían constituyendo un servicio y formando parte de la escala del Cuerpo General de la Armada.

En el decreto de 19 de julio de 1934 se establecieron las funciones que correspondían a la Dirección General de Aeronáutica y las que se reserva-

ban a los Ministerios. Los servicios de Aerostación militar y naval continuaban dependiendo de sus respectivos Ministerios y el organismo rector de la Aviación naval dentro de la Presidencia fue la Jefatura de Aviación naval.

Las autoridades militares y navales conservaban sus respectivas atribuciones en cuanto a los servicios de las Aviaciones militar y naval residentes en sus demarcaciones, en lo relativo a disciplina, suministros, sanidad, etc.

En abril de 1935 se fijaron los destinos y empleos del personal del Cuerpo General en los servicios de Aviación naval, tanto en la Jefatura como en la Escuela, Talleres, Bases, etc.

En el decreto de la Presidencia del Consejo de 2 de octubre de 1935 que disponía que la Dirección General de Aeronáutica pasara a depender del Ministerio de la Guerra con la organización y atribuciones fijadas en el de 19 de julio de 1934 se establecía el funcionamiento de la Dirección general en tanto no se dictase por el Congreso una ley de Bases Orgánicas de la Aeronáutica. Por consiguiente, en tanto que las necesidades de servicio no aconsejaran la unidad de dirección en el empleo de las distintas fuerzas aéreas, la Aviación de cooperación de la Armada quedaría a las órdenes tácticas de las autoridades de Marina aunque, técnica y administrativamente, dependería de la Dirección General de Aeronáutica. La Aviación militar tendría una organización semejante; pero la civil dependería directamente de esta Dirección General.

El decreto de 11 de noviembre del mismo año fijaba las atribuciones del director general.

En enero de 1936 se decretó que la Dirección general de Aeronáutica fuera desempeñada por un general de división que asimismo formaría parte del Consejo Superior de Guerra, como miembro permanente del mismo; un general de brigada de cualquier arma sería jefe de la Aviación militar y un contralmirante o jefe del Cuerpo General de la Armada lo sería de la Aviación naval.

El 7 de marzo se dispuso que, mientras no se llevase a cabo la reorganización de la Aeronáutica quedaran en suspenso los decretos de Guerra y Marina relativos a la provisión de destinos que serían cubiertos por estos Ministerios a propuesta de la Dirección General de Aeronáutica.

Durante la guerra civil de 1936 a 1939 existió en ambos bandos un Ministerio de Defensa que reunía las Subsecretarías de Ejército, Marina y Aire. Al terminar la contienda se desgajaron de ese Ministerio común las tres Subsecretarías y se creó por ley de 9 de septiembre de 1939 el Ejército del Aire. Al personal de Ejército y Marina con título aeronáutico se le dio opción para pasar a las escalas del Aire con categorías equivalentes a las que tuvieran en su Cuerpo.

La documentación correspondiente a esta Sección está formada por unos 254 legajos. Hay un índice sumario, mecanografiado, de su contenido que comprende desde el año 1917 a 1936.

La numeración de los expedientes es continua hasta el año 1928 y, a partir de esa fecha, cada año se inicia una nueva. No obstante, cada uno de ellos conserva el mismo número de registro inicial, aunque su tramitación continúe durante varios años. Por ello, cuando se conserva el registro de expedientes del Negociado, Sección o Dirección —como se llamó sucesivamente el organismo rector de este servicio— resulta muy útil para identificar los expedientes pues constituye un verdadero inventario. Por esta razón se han ordenado, en lo posible, conforme el número del registro, es decir, en el año que se inicia y no en el que se concluye la tramitación del expediente.

Este sistema no pudo seguirse totalmente pues, a partir de 1932 aparecen muchos expedientes sin número de registro, lo que dificulta algo la búsqueda. Por este motivo, desde 1932 hasta 1936 se han ordenado, simplemente, por meses.

También hay un corto número de legajos de Expedientes Terminados, con numeración independiente; ésta puede responder al de la resolución que lo resuelve.

La serie tiene pocos expedientes personales y estos suelen corresponder a convocatorias de concursos. Esto significa que, aunque desde 1925 hubo una disposición para que las clases subalternas formaran Cuerpo independiente del correspondiente de la Armada, en realidad la mayor parte siguió perteneciendo al de origen. En cuanto a la clase facultativa, mantuvo su pertenencia al Cuerpo General hasta la creación del Ejército del Aire.

Se conservan nóminas de Aeronáutica, aunque incompletas. Estas permiten, en muchos casos, determinar destinos del personal cuando no lo tienen reflejado en su expediente.

2.10. Guardacostas

2.10. Guardacostas

Desde mediados del siglo XVIII se organizó el resguardo de rentas con buques guardacostas que dependían del Ministerio de Hacienda y tenían como función vigilar el litoral marítimo en la zona de aguas jurisdiccionales de España.

Este servicio estuvo siempre conectado con la Armada pues se estableció que sus buques se armaran y recorrieran en los arsenales de ésta y, en muchos casos, estuvieron exentos del pago de los gastos que en ellos originaban. Se dictaron, también, órdenes especiales para que los dependientes del resguardo pudieran entrar e incluso alojarse en dependencias de dichos arsenales y era, además, frecuente que los comandantes y oficiales de los guardacostas fueran individuos del Cuerpo General de la Armada que, cuando pasaban a este servicio, percibían sus sueldos y gratificaciones por el Ministerio de Hacienda, en tanto permanecieran en él.

La función de los guardacostas era evitar el contrabando, auxiliar a los buques mercantes para evitar que fueran atacados y mantener la seguridad de las costas pero, en este aspecto, llegaron a interferir con los buques de guerra pertenecientes a los Departamentos que cruzaban sobre aquellas para mantenerlas libres de los ataques de piratas y corsarios.

La Real Resolución de 22 de mayo de 1802 dispuso que todos los buques guardacostas de sus dominios se incorporasen desde luego a la Armada, formando parte integrante de ella y quedando, en lo sucesivo, a su cargo, el desempeño de las atenciones de este ramo del servicio marítimo. Por los Ministerios de Hacienda y Marina, se expidieron, el 21 de julio de 1802 y el 1 de octubre de 1803, respectivamente, las Instrucciones que en España e Indias debían regir a sus dependientes en este servicio, teniendo en cuenta que cada uno de ellos quedaba sujeto a la jurisdicción de que anteriormente dependiera en todo lo relativo a su disciplina personal y en cuanto a la parte facultativa de su servicio. Los comandantes de los buques y sus subordinados estaban a las órdenes del Ministro de Hacienda en lo que no correspondía a aquélla.

La R.O. de 7 de abril de 1805 relevó a la Armada del servicio de guardacostas de España y puso de nuevo a cargo del Ministerio de Hacienda el resguardo marítimo de sus costas.

El 27 de marzo de 1829 el Ministerio de Hacienda celebró una contrata con D. Felipe Riera para que, durante el tiempo de ésta, el resguardo marítimo corriera a cargo de este empresario, con 30 embarcaciones que éste se comprometía a armar. Cesó pues, el armamento de guardacostas en los arsenales de la Armada, en los que continuaban realizándose.

El 9 de marzo de 1833 se acordó por Real Orden que, una vez concluida la contrata con D. Felipe Riera, la Armada volviera a encargarse del resguardo marítimo y que, puestos de acuerdo los Ministerios de Hacienda y Marina, propusieran la forma en que se había de ejecutar.

La R.O. de 10 de septiembre de 1834 vino a dar una organización nueva al servicio del resguardo: los buques serían mandados por oficiales del Cuerpo general elegidos por el Ministerio de Hacienda y recibirían las órdenes por el Director general de Rentas Estancadas y Resguardo. Sin embargo, el 8 de enero de 1835, otra disposición vino a manifestar que competía al Ministerio de Marina el nombramiento de los oficiales y demás individuos para el servicios de los guardacostas.

El 8 de febrero de 1835 se firmó el convenio de los auxilios que la Marina debía facilitar para el servicio de buques guardacostas de la Real Hacienda, entre ellos, la Marinería, a la que se abonaría como mitad de tiempo de campaña el que estuvieran prestando este servicio: el 4 de enero de 1838 se dispuso que se les abonase el tiempo como si hubieran servido en buques de guerra.

El 6 de marzo de 1840 se aprobó el convenio entre el Ministerio de Marina y la Empresa de Llano, Ors (o López) y Compañía para que esta se hiciera cargo del servicio del resguardo durante el tiempo que establecía la contrata y se estipulaba que Marina le facilitaría los marineros matriculados que necesitara, a los que se abonaría todo el tiempo que sirvieran como tiempo de campaña.

Por R.O. de 26 de septiembre de 1843 comunicó Hacienda que la Empresa de Llano, Ors y Compañía que tenía a su cargo el servicio de guardacostas había concluido su contrata y la Hacienda se había hecho cargo de los buques y los tenía bajo su dirección, como estaban antes del 16 de marzo de 1840.

El 8 de abril de 1844 la Empresa general de Tabacos se hizo cargo, mediante contrata, del servicio del resguardo y de sus buques y el 15 del mismo mes y año se dio una Instrucción para los oficiales de la Armada, comandantes de buques guardacostas dependientes de dicha Empresa.

El contrato con la Empresa general de Tabacos se rescindió el 11 de julio del mismo año y se restableció el convenio de Hacienda y Marina de 1835. Con la misma fecha se resolvió la división del litoral de España e Islas adyacentes en 5 divisiones de buques guardacostas mandados por oficiales de la Armada, nombrados por Marina.

El 15 de agosto se remitió a Hacienda el Reglamento redactado por la Dirección general de la Armada para el gobierno de los buques de resguardo: los jefes de las divisiones debían entenderse con el director general de la Armada en lo concerniente a la parte militar y marinera de los buques y con el director general de Aduanas en lo relativo a la parte económica, administrativa y servicio peculiar de su instituto. Este Reglamento fue aceptado por Hacienda y sancionado en la misma fecha.

El 13 de febrero de 1845 se dispuso que, en lo sucesivo, los buques de resguardo mandados por pilotos o individuos particulares solamente debían llevar la Real Patente y una lista de los individuos de la dotación, firmada por el jefe de la división correspondiente; y se les relevaba de la fianza que, hasta entonces, debían depositar.

El 6 de diciembre de 1846 se dispuso que los buques del resguardo marítimo y sus repuestos se entregaran por el Ministerio de Hacienda al de Marina, quedando a cargo de ésta y bajo su responsabilidad en la parte facultativa y económica. El 19 del mismo mes y año se remitió a los Departamentos la instrucción provisional para el régimen de los buques guardacostas aprobada por la Reina disponiendo su observancia desde 1 de enero de 1847.

Por Real Decreto de 24 de mayo de 1850 se dio una nueva organización a los buques de guerra destinados al servicio de guardacostas.

El 31 de diciembre de 1851 se modificó el número de divisiones y apostaderos de los guardacostas y los límites de comprensión de cada una de ellas.

El 28 de diciembre de 1853 se establecieron reglas para que los pilotos embarcados en buques guardacostas pudieran obtener graduaciones militares en premio de sus servicios.

Por Real Decreto de 18 de enero de 1869 se organizaron las divisiones de guardacostas teniendo en cuenta los límites de cada uno de los departamentos; y los comandantes de Marina de las provincias tendrían no sólo el mando militar, sino la responsabilidad del servicio.

Volvieron a reorganizarse las divisiones de guardacostas el 3 de febrero de 1877 y el 1 de enero de 1885 y desde esta fecha hasta comienzos del siglo xx se multiplicaron las disposiciones que regulaban este servicio. El 18 de mayo de 1900 se decretó el desarme de varios guardacostas y, como consecuencia de este desarme, el 29 de diciembre de 1905 una R.O. declaró anuladas las divisiones de guardacostas.

La documentación contiene:

	<i>Años</i>	<i>Legajos</i>
Generalidad	1752-1877	7
Asuntos particulares	1752-1900	33
Asuntos personales alfabetizados	-	6
	Total	<hr/> 46

Ocupan 10,50 metros lineales de estantería.

Fuentes

A.B.— Sección Guardacostas. Generalidad.

M.N.— Ms. 2172

M.N.— Col. Vázquez Figueroa, Ms. 448, 458.

2.11. Correos Marítimos

2.11. Correos Marítimos

Desde el siglo xvi hasta mediados del xviii el transporte de la correspondencia de América y Filipinas estuvo a cargo, por concesión Real, del Correo mayor de Indias que, obligatoriamente, debía residir en Sevilla.

Despachaba las cartas en los navíos de aviso que, desde la creación de las flotas, viajaron en conserva de las organizadas —a lo menos dos veces cada año— por la Casa de la Contratación. Los avisos no podían llevar pasajeros, ni mercaderías.

El sistema de arrendamiento de este servicio de los correos mayores y su transformación posterior en oficio «vendible y renunciable» dio lugar a que se crearan otros correos mayores en los Virreinos y a gran número de pleitos entre unos y otros y con la Corona. A partir de 1706 se sucedieron los intentos de la Administración para recuperar la responsabilidad de este servicio pero no se consiguió hasta el año 1764.

El Real Decreto de creación de los Correos Marítimos regulares se expidió el 6 de agosto de 1764 y el 24 del mismo mes y año se promulgó el Reglamento provisional para ellos. Las normas establecidas en este Reglamento se vieron reforzadas, pocos años más tarde, por la Real Ordenanza del Correo Marítimo de 26 de enero de 1777.

En uno y otro se establecía la dependencia de los Administradores y Directores generales de Correos de España e Indias del primer Secretario de Estado, como Superintendente general de los correos de dentro y fuera de España. Los patrones y tripulación de los paquebotes y balandras que conducían las valijas debían gozar del fuero de correos y las embarcaciones se armaban por cuenta de esa Real Renta. Estaban autorizadas, además, para transportar viajeros y carga.

El punto de partida de la Península era la Coruña, de donde salía, el primero de cada mes, un paquebote con la correspondencia en dirección a la Habana; desde allí se distribuía, con balandras y jabeques ligeros, en dos direcciones distintas: hacia Tierra Firme, Nueva Granada y Perú, por una parte; y por otra, hacia Nueva España. Del mismo modo, una vez al mes, salía el paquebote de regreso, de la Habana para España con el correo que, en la misma forma, llegaba de otros puntos de América para la Península. Estableció también el Reglamento que todas las embarcaciones particulares o de guerra debían transportar valijas o cajones de cartas en sus viajes desde las Indias a España y viceversa, en las condiciones que señalaba.

En 1767 se creó una nueva línea, desde la Coruña a Montevideo.

Por Real Resolución de 6 de abril de 1802 se reunieron los Correos marítimos a la Real Armada y se trasladaron a ella los buques, oficialidad y otros individuos empleados en ellos, así como los arsenales en que se reparaban. En adelante, la Marina de Guerra proveyó a la Renta de Correos de los buques necesarios para este servicio que quedaba, no obstante, bajo la dirección del Ministerio de Estado. Los comandantes de estos

buques eran oficiales de la Armada y ellos y toda la dotación de los mismos permaneció bajo esta jurisdicción.

La disposición de 1802 quedó en cierto modo en suspenso desde 11 de marzo de 1805, con motivo de la guerra con Inglaterra, hasta que el 10 de septiembre de 1809 se publicó un nuevo Reglamento que renovó el anterior. En éste se especificaba, entre otras cosas, la dotación con que habían de armarse los buques-correo, según se tratara de corbetas, bergantines o goletas. Y la dependencia del servicio del Ministerio de Estado, aunque sus instrumentos —buques y dotaciones— estuvieran sujetos a la jurisdicción de la Armada.

El servicio de correos pasó a depender de Gobernación en 1812. En 1820 se creó la Dirección General de Correos, dentro de aquel Ministerio y en 1832 esta Dirección General pasó a depender de Fomento, donde permaneció durante 15 años, regresando después a Gobernación.

El transporte de la correspondencia continuó haciéndose con buques y dotaciones de la Armada hasta que empezaron a constituirse empresas particulares de correos marítimos que funcionaron con el apoyo económico del Estado. Sus antecedentes eran la Compañía de Caracas, fundada en 1728 y, más tarde la de Filipinas. La empresa de correos marítimos fundada en la Habana en 1828 realizó este servicio hasta 1850 en que el Estado volvió a hacerse cargo de él con buques propios, pero las pérdidas económicas fueron cuantiosas y hubo de sacarse a subasta. Desde 1868 el transporte de correspondencia se hizo por contrata y sólo ocasionalmente y con carácter localizado —por ejemplo, el correo de Filipinas con el continente asiático y con España de 1873 a 1886— volvieron a emplearse buques de guerra en este menester.

La documentación más importante sobre correos marítimos se encuentra en el Archivo general de Indias de Sevilla, en la sección 8.^a y procede del Ministerio de Ultramar.

La de nuestro Archivo está formada por unos 63 legajos a los que se han agregado los de la Compañía Trasatlántica que son de contenido similar. Comprende:

	<i>Años</i>	<i>Legajos</i>
Generalidad	1781-1802	10
Asuntos particulares	1802-1826	20
Asuntos personales y buques	1802-1819	7
Asuntos personales alfabetizados	-	2
Buques	1802-1806	3
Buques alfabetizados	-	19
Partes de viajes	1850-1862	2

	<i>Años</i>	<i>Legajos</i>
Compañía Trasatlántica	1893-1907	5
Total		<hr style="width: 100%; border: 0.5px solid black;"/> 68

Registros.— 3 libros de:

- Asuntos personales 1802-1823; Asuntos particulares 1802-1835; Buques 1802-1824; Generalidad 1781-1834; Pensiones 1802-1837.
- Asuntos personales, varios, generalidad y buques 1809-1810.
- Asuntos personales, varios, generalidad 1811-1812.
- Ocupan 15,75 metros lineales de estantería.

Generalidad contiene disposiciones y consultas que, aun referidas en ocasiones a un asunto particular, su resolución efecta de manera general a la organización del servicio (1).

Asuntos particulares comprende documentación diversa, referente a gastos, funcionamiento de los correos, reclamaciones, personal de correos, graduaciones militares, asuntos económicos, cuentas de la Renta de Correos, causas de personal de correos, retrasos de correspondencia, víveres y repuestos, etc.

Asuntos personales tiene reclamaciones y abonos de sueldo, peticiones de ascenso y de graduaciones, transportes de personal destinado, órdenes de embarco y desembarco, concesiones de invalidez, jubilaciones, retiros, etcétera.

Los 3 legajos de buques ordenados cronológicamente, contienen documentación de entrada y salida de buques en puerto, apresamientos, gastos, estadas en puerto, mandos de buques, relevos de mandos, ventas, remplazos y armo y desarmo de buques, habilitaciones, etc.

Los buques alfabetizados pueden contener actas de reconocimiento (en ellas constan, casi siempre, constructor, fecha y lugar de construcción, materiales empleados en ella, dimensiones y aparejo, máquinas y calderas y su fuerza, pruebas realizadas, dotación y cargo del buque, armamento, etc.); extractos de diarios de navegación; noticias de sumarias por accidentes o retrasos; entradas y salidas de puerto, naufragios, etc.

Los partes de viaje sólo se refieren a las condiciones de tiempo, mar y dificultades de la navegación.

Los 5 legajos de la Compañía Trasatlántica contienen sólo partes de viajes enteramente análogos a los anteriores.

Esta sección de Correos Marítimos está muy conectada con la de Nave-

(1) La relación de contenido de estas series están hechas conforme a nota proporcionada por Juan del Campo.

gación Mercantil hasta el punto de que muchas consultas sobre buques mercantes pueden resolverse en Correos Marítimos y a la inversa.

Por otra parte, en Expediciones se encuentran, a veces, noticias sobre correos marítimos y buques mercantes pues era frecuente que los buques de la Armada llevaran en su conserva los mercantes que navegaban con un destino próximo. Además, en casos de naufragio o accidente, los comandantes de los Departamentos y Apostaderos daban parte del mismo y de los auxilios prestados para atenuar el desastre.

Por último, no hay que olvidar que los capitanes de los correos y buques mercantes podían pertenecer, en determinadas condiciones, al Cuerpo general o al de Pilotos de la Armada y, en estos casos, pueden también encontrarse datos en sus expedientes personales.

Fuentes y Bibliografía

- A.B.— Documentación de la Sección.
M.N.— Ms. 833.— Reglamentos de 1764 y 1809.
Veitía y Linaje, José.— Norte de la Contratación de las Indias Occidentales.
Belloto, Manuel Lelo.— Correo marítimo hispano americano.
Estado general de la Armada, 1804.
Diccionario Espasa.

2.12. Corso y Presas

2.12. Corso y Presas

Esta institución ha sido tan estudiada a lo largo de todos los tiempos que resulta ocioso hacer una sinopsis de ella. Las Ordenanzas y demás disposiciones que regularon su actividad en España comprenden desde el siglo XIII en Aragón y Castilla hasta las Ordenanzas de Carlos IV de 20 de junio de 1801 que, con diversas adiciones, conservaron su vigencia hasta 20 de enero de 1908. En esta fecha se adhirió España a la declaración de París de 16 de abril de 1856 que abolía su práctica para todas las naciones que entonces y posteriormente la suscribieron.

La documentación correspondiente puede encontrarse en los archivos de la Corona de Aragón y generales de Valencia y Mallorca para el corso del Mediterráneo, especialmente el anterior a la unión de Aragón y Castilla; en el general de Indias, para el de América y en el de Simancas para la procedente de la Secretaría de Marina hasta 1783. El Museo Naval, en su colección Sanz y de Barutell contiene copias de documentación del Archivo de la Corona de Aragón y del general de Simancas; en la colección Vargas Ponce, originales y copias de diversos archivos, principalmente de los de la zona del litoral cantábrico, muchos de los cuales han desaparecido; en la Navarrete hay gran número de documentos relativos al corso de los siglos XVI al XIX, copiados en archivos de Instituciones y personajes particulares; la colección Vázquez Figueroa corresponde a los criterios sobre corso del primer tercio del siglo XIX; por último, en la serie general, se encuentran Ordenanzas, disposiciones y relaciones de los siglos XVIII y XIX y copias de otras anteriores.

La Colección Sanz y de Barutell tiene inventario manuscrito, coetáneo, de las dos series; la Vargas Ponce tiene en preparación su Catálogo impreso; la Navarrete tiene el «Índice» redactado por el P. Vicente Vela y publicado en 1946; la Vázquez Figueroa y la general se manejan con ficheros.

El contenido de nuestro Archivo se refiere principalmente a Armamentos, Campañas, Condecoraciones, Contrabando, Generalidad, Ordenanzas, Patentes, Presas, Prisioneros, Represas, Juicios sobre Presas, Sanidad, etc. correspondiente a los años desde 1784 hasta su abolición. Está clasificado cronológicamente en su serie única de Generalidad y Asuntos particulares.

Existe Catálogo de esta serie, redactado e impreso en 1953 por D. Julio Guillén y Tato con el título «Índice de los papeles de la Sección Corso y Presas: Archivo General de Marina D. Alvaro de Bazán».

Son 46 legajos que van desde 1784 a 1847.

Hay 4 libros Registros de asuntos, de 1784 a 1835.

Fuentes y bibliografía

Museo Naval.— Colecciones documentales.

Guillén y Tato, Julio F. «Índice de los papeles de la Sección».

2.13. Presidios

2.13. Presidios

La Sección comprende noticias y disposiciones referentes a presidiarios, vagos y prisioneros; a los funcionarios encargados de su custodia; a la conducción de los presos desde las provincias interiores hasta la costa, cuando debían cumplir sus condenas en Arsenales, buques o galeras o para su transporte a los presidios de Africa, cuando debían cumplirlas en ellos; a los encargados de su conducción; a la construcción de cuarteles para los presidiarios en los Arsenales de los tres Departamentos; a los delincuentes procedentes del Ejército y la Marina; a los procedentes de Tribunales civiles; a las levadas de vagos, su conducción a los Arsenales y destinos que se les daban; a los prisioneros de la guerra de la Independencia que estuvieron depositados en pontones en Sevilla y a su embarco para Baleares e Inglaterra, etc.

Su ordenación es:

	<i>Años</i>	<i>Legajos</i>
Generalidad	1784-1881	6
Asuntos particulares	1830-1909	7
Asuntos personales	Alfabético	18
Presidios y vagos	1785-1821	18
Libros registro	1729-1850	11

Sobre este tema se pueden consultar en el Museo Naval:

- Lasala Navarro, Gregorio.— Galeotes y presidiarios al servicio de la Marina de España.— Biblioteca de Camarote.— Imprenta del Ministerio de Marina.— 1961.
- Pérez Estevez, Rosa María.— Delincuencia en la España del siglo XVIII: los presidios de Marina.— Cuadernos de Investigación Histórica.
- 3.— Semanario «Cisneros» Fundación Universitaria Española.— 1979.

2.14. Navegación Mercantil

2.14. Navegación Mercantil

El año 1495 se levantó la prohibición de que los particulares fueran a las Indias sin autorización de los Reyes y empezaron a organizarse libremente expediciones de carácter comercial. Los inconvenientes de esta libertad se dejaron ver muy pronto y, para remediarlos, se creó la Casa de la Contratación de Sevilla el 20 de enero de 1503.

Desde entonces correspondió a esta Casa el aparejo y despacho de las flotas y la plena autoridad administrativa del comercio de Indias. Se llevaba en ella un registro de todas las mercaderías que salían para Indias y otro de las que llegaban de allí. Sin embargo, sus competencias no quedaban claramente delimitadas en las Ordenanzas de 1503 por lo que el 15 de junio de 1510 se promulgaron unas nuevas que concedían jurisdicción, en materia administrativa, a la Casa de la Contratación. En 1539 esta jurisdicción se amplió, haciéndola privativa en las causas civiles y criminales de los dueños y maestros de naos y gente de mar que navegara a Indias.

La Real Cédula de 15 de enero de 1529 había autorizado a varios puertos españoles para enviar navíos a América, siempre que sus mercancías estuvieran perfectamente registradas pero, como al regreso debían llegar obligatoriamente a Sevilla, esta autorización se utilizó muy poco, por resultar excesivamente gravosa. En la práctica esta disposición fue anulada cuando se creó el Consulado de Sevilla en 1543 pero no fue derogada realmente hasta 1573.

El comercio de Indias se hizo, desde muy pronto, a base de convoyes y flotas que se reunían para protegerse de los ataques de los corsarios. En 1521 se organizó la primera flota armada y en 1522 se creó la Armada de la Guarda de Indias; pero todo resultaba insuficiente por la osadía de los piratas y la de los dueños y capitanes de los buques mercantes que, para evitar dilaciones perjudiciales a su comercio, se esforzaban en navegar sueltos. Para impedirlo, se fueron dictando ordenanzas sucesivas para la organización y salida de las flotas; pero como en ellas se establecía el número de viajes anuales, las fechas aproximadas de salida de los puertos de uno y otro lado del Atlántico e incluso las derrotas que deberían seguir, se facilitaba también a los corsarios la posibilidad de organizar escuadras distribuidas en puntos estratégicos para poderlas atacar.

A mediados del siglo se dispuso que todas las naos fueran artilladas y con escolta de armada de cuatro galeones y dos carabelas y se creó una Armada de Guarda en Santo Domingo y otra en el cabo de San Vicente para proteger la recalada de las flotas.

Para anunciar la proximidad de la llegada de estas se disponía en ellas de los avisos, buques pequeños y maniobreros que se destacaban en determinados puntos y llevaban una derrota distinta para desorientar a un posible atacante que pudiera encontrar.

A lo largo del siglo XVII continuó utilizándose el sistema de flotas para el comercio de España e Indias.

Las guerras constantes que durante este siglo mantuvo España con las naciones europeas y, especialmente, con Holanda, decidida a despojar a los españoles de sus colonias americanas o, por lo menos, de los frutos que de ellas se extraían, hizo que se tomaran diversas medidas y se ampliaran otras anteriores para proteger el comercio. En 1607 y 1625 se estableció por R. Cédula la obligación de matricularse para todos los individuos que se quisieran dedicar a las industrias del mar y que los matriculados no pudieran salir a navegar sin su licencia correspondiente; en 1621 se publicaron las Ordenanzas de Corso que autorizaban a los particulares, en determinadas condiciones, para armar y artillar buques contra los enemigos de la corona; en 1633 se fijaron unas Ordenanzas para el arqueo de naves, con objeto de mejorar las condiciones marineras de estas; en 1649 se creó la Compañía del Brasil para fomento de la navegación y del comercio de esta provincia con la metrópoli; en diversas fechas se celebraron asientos con provincias, entidades y particulares para que mantuvieran escuadras, construyeran buques o explotaran una rama comercial específica.

El siglo xviii trajo consigo una reorganización del sistema de navegación comercial, favoreciendo en parte el desarrollo de la navegación de particulares en buques sueltos mediante una serie de disposiciones de carácter general para todas las provincias. Subsistieron las flotas, especialmente en épocas de guerra en que estaba prohibido navegar fuera de ellas. En 1717 se hicieron pasar a Cádiz los tribunales de la Casa de la Contratación y Consulado de Sevilla; esta medida —que fue largamente combatida por los sevillanos— resultó de gran eficacia para el apresto y despacho de las flotas en los tiempos en que lo habían de verificar.

En 1723 se aprobó un Reglamento para gobierno de los buques mercantes. Dependía la navegación mercantil, en su aspecto administrativo, de la recién creada Intendencia de Marina y correspondió a los Intendentes de los Departamentos y ministros de las provincias velar para el cumplimiento de las disposiciones que se iban estableciendo. En 1745 se publicó un nuevo Reglamento de los sueldos que debían percibir cada una de las clases que se empleaban en los buques y, en 1750, el Intendente de Cádiz formó una Ordenanza —que fue aprobada— en la que se incluían, además, los dos Reglamentos anteriores.

Los buques de comercio y pesca debían estar matriculados en la provincia a que pertenecían. Las patentes que autorizaban la bandera y navegación del buque se hicieron obligatorias a partir de las Ordenanzas de 1748 y, en poco tiempo, se llegó a establecer una regla general para su expedición y su empleo: así, el 12 de mayo de 1751 se encargaba a los Intendentes de los Departamentos y ministros de provincias que no dejaran salir a ninguna embarcación sin ella pues, en caso de ser apresada, podía ser considerada pirata y su tripulación tratada como tal.

Las patentes se daban por uno o dos años, para puertos específicos de América y Europa y se recogían al regresar el buque al puerto de origen pero, si volvía a salir dentro del plazo de duración previsto, se volvía a

revalidar sin tener que renovarla hasta el término del mismo. Cuando éste espiraba hallándose el buque fuera del puerto, el ministro de Marina de la provincia en que se encontraba —si estaba en América o en España— o los cónsules, en caso de estar en puerto extranjero, podían revalidarla hasta la fecha de su regreso. Más adelante se autorizó a los cónsules a expedir patentes en determinadas condiciones.

Estaba muy restringida la concesión de patentes a buques construidos fuera de España y adquiridos por españoles pero más aún lo estuvo a los extranjeros, aunque hubieran comprado el buque en España; incluso, en algún momento, estuvo prohibido realizar estas ventas. La Real Orden de 5 de febrero de 1779 autorizó a dar patentes a los extranjeros que hubieran estado domiciliados en España, durante un año, con casa abierta y poblada y habiendo renunciado al fuero de transeúnte; la embarcación, además, debía estar tripulada solamente por matriculados. En 1789 se prohibió dar esta patente si el dueño extranjero no había estado domiciliado en España durante diez años continuos y si no estaba matriculado.

En 1770 se establecieron las contraseñas para la navegación en el Mediterráneo: media saetía para velas latinas y medio navío para velas redondas. En 1787 se extendió esta orden para América y en 1788 se ordenó que todas las embarcaciones menos las de cabotaje debían llevar patente y contraseña, colocando ésta, cosida, sobre los pasaportes. A los de cabotaje bastaba la licencia concedida para este tipo de navegación.

Los buques que iban a América debían llevar, además de la patente proporcionada por los Intendentes o ministros de provincias, la que les daba el Ministerio de Indias. El 19 de agosto de 1799 se mandó que los Correos Marítimos llevaran la patente de Marina, además de las que llevaran por la vía de Estado.

En 1799, como consecuencia de haber transferido al Ministerio de Hacienda el Cuerpo de Intendencia, la navegación mercantil pasó a depender de los capitanes generales de los Departamentos y jefes y oficiales subalternos de las provincias y a ellos correspondió la expedición de patentes. El 1 de enero de 1802 se aprobó una Instrucción sobre todos los puntos que comprendía ésta: matriculación de embarcaciones, expedición de patentes, pasaportes y contraseñas, revalidación de aquellas y su cancelación, licencias para buques de cabotaje y formación de los roles o listas de dotaciones de las embarcaciones, con expresión del puerto en que estaba matriculado cada uno de sus individuos.

En 1834 y 1835 se establecieron las patentes de navegación para todos los mares y puntos del globo y en 1864 se dispuso fuera perpetua e inherente al buque mientras se hallara bajo el pabellón español; sólo podría renovarse por deterioro u otra causa legítima, previa cancelación de la anterior.

Los capitanes, patrones y pilotos, así como los demás oficiales de los buques mercantes, procedían de las Escuelas Náuticas creadas en las provincias marítimas, de los colegios de San Telmo de Málaga y Sevilla y, en ocasiones, pertenecían al Cuerpo general de la Armada que, en determina-

das circunstancias, podían navegar en buques del comercio: por ejemplo, el 3 de diciembre de 1885 se dio orden para que los buques de la Compañía de Filipinas fueran mandados por oficiales de la Armada. También en este aspecto hubo que establecer restricciones; en 9 de agosto de 1830 se estableció que los pilotos terceros no podían tener el mando de un buque.

Las tripulaciones de los buques mercantes, incluidos capitanes y patrones cuando no procedían de la Armada, debían estar matriculadas. En 1742 se ordenó que los Intendentes o ministros de las provincias formaran los roles o listas de las tripulaciones, siendo responsables de ellas los capitanes de los buques. En 1799 esta obligación pasó a los capitanes y comandantes generales de los Departamentos y a sus subalternos.

En 1755 se determinó que para la navegación mercantil se contratase solamente a los matriculados que no estuvieran en turno de servicio; en 1767 se dispuso no se admitiera marinería extranjera en buques a Indias; la R.O. de 4 de julio de 1784 autorizó a completar con voluntarios no matriculados las tripulaciones de los buques que no lo habían podido hacer con los matriculados: de estos se hacía relación para que, en caso de necesidad, pudieran ser reclamados para el servicio de la Armada. En la práctica, era una forma de matriculación.

Se multiplicaron también las disposiciones para evitar la desertión que, inevitablemente, se producía en los buques que iban a Indias de tal manera que, a veces no se encontraba forma de suplir las faltas para el viaje de retorno. En 1742, 1762, 1763, 1773 y 1783 se establecieron penas para los desertores pero sin mayor éxito a pesar de la ayuda que prestaban las autoridades militares y los Consulados y, desde el siglo XIX, incluso los gobiernos de las Repúblicas americanas.

En 1794 se aceptó oficialmente lo que hasta entonces se había tolerado en los buques que hacían el comercio en Europa: se admitió que la cuarta parte de las tripulación pudiera ser extranjera. En el siglo XIX la legislación se liberalizó mucho en éste y otros puntos, sobre todo, a partir de la introducción del vapor.

La orden del Ministerio de Hacienda de 31 de diciembre de 1868 —a la que dio fuerza de ley la de 20 de julio de 1869— abolió todas las medidas proteccionistas que aún se conservaban. Se autorizó la compra en el extranjero de toda clase de buques, mediante el pago de determinados derechos; que todo buque perteneciente a españoles se pudiera carenar y recorrer fuera de España; que los dueños de los buques pudieran hipotecarlos o venderlos libremente a nacionales y extranjeros; que un buque español puede completar su tripulación con extranjeros si le falta gente cuando se halla en un puerto que no sea de España, con anuencia del cónsul, aunque su número no debe pasar de la quinta parte de la tripulación. Se suprimieron los derechos de fondeadero, faros, sanidad, carga y descarga, etc., excepto los de lazareto y cuarentena y el de practica que quedaba sometido a las reglas prescritas por el Ministerio de Marina; y todos ellos se re-

fundieron en un impuesto único que se llamó de descargo y se recaudaba en las aduanas, con destino a Hacienda.

El 14 de junio de 1909 se aprobó la Ley de protección y fomento de las industrias y comunicaciones marítimas: el Reglamento para su aplicación se decretó el 13 de octubre de 1913. El 18 de noviembre de 1909 se estableció un Reglamento para contratación de las dotaciones de los buques mercantes. Y el 15 de diciembre del mismo año otro Reglamento para el arqueo de estos buques que se modificó ligeramente por R.O. de 2 de diciembre del siguiente año.

Las industrias marítimas se resentían del retroceso experimentado a lo largo del siglo XIX y era preciso revitalizarlas por otros cauces, en consonancia con la nueva era que se iniciaba.

Un aspecto muy importante de la navegación mercantil que apenas está reflejado en la documentación de este Archivo es el de la formación de Compañías navieras dedicadas al comercio de negros y mercaderías, transporte de viajeros y de efectos, pesca de altura, etc. en mares y puertos de Europa e Indias. Estas Compañías gozaban de fuerte protección real desde su fundación, con importantes aportaciones del Erario y su finalidad no era exclusivamente de lucro sino que servía de apoyo para el desarrollo de la política económica del país.

En Inglaterra, Holanda y Francia, la creación de estas Compañías data del siglo XVI pero, en España, es preciso llegar al XVIII para verlas surgir.

El primer asiento que celebró Felipe V con una Compañía tuvo lugar el 14 de septiembre de 1701, con la compañía Real de Guinea, establecida en Francia, para la introducción de negros en América durante diez años. El asiento ajustado con la Corte inglesa en 1713 para que la Compañía de Inglaterra se encargara de la introducción de esclavos negros en la América española durante 30 años, abrió las puertas de ésta a los buques del comercio inglés. A lo largo del siglo, los pactos y tratados que celebró la Corte española con sus amigos hoy y enemigos mañana contuvieron siempre cláusulas relativas al comercio y pesca en las costas americanas de uno y otro océano. Los abusos que cometían en la interpretación y aplicación de los convenios, obligaron en muchas ocasiones a reforzar la acción de los guardacostas encargados de la represión del comercio clandestino en Indias.

El ejercicio del derecho de visita por estos guardacostas en los buques mercantes ingleses y franceses y el desalojo y destrucción de los establecimientos que fundaban en distintos puntos de las islas y costas de la América Central y Meridional, con pretexto de comercio y pesca causó múltiples problemas a lo largo del siglo XVIII.

La convención entre España e Inglaterra sobre varios puntos de pesca, navegación y comercio en el Océano Pacífico, firmada en San Lorenzo el 28 de octubre de 1790, autorizó el paso de los mercantes ingleses por el cabo de Hornos y añadió una nueva dificultad a las que ya tenían estos virreinos para controlar sus actividades con la escasez de guardacostas y buques de guerra que se mantenían en sus puertos.

La Real Cédula de 23 de diciembre de 1716 había declarado abiertos los puertos de España a los buques extranjeros, dentro de ciertas condiciones e inmediatamente empezaron a surgir dificultades para su aplicación. Sin embargo, no se dictó una orden de carácter general hasta 1760 en que se fijaron las reglas que debían guardar los buques extranjeros a su llegada a los puertos españoles, manifestando en la aduana las mercancías que conducían y sometiéndose al derecho de visita, tanto en los puertos como en el mar, en un determinado radio de distancia de la costa. El tabaco y la sal, el azogue y la moneda, oro y plata labradas y sin labrar, necesitaban una licencia especial para su transporte que muy rara vez se concedía a buques extranjeros.

El Real Decreto de 16 de octubre de 1765 estableció el libre comercio entre España y Cuba, Santo Domingo, Puerto Rico, Margarita y Trinidad. En 1770 se amplió la gracia del comercio libre a la provincia de Yucatán y Campeche. En 1776 se extendió a la provincia de Santa Marta. El 2 de febrero de 1778 se incluyeron en el beneficio del libre comercio, Buenos Aires, Chile y Perú. El 12 de octubre del mismo año se aprobaron el «Reglamento y Aranceles reales para el comercio libre de España e Indias».

Paralelamente se fueron abriendo puertos en España para el libre comercio de América, aunque Cádiz siguió siendo el centro principal de él.

Conforme se iban declarando puertos libres para el comercio de América en este continente y en España, se creaban consulados en ellos, con funciones puramente comerciales. No obstante, era frecuente se produjeran cuestiones de competencia entre las autoridades civiles y los comandantes de Marina, en relación con la llegada y despacho de los buques, expedición o retención de pasaportes y patentes o cualquiera otra causa surgida, a veces, por disposiciones legales opuestas.

Las compañías de navegación y comercio se iniciaron, en el siglo XVIII, con la fundación de la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas en 1728, autorizada para llevar anualmente dos navíos con registro para Venezuela; en el mismo año se formó la Real Compañía de Honduras para el aprovechamiento de caobas; en 1733 se creó la primera Compañía de Filipinas que no prosperó, el 15 de octubre de 1737 se firmó un pliego, por el señorío de Vizcaya, para fundar una Compañía de pesca y navegación en Buenos Aires que no se llevó a cabo; en 1740 se expidió una Real Cédula para que en la ciudad de San Cristóbal de la Habana se formara una Compañía a cuyo cargo estuvieran la conducción de tabaco, azúcar y otros frutos de Cuba, conforme a las condiciones que en ella se expresaban; en 1755 se aprobaron las Ordenanzas de la Real Compañía de Comercio de Barcelona, para hacerlo en las islas de Santo Domingo, Puerto Rico y Margarita.

En 1775 se creó en Cádiz, por segunda vez, la Real Compañía de Filipinas que sólo tuvo vigencia a partir de la Real Cédula de 10 de marzo de 1785 que le dio privilegio exclusivo por 25 años para todas las expediciones a Filipinas y otras partes de Asia y retorno con frutos y efectos a los puertos de España.

Esta Compañía —que consiguió desarrollarse con el apoyo del Banco Nacional de San Carlos, creado en 1782— tuvo sus dificultades para consolidarse, por la oposición de los holandeses a que se estableciera el comercio de España con las Indias Orientales por el cabo de Buena Esperanza. Sin embargo hasta 1830 fue el único vehículo de comunicación directa con aquellas islas, prescindiendo de los buques de guerra que llegaban allí, siguiendo unas veces la derrota del Cabo de Buena Esperanza y otras la del Estrecho de Magallanes, lo que alargaba considerablemente la navegación.

La relación económica de Filipinas con Nueva España se mantuvo a lo largo de todo el siglo XVIII.

En 1789 se formó en Santander la Real Compañía de Navegación y Pesca que tenía por objeto fomentar la pesca de la ballena y otras especies e industrias derivadas en las costas de Patagonia. Desapareció, prácticamente, en 1798 pero tuvo una vida muy intensa en los pocos años de su existencia, en los que fundó varios establecimientos, realizó trabajos de reconocimiento e hidrográficos en las zonas próximas a estos e impidió que se asentaran allí los ingleses que, con los mismos fines, navegaban por aquellos mares.

Se crearon también compañías para asegurar caudales ajenos en expediciones marítimas, como la Compañía de Seguros marítimos de Cádiz de 1800 y, a lo largo del siglo XIX, se multiplicaron las empresas navieras de carácter más o menos paraestatal, como la Compañía Transmediterránea, que aún se conserva.

Para reunir bajo una sola Dirección todos los servicios relativos a la navegación civil que se encontraban bajo la dependencia de distintas autoridades se creó el 16 de octubre de 1901 la Dirección general de Navegación, Pesca e Industrias Marítimas, sustituidas después por la Dirección de la Marina Mercante y, por Real Decreto de 16 de enero de 1908, por la Dirección general de Navegación y Pesca marítima.

Esta Dirección quedó encargada de los asuntos confiados hasta entonces a la Dirección de la Marina Mercante y parte de los que hasta entonces habían estado confiados a la Dirección de Hidrografía.

Le correspondieron también los de personal de cabos de mar de puertos, guardapescas, prácticos, semáforos y vigías en el orden civil, así como los del personal que prestaba servicio en la indicada Dirección.

En agosto de 1934 la Navegación Mercantil pasó a depender del Ministerio de Industria y Comercio y se crearon en él las Direcciones generales de Comunicaciones y Pesca marítima.

La ley de 19 de febrero de 1942 creó la Subsecretaría de la Marina Mercante que asumió las funciones encomendadas a las dos Direcciones generales indicadas. La Subsecretaría debía depender del Ministerio de Industria y Comercio en tiempo de paz y, en caso de guerra, del Ministerio de Marina.

En el articulado de la ley se enumeraban determinadas competencias

que permanecían en la dependencia de Marina tales como el ejercicio de la jurisdicción en las zonas de aguas jurisdiccionales y otras, personal perteneciente a alguno de los Cuerpos de la Armada, vigilancia de costas, ayudantías y comandancias de Marina de las provincias y puertos, etc.

El 19 de julio de 1951 se creó el Ministerio de Comercio, en el que, entre otros servicios, se integró la Subsecretaría de la Marina Mercante, en condiciones semejantes a las señaladas.

Documentación

La documentación de esta serie está separada fundamentalmente en las tres secciones habituales: Generalidad, Asuntos Particulares y Asuntos Personales.

Generalidad comprendía, entre otras noticias, disposiciones sobre:

- Auxilios y pertrechos de Arsenales a embarcaciones nacionales y extranjeras.
- Banderas, gallardetes y divisas.
- Contrabando.
- Correos marítimos.
- Corso y Presas.
- Derechos de ancoraje, limpia, linterna, sanidad, toneladas, prácticos y otras contribuciones.
- Deserción y desertores.
- Extracción y venta de embarcaciones a extranjeros.
- Fletes.
- Asuntos de Inquisición, sus visitas, derechos, etc.
- Asuntos de jurisdicción, conocimiento de causas y competencias.
- Marinería de buques particulares y extranjeros.
- Moros y turcos.
- Naufragios y varadas.
- Patentes y pasaportes de navegación para comercio y corso y licencias a embarcaciones menores, contraseñas y señales de reconocimiento.
- Partes de entradas y salidas de embarcaciones.
- Puertos.
- Sueldos de tripulaciones.
- Sueldos y honores.

Está ordenada cronológicamente.

Los asuntos particulares, ordenados en la misma forma, contienen expedientes relativos a ocurrencias de embarcaciones, su capitán, dueño o personas conectadas con el incidente que origina el expediente, consulados y correos marítimos, naufragios y varadas, marroquíes y otros africanos.

Los Asuntos Particulares que no son de curso sucesivo están en legajos aparte desde 1801.

En la segunda mitad del siglo XIX se separan de esta sección los Asuntos personales y los de buques que se ordenan alfabéticamente.

Forman serie aparte «Corso y Presas» y «Correos marítimos», esta última en los años en que depende de Marina.

De todos modos, en Navegación Mercantil pueden encontrarse datos complementarios sobre aquellos temas.

No hay registros de las mercancías que transportaban los buques, ni de los pasajeros. Estas noticias aparecen ocasionalmente en la serie «Expediciones», cuando los buques de guerra abrían registro para traer de Indias efectos del Rey o de particulares y cuando llevaban azogue u otros productos a aquellas provincias.

En la serie Matrículas se pueden encontrar noticias del personal de las tripulaciones, dada su condición de matriculados.

Estos datos proceden, en su mayor parte, de los libros Registro de esta serie. No obstante, hay que recordar que, por orden de 9 de septiembre de 1847, los papeles referentes a Comercio que conservaba el Archivo del Ministerio de Marina fueron transferidos al local que ocupaba el de Comercio, Instrucción y Obras Públicas, conforme a comunicación del Archivero de Marina, de 25 de octubre del mismo año. Se conservaron, sin embargo, los que reflejaban la dependencia de Marina de buques y personal.

<i>El contenido de estos fondos es:</i>	<i>Años</i>	<i>Legajos</i>
Generalidad	1750-1919	24
Asuntos particulares	1786-1919	63
Asuntos personales-alfabetizados	-	51
Buques alfabetizados	-	152
Revista de matrículas	1859-	1
Relación de buques	1873-1883	1
Listas de buques	1897-1907	2
Patentes canceladas buques	1875-1901	7
Apostadero de la Habana. Altas y bajas de buques	1859-1878	1
Partes entrada y salida de buques extranjeros	1863-1883	1
Altas, bajas y novedades de buques	1859-1883	16
Patentes y contraseñas	1834-1838	1
Compañía marítima	1792-	1
Compañía de Filipinas	1786-1830	3
Documentos de las Provincias Marítimas	(1903) Alfab.	2
Total		<hr/> 326

Libros

Registros de generalidad, asuntos particulares y personales 1784-1827 4 libros

Entre la documentación que se está ordenando actualmente ha aparecido bastante que corresponde a esta Sección. Con ella se han formado 155 legajos que, en la cartela, sólo llevan el número del inventario hecho.

En conjunto la Sección ocupa 128,75 metros lineales de estantería.

Fuentes y Bibliografía

A.B.— Registros de Generalidad y Asuntos Particulares de la Sección.

Artiñano y de Galdácano, Gervasio.— Historia del comercio con las Indias durante el dominio de los Austria.

Fernández Duro, Cesareo.— La Armada Española.

Compilación legislativa de la Armada.

Aranzadi.

2.15. Arqueos

2.15. Arqueos

Se entiende por arqueo de una embarcación la medida de su capacidad o volumen interior. La unidad de medida se llama tonelada de arqueo y el número de toneladas que contiene un buque constituye su tonelaje.

No se sabe con certeza en qué época se comenzó a realizar el arqueo de los buques: una Ordenanza de 1511 fijaba la cantidad que debía pagar el Rey por tonelada a los dueños de las embarcaciones que se embargaban para sus empresas, lo que supone la existencia de especialistas que llevaban a cabo estas valoraciones, pero no existió una Ordenanza general que fijase el sistema de arquear hasta la de 20 de agosto de 1590 que señaló un método para tomar las dimensiones de las naves y el patrón que debía utilizarse para ello: el codo de ribera.

En las Ordenanzas generales de 21 de diciembre de 1607 se incluyeron disposiciones sobre construcción, medidas y arqueamiento de buques y el 19 de octubre de 1613 una Real Cédula dada en la Ventosilla derogó la Ordenanza de 1590 que volvió a regir en 1618 hasta 1633 en que se restableció la de 1613. En ésta se señaló como unidad de volumen la tonelada de arqueo y se dieron reglas precisas para deducir el número de las que el buque podía tener.

La tonelada de arqueo equivalía a ocho codos de ribera pero no se estableció con exactitud el valor del codo y las medidas de los buques sufrían variaciones muy importantes según la conveniencia de los arqueadores.

En 1666 se enviaron al Tribunal de Contratación codos reales, marcados y graduados, para que se entregara un ejemplar en cada uno de los puntos de arqueo.

Cuando más adelante se introdujo como medida de peso la tonelada de 20 quintales empezaron a producirse confusiones entre ambas unidades y no pocas dificultades, sobre todo, con relación al flete de las embarcaciones particulares y extranjeras contratadas para las expediciones. En 1738 una nueva Ordenanza definió la unidad que debía emplearse, el método para medir y calcular y el lugar y las personas que debían realizar los arqueos.

Tanto en los buques de guerra como en los particulares las operaciones de arqueo se llevaban a cabo en los Arsenales por los Capitanes de Maestranza, Constructores y otros individuos de Arsenales expresamente señalados para ello.

En 1742 se modificaron las Ordenanzas, conservando la misma unidad, pero, como posteriormente volvieron a confundirse las unidades de volumen y peso, en 1830 se dictó una Ordenanza que varió completamente el sistema y clasificó los buques por el peso de carga que podían llevar y no por su volumen interior. En 1844 se restableció la antigua clasificación, con algunas modificaciones pero, diversas causas, entre ellas las variaciones introducidas en la construcción como consecuencia de la aplicación del vapor a la propulsión de los buques, hicieron que los errores en la determinación del tonelaje fueran en aumento.

En 1874 y como consecuencia de los acuerdos de la Comisión Internacional reunida en Constantinopla para, entre otros asuntos, establecer para todos los países un sistema uniforme de arqueo, se aprobó el Reglamento de Arqueos para los buques mercantes al que corresponde la documentación de Arqueos que se conserva en esta serie de nuestro Archivo.

Los buques debían arquearse en los puertos capitales de provincia marítima, pero también podían hacerlo en otros puertos con la autorización del comandante de Marina de la provincia a que el puerto correspondiera. También estaba admitido que un buque español arqueara en puerto extranjero e inversamente que los buques extranjeros pudieran arquear en puertos españoles.

El arqueo debía hacerse por peritos especializados en presencia y con la intervención de un delegado del comandante de Marina de la provincia y otro del administrador de Aduanas.

Los arqueadores consignaban en un documento las dimensiones tomadas y el resultado de las operaciones hechas con las medidas obtenidas. Firmado y sellado este documento lo entregaba al comandante de Marina que, después de firmarlo y sellarlo, lo remitía a Madrid al inspector de Arqueos que, si lo encontraba conforme, lo devolvía con su firma y sello al comandante de Marina para que éste expidiera la certificación correspondiente.

Este certificado se remitía a la Administración de Aduanas para las anotaciones consiguientes y entrega al dueño, armador o capitán.

Anteriormente se produjo una diferenciación entre el arqueo de los buques de guerra y los mercantes: para aquellos, a partir de la época en que dejaron de viajar con registros a los puertos de América, se limitó el cálculo del arqueo al del volumen del agua desplazada cuando caían a la mar.

Cuando se creó la Subsecretaría de la Marina Mercante en 1942 cesó la dependencia de los buques mercantes, de pesca y de recreo respecto al Ministerio de Marina y la documentación que no había sido enviada antes a nuestro Archivo quedó como antecedente en el del organismo de nueva creación.

La documentación del Archivo es:

	<i>Años</i>	<i>Legajos</i>
Generalidad	1831-1901	1
Asuntos particulares	1872-1907	1
Buques extranjeros	1876-	4
Oficios de remisión	1876-	4
Convenios con naciones extranjeras	1874-1885	1
Buques	Alfabético	52
	Total	<hr/> 63

Ocupan 15,75 metros lineales de estantería

Fuentes y Bibliografía

A.B.— Generalidad de la Sección.

M.N.— Ms. 1455 y 1456.— Ordenanzas de Arqueo de 1738 y de 1742.

Reglamento para el arqueo de las embarcaciones mercantes de 1874.

Fernández Duro, Cesáreo.— Disquisiciones náuticas. Tomo V.

2.16. Arsenales

2.16. Arsenales

Hasta los primeros años del siglo XVIII la construcción naval militar estuvo a cargo, principalmente, de astilleros particulares: las armadas se formaban, en principio, por el sistema de embargo y asiento o el de compra. La administración de Marina se limitaba a la compra de géneros y bastimentos para ellas y a la custodia de unos y otros durante los armamentos y carenas que se habían de realizar. De estas funciones se encargaban los proveedores, tenedores y maestros.

En época de Patiño comienza la construcción de los buques de guerra por administración directa si bien se mantuvo el sistema de asiento para todos aquellos ramos de Arsenales que convenía conservar en dicha forma.

Se determinó entonces la fundación de los Reales Arsenales de Ferrol, Cádiz, Cartagena y la Habana. Funcionaban, además, en la península, los Astilleros de Guarnizo (Santander) que desde 1718 a 1769 fue puramente militar, Mahón y otros menores; en América, los Apostaderos de San Blas, Montevideo, Guayaquil y otros que, aunque en teoría eran solamente para carenas, frecuentemente se utilizaban para construcción; y el de Cavite, en Filipinas.

El desarrollo de los tres arsenales peninsulares se acentuó a partir de la R.O. de 20 de enero de 1732 que dividió la Armada Real en tres Escuadras que quedaron afectas a cada uno de los tres Departamentos: Cádiz, Ferrol y Cartagena.

En la Carraca existió, desde los primeros años del siglo, el Real Carenero junto al puente de Zuazo y, en 1717 se estableció otro en Puntales. El gran Arsenal inició sus obras en 1752 y comenzó a trabajar muy pronto, aún cuando las obras de construcción del mismo Arsenal se prolongaron largo tiempo y los diques 1.º y 2.º se comenzaron en los años 1784-85.

En 1726 se expidió una R.O. para construir un astillero en La Graña. Posteriormente se vio la conveniencia de trasladarlo a Esteiro que reunía mejores condiciones para la construcción naval y en 1746 se iniciaron las obras del nuevo Arsenal aún cuando en La Graña se continuó trabajando temporalmente en la construcción de buques. En 1747 se aprobó la ampliación del proyecto primitivo y las obras continuaron hasta 1773 según el nuevo proyecto al que, más tarde, habían de agregarse nuevas mejoras en diques e instalaciones.

Cartagena tenía un astillero para carena desde mediados del siglo XVI, pero la construcción naval mediterránea tenía su centro principal en las Atarazanas de Barcelona. En 1721 se determinó fijar en Cartagena el departamento de galeras y su atarazana y en 1728 se dio la orden de estudiar el proyecto de obras de un Arsenal con capacidad para construir incluso navíos. Las excavaciones para cimentar las obras de los almacenes comenzaron a fines de 1730 pero el primer proyecto fue sustituido en 1749 por el que, con mayor amplitud, elaboraron Sebastián de Feringham y Antonio de Ulloa.

Las obras se iniciaron con buen ritmo y continuaron hasta 1782 aunque algunas de ellas se completaran más tarde: pero la construcción naval había comenzado mucho antes.

En el aspecto orgánico, la creación del Cuerpo del Ministerio en 1717 proporcionó el personal que durante mucho tiempo había de dirigir el funcionamiento de los arsenales. El 17 de diciembre de 1737 se aprobó la Ordenanza de estos que desarrolló la organización para ellos esbozada en las Ordenanzas de 1725 del Cuerpo del Ministerio.

Correspondió así, al Intendente, el mando general y absoluto de los arsenales, en todo lo administrativo y gubernativo. La dirección de las faenas marineras del Arsenal, trabajos de maestranza, inspección de pertrechos y su exclusión y reemplazo estaban a cargo de jefe del ramo facultativo, llamado capitán de Maestranza; los acopios de materiales, custodia y conservación de efectos, contabilidad de haberes y demás asuntos económicos correspondían al llamado ministro de R. Hacienda, dependiendo uno y otro del Intendente que reunía en sí toda la autoridad. Los jefes militares sólo empezaban a ejercer la suya cuando se les ponía en posesión del mando del buque.

Las Ordenanzas generales de la Armada de 1748 —que dividieron la jurisdicción de Marina en militar y política— pusieron bajo la dependencia de los individuos del Cuerpo del Ministerio todos los asuntos que no eran de orden estrictamente militar: arsenales, parques de artillería, almacenes, maestranza, etc., y a todos los que trabajaran en éstos, correspondiendo al Intendente o sus delegados la jurisdicción civil y criminal sobre todos ellos, con exclusión de cualquier otra autoridad.

Estas Ordenanzas de 1748, aún cuando se titulaban «para el gobierno militar, político y económico de la Armada» sólo comprendieron los dos primeros aspectos y no desarrollaron el último. Se mantuvo pues, para los arsenales, la vigencia de las Ordenanzas de 1737.

En 1772 se introdujo una subdivisión entre la parte económica y la gubernativa y se encomendó el gobierno de los arsenales a los capitanes generales de los Departamentos. En 1776 se publicó una nueva Ordenanza de Arsenales que despojó definitivamente a los intendentes de toda autoridad en ellos. Creó el empleo de inspector general de Marina, con el mando universal y absoluto de los arsenales, dando a éstos una organización puramente militar. Paralelamente, la dirección de las obras en construcción correspondió al ingeniero general y se crearon las Juntas de Departamento que debían entender en todos los asuntos económicos del Arsenal, sus surtimientos, etc.

Los arsenales comprendían los almacenes general, de depósito y de excluido; gradas de construcción, diques de carenar en seco, de madera, obradores, cuarteles y otros edificios para construcción, carena y armamento de buques, cordelería, parque de artillería, oficinas de cuenta y razón, presidio, hospital, etc.

El mando del Arsenal se dividió entre tres jefes: el subinspector de pertrechos, el ingeniero director y el comandante del Arsenal.

A cargo del primero quedaron las recorridas de aparejos de los navíos, almacén general o teneduría, de depósito y de excluido y la facultad de inspeccionar todas las obras que se hacían en el Arsenal, especialmente los obradores de instrumentos náuticos, de velamen, armeros, etc.

El ingeniero director tuvo a su cargo la construcción, carena y recorridas de navíos, arboladuras y composiciones de dique y demás obradores del arsenal y todas la fábricas de lonas y jarcias, así como la construcción de edificios hidráulicos y civiles en el mismo.

También le correspondía nombrar a los ingenieros ayudantes de construcción, contraмаestres y capataces que debían dirigir las cortas, labras y conducción de maderas, previo reconocimiento de los montes adecuados; y la inspección de las obras que se hicieran por asiento.

El comandante del Arsenal, como delegado del capitán general del Departamento, asumió el mando de todos los oficiales de mar, marinería, presidio, rondines, etc; la distribución de la gente según necesidades del servicio, de acuerdo con los otros dos jefes y a él correspondió la vigilancia y seguridad del Arsenal, así como su gobierno político y militar.

Por otra parte, todos los buques desarmados tenían, por Ordenanza, un comandante con un oficial subalterno para cuidar, al propio tiempo que de su casco, de todos los efectos que le correspondían. También lo tenían los navíos en construcción, desde que se les ponía la quilla, del mismo modo que los en carena, para vigilar los progresos de las obras.

Cada uno de estos jefes tenía un subjefe y varios oficiales en calidad de ayudantes para cumplimiento de los diversos fines de su cargo.

Para el giro interior de cuenta y razón de que era jefe principal el intendente del Departamento, había seis dependencias en cada Arsenal a cargo de un comisario de depósitos, otro de astillero, un interventor de Hacienda, un guarda-almacén general, otro de depósito y otro de excluido, con funciones claramente delimitadas y proporcionado número de subalternos.

La Ordenanza económica de 1799 que hizo depender el Cuerpo del Ministerio de la vía de Hacienda significó una diversificación total de jurisdicciones pues hizo depender de este Ministerio todos los asuntos de orden económico, aún manteniendo la jurisdicción de los jefes militares en lo referente al personal y construcción, si bien ésta compartida con los ingenieros.

En 1802 se anuló la Ordenanza económica de 1799 y se restableció, para los arsenales, la de 1776.

El 6 de mayo de 1803 se aprobó una R. Instrucción para el gobierno de los arsenales y de los gastos de Marina en sus Departamentos, manteniendo la vigencia de la Ordenanza de 1776 para todo lo que no afectaba los aspectos económicos.

Se publicaron nuevas Ordenanzas de Arsenales el 15 de julio de 1870, el 7 de mayo de 1886 y el 18 de julio de 1893; y el 18 de febrero de 1895 el Reglamento de Contabilidad para ellos. La Ordenanza de 1893 fue sustituida por la de 15 de febrero de 1911 y ésta fue derogada por decreto de

1966. El reglamento de Contabilidad de 1895 mantuvo en cambio su vigencia, con las alteraciones consecuentes a las disposiciones posteriores.

En cuanto a la construcción naval propiamente dicha, se puede señalar un período de auge en la segunda mitad del siglo XVIII.

A comienzos del XIX se manifiesta ya la decadencia que se iba a acentuar a lo largo de todo el siglo.

El empleo del hierro y el acero en la construcción y la aplicación del vapor a la propulsión de los buques obligaron a una reestructuración de los Arsenalas y de la organización de los mismos aún cuando, en 1850, continuara en ellos la construcción de buques de madera; pero eran tan evidentes las ventajas de los nuevos sistemas que se recurrió entonces a la adquisición de buques en el exterior. Con los planos de los adquiridos en Inglaterra se intentó la construcción de otro en Ferrol que no consiguió la misma estabilidad, tal vez porque los planos entregados por la constructora inglesa no eran del todo exactos o por defectos de la construcción.

Para estas fechas ya habían comenzado a surgir astilleros particulares del nuevo sistema. En 1846 la casa Abella, Braña y Compañía comenzó a edificar el astillero llamado «Reverbero», inmediato al arsenal de Ferrol, para la construcción de buques mercantes. Años después pasó a ser propiedad de la familia Vila que, a partir de 1888, también construyó buques de guerra en ellos.

En 1881 se creó en Matagorda una factoría naval para construcción y reparación de los buques de la Compañía Trasatlántica Española, fundada por Antonio López. En 1913 fue vendida a la Sociedad Española de Construcción Naval.

Vea-Murguía Hermanos fue otro astillero que se constituyó en Cádiz en 1888 con el nombre de Factoría Naval Gaditana para construir los buques que después fueron adjudicados a los Astilleros del Nervión. La Sociedad se redujo entonces a los tres hermanos de quienes tomó el nombre. En 1892 se incorporó a la empresa Ignacio de Noriega y la sociedad se llamó Vea-Murguía, Noriega y Compañía.

El 24 de noviembre de 1894 se asoció este astillero con la sociedad británica «Vickers, Sons and Maxim Company Ltd.» y «La Maquinista Terrestre y Marítima» de Barcelona y constituyeron una nueva sociedad «La Constructora Naval» que en 1918 pasó a manos de la entidad bilbaína Echevarrieta y Larrinaga que más adelante se llamó Echevarrieta y Maruri.

Los Astilleros del Nervión fueron fundados por la empresa de José Martínez de las Rivas y Charles Mark Palmer en terrenos de Sestao, en 1888: el primero aportaba el capital a la empresa; el segundo era ingeniero naval y responsable técnico. El 1 de junio de 1889 se firmó la contrata con esta empresa para la construcción de tres cruceros de faja blindada y cubierta protectora.

A mediados de 1892 la Compañía quebró: el Gobierno se incautó de los Astilleros y se nombró al Contralmirante D. Pascual Cervera y Topete director técnico administrativo de ellos, cargo en el que permaneció hasta

Posteriormente, en 1919, los Astilleros fueron adquiridos por «La Constructora Naval».

La ley de Organizaciones marítimas y Armamentos navales de 7 de enero de 1908 determinó que en los establecimientos para construcción y carenas de Ferrol y Cartagena se sustituyeran los trabajos por administración por un régimen de contrata con una entidad industrial domiciliada en España y sometida a las leyes españolas. En las cláusulas de la contratación se preveía todo lo referente a reservas, garantías y ordenamientos de incautaciones que pudieran convenir al Estado más adelante.

Como organismos ministeriales creó esta ley una Jefatura de Construcciones Navales, Civiles e Hidráulicas para el estudio e inspección de las obras, contrataciones para realizarlas y adquisición de materiales. Y, en el recién creado Estado Mayor Central, una sección llamada Dirección de Material.

En este régimen quedaban destinados los establecimientos de construcción, de los arsenales militares propiamente dichos. En cuanto a los establecimientos de Cádiz se reservaban, de momento, para realizar obras nuevas y de reparación y reforma por administración, aunque se facultaba al gobierno para ceder temporalmente a la entidad concesionaria de los establecimientos de Ferrol y Cartagena los talleres de artillería de la Carraca y los almacenes precisos, en condiciones similares a las establecidas para Ferrol y Cartagena.

La contrata se firmó con la Sociedad Española de Construcción Naval, entidad constituida exclusivamente para estos fines, en la que se integraron grupos industriales y bancarios españoles e ingleses bajo los condicionamientos requeridos. La Sociedad tomó posesión de los astilleros de Ferrol y Cartagena en 1909, de los talleres de artillería de la Carraca en 1909-1915 y de San Carlos en 1923. Asimismo adquirió la factoría de Matagorda, en Cádiz (1914) y los astilleros de Sestao (1915), de Reinosa (1917) y del Nervión (1920 a 24).

La ley de Reorganización de la Armada de 24 de noviembre de 1931 suprimió la Jefatura de Construcciones Navales, Civiles e Hidráulicas y la sección de Material del Estado Mayor y creó, en cambio, los Servicios Técnicos Industriales de Ingeniería Naval, intentando darles una mayor autonomía respecto a los organismos militares.

La Ley de 2 de septiembre de 1939 creó la Dirección de Construcciones e Industrias Navales Militares con atribuciones similares a las de la antigua Jefatura. Por otra parte, la ley de 20 de enero de 1940 dispuso que el Consejo Ordenador de Construcciones Navales Militares se incautara de las Factorías de las zonas industriales de los arsenales y astilleros de Ferrol y Cartagena cedidos a la antedicha Sociedad, subsistiendo la incautación hasta la entrega de aquellos establecimientos a la entidad industrial que se formara conforme a la ley de 2 de septiembre de 1939. El año 1941 se dispuso también la incautación de parte del Arsenal de la Carraca por el mismo Consejo. Igualmente, por decreto de 16 de octubre de 1941 se hizo car-

go el Consejo de los talleres de artillería de la Carraca, por denuncia del contrato de cesión concertado en 10 de abril de 1915 con la misma Sociedad.

El Consejo Ordenador de Construcciones Navales Militares se disolvió por decreto de 18 de febrero de 1949, como consecuencia de la creación de la Empresa Nacional Bazán, de carácter paraestatal que tomó a su cargo la construcción naval en los astilleros militares.

El Decreto de 29 de diciembre de 1966 sobre reorganización de las estructuras concernientes al material de la Armada configuró la Jefatura de Apoyo Logístico (JAL) con tres Direcciones: de Aprovisionamiento y Transportes (DAT), Investigación y Desarrollo (DID) y de Construcciones Navales Militares (DIC).

En esta última están comprendidas la antigua Dirección de Construcciones e Industrias Navales Militares y la Dirección de Material.

Sin embargo, a nivel de ley, sólo desaparecen estos organismos el 4 de junio de 1970, cuando se deroga la de 2 de septiembre de 1939 al aprobarse la ley Orgánica de la Armada que rige en la actualidad.

La documentación referente a construcción naval de los siglos XVI y XVII y la del siglo XVIII hasta 1784, se halla en el Archivo general de Simancas, en las secciones Guerra y Marina y Secretaría de Marina, respectivamente, ésta última clasificada en la misma forma que la nuestra. La documentación posterior a 1936 está siendo depositada en el Archivo de la Administración Central de Alcalá de Henares y su clasificación responde a la orgánica del Ministerio.

En el Museo Naval existen también gran número de manuscritos correspondientes tanto a la construcción de los arsenales como a construcción naval propiamente dicha, de los siglos XVIII y XIX. La colección Sanz y Barutell en sus dos series, Corona de Aragón y Simancas, tiene copias recogidas en estos Archivos, de documentos referentes a construcción y formación de Armadas en los siglos anteriores al XVIII y lo mismo sucede con la Colección Vargas Ponce que contiene documentación muy interesante en este aspecto, de archivos hoy desaparecidos de las villas costeras del País Vasco y de Santander.

También el Archivo general de Indias posee documentación muy importante especialmente en lo que afecta a los arsenales de América y a la formación de las expediciones para la conquista y colonización de las tierras americanas y filipinas.

Como casi todas las series, ha padecido pérdidas documentales a consecuencia del incendio del antiguo Archivo de la Administración Central de Alcalá en 1939. En el Museo Naval se conserva el Inventario de la documentación remitida allí en 1869 y, por consiguiente, perdida.

La documentación de nuestro Archivo comprende:

<i>Arsenales</i>	<i>Años</i>	<i>Legajos</i>
Generalidad	1738-1922	26
Generalidad de asuntos	1784-1817	30
Maderas	1761-1806	21
Acopios	1780-1806	21
Construcciones	1784-1806	13
Cáñamos	1784-1810	12
Diques	1784-1791	8
Carbón piedra	1790-1792	2
Nueva población de S. Carlos	-1793	1
Carbón de piedra	-1796	1
Nueva población de Ferrol	1785-1797	2
Empresas	-1804	1
Venta de buques	-1818	1
Compra de buques	-1819	1
Varios asuntos	1785-1830	46
Asuntos particulares	1821-1932	271
Individuos. Generalidad	1783-1864	10
Individuos. As. Particulares	1784-1845	39
Individuos. As. Personales	Alfabetizado	8
Individuos. Pensiones	1784-1830	43
Total		<hr/> 557

<i>Libros Registro</i>	<i>Años</i>	<i>Legajos</i>
Archivo Ministerio	1784-1828	7
Archivo de Cádiz	1716-1869	4

En Varios Asuntos y Asuntos Particulares se encuentra documentación semejante a la que antes viene separada por conceptos. Además, dentro de Asuntos Particulares, hay legajos sobre determinados asuntos, como son:

	<i>Años</i>	<i>Legajos</i>
Fragatas	-1824	1
Guarnizo	1757-1835	3
Puertas del dique de Ferrol y corte de maderas en Puerto Rico	1840-1842	1

	<i>Años</i>	<i>Legajos</i>
Pleito por construcción de la Cristina, Isabel II y Cortes	1832-1849	2
Anticipo de 20 millones	1850-1856	2
Estados de jornales y valores	1874-1875	1
Dique de la Campana	1862-1878	2
Adquisiciones	1881-1882	1
Existencias de material en Cartagena ...	1885-1886	1
Cavite. Documentación que previene la Ordenanza	1888-1889	1
Relaciones de existencias de entradas y salidas, de fondos económicos, de estado de buques desarmados	1885-1890	1
Facturas efectos adquiridos por Comisión M. ^a en Londres	1885-1894	1
Astilleros particulares	1884-1899	4
Estados de Artillería	1868-1900	15
Reorganización de Arsenales: Proyecto duque de Veragua	1901-1903	1
Juntas Administrativas. Copias de Acuerdos	-1904	1
Partes, relaciones y estados de obras ...	1856-1914	18
Estados de buques	1893-1914	
Estaciones de radio	1925-1928	1
Acuerdos Junta Ferrol y Cartagena	1931-1932	1
Proyecto y Contratas de obras	1930-1935	1
Astilleros del Nervión	1892-1897	56

Las secciones de Cavada y Liérganes, Consignaciones, Contratas, Asientos y Comisiones de Marina en Inglaterra y Francia, contienen documentación complementaria de los asuntos de esta Sección. También pueden encontrarse datos en los expedientes personales de los jefes encargados de la construcción o adquisición de este material, así como en la sección de Expediciones y, a partir de 1830, en los expedientes de buques, historiales, anotaciones, cuadernos de máquinas, de bitácora, etc., aunque ninguna de estas series sea muy completa.

Junto a la Sección de Arsenales del Archivo Central se ha colocado — aunque con completa separación— la documentación de Cartagena que el almirante D. Julio F. Guillén había ordenado con este título.

Contiene esta subserie de Cartagena:

<i>Arsenales</i>	<i>Años</i>	<i>Legajos</i>
Remolcador y varios	1862-1871	1
Carbones	1891-1892	1
Detall	1860-1872	1
Viveres	1879-1883	2
Presas	-1879	1
Fondos económicos	1883-1892	1
Expedientes	1867-1868	2
Subastas	-1897	1
Cañamos	-1884	1
Acopios	1857-1888	2
Ordenes	1829-1841	1
Junta	1887-1896	5 sin continuidad
Obras	1854-1876	3
	1891-1892	1
Estados de obras	1883-1885	1
Materiales	1873-1891	6
Jarcias	1744-1882	7
Subispector	1792-1845	5 sin continuidad
Ingeniero director	1791-1812	5 sin continuidad
Cmte. Ingenieros	1813-1818	1
2. ^a Comandancia	1773-1870	4 sin continuidad
Comandante	1772-1870	23
RROO	1807-1860	2 sin continuidad

Ocupan 144,20 metros lineales de estantería.

Fuentes y Bibliografía

Ms. 1240 y 1468

Saralegui y Medina, Leandro. Historia del Cuerpo Administrativo de la Armada.

Taxonera, Luciano. El Arsenal de Ferrol.— Apuntes históricos. Ferrol, 1888.

Ordenanzas para el gobierno militar y económico de sus Arsenales, 1776.

Estados generales de la Armada.

Aranzadi.— Colección Legislativa.

Sociedad Española de Construcción Naval. Madrid 1908 y 1929.

2.17. Comisiones de Marina en el extranjero

2.17. Comisiones de Marina en el extranjero

El estado desastroso de la economía española en el primer tercio del siglo XIX se reflejó en gran medida en su Marina de guerra. Perdida la mayor parte de las provincias americanas, se consideró gasto supérfluo la conservación de una Marina respetable y de alguno de los Cuerpos que la habían de servir. Con tal criterio restrictivo se suprimió el Cuerpo de ingenieros que fue sustituido por el de constructores prácticos que, naturalmente, no eran valores equivalentes. Ciertamente es que en los Arsenales continuaba la construcción y carena de buques pero a ritmo lento o, más bien, cuando lo permitía el estado de los caudales: muchos buques se perdieron, en esos años, por no poder carenarlos; otros, a media construcción o apenas iniciada ésta tuvieron que ser abandonados por falta de fondos económicos para continuarlos y se perdieron in situ. Por otra parte, los sistemas de construcción naval habían cambiado considerablemente, con la utilización del vapor para los trabajos del Arsenal y, sobre todo, para la propulsión de los buques: Inglaterra, Francia, Alemania e Italia, incluso los Estados Unidos de Norteamérica, tomaron una considerable delantera a España en este período de nuestra historia.

Se inició entonces la adquisición de buques en el extranjero. El año 1816 se hicieron para España, en Burdeos, una fragata, dos bergantines y dos bergantines goleta. En 1818 se compraron a Rusia cinco navíos y cinco fragatas cuyo recuerdo aún pesa sobre la Marina que, sin embargo, nada tuvo que ver en esta adquisición.

Pero es a partir de 1840 cuando, en un intento de recuperar el tiempo perdido, comienzan a hacerse en gran escala las compras de nuevo material. En Londres se había establecido la casa comercial Zulueta que tenía en Cádiz su filial «Zulueta e Hijos». Es probable comenzaran sus relaciones con la Armada a través de la compra de carbón mineral para el Arsenal de la Carraca pues en 1843 hace una exposición al Ministerio de Marina en la que demuestra que los gastos de traslado de cualquier efecto que se adquiriera deben recaer en el comprador.

También en el año 1843 se le encargan la adquisición de una draga y un vapor. Pero, en todo caso, no era conveniente prescindir de la presencia y parecer de los especialistas que habían de mandarlos, tanto para inspeccionar la construcción de los buques como para familiarizarse con el nuevo material.

El 11 de octubre de 1844 se envió a Inglaterra, a las órdenes del jefe de Escuadra Casimiro Vigodet, una comisión de la que formaba parte Baltasar Vallarino y Valderrama. Tenía la misión de contratar e inspeccionar la construcción de una corbeta de grandes dimensiones, la *Villa de Bilbao*, un buque de vapor, de hierro, el *Vulcano* y otro, también de vapor, de madera, el *Blasco de Garay*. Pero no era éste su único objetivo pues también debía enviar cuanta información pudiera sobre la nueva maquinaria, material y artillería que se empleara en aquel momento y fuera aconsejable conocer.

Como consecuencia de ello, el 3 de julio de 1845 se ordenó a la Comisión que comprara 24 cañones de calibre de 322 cureñas completas y 2 juegos de

útiles para el servicio de la Artillería, para que pudieran servir de modelo en nuestros Arsenales; el 20 de agosto se previno a Vigodet que los buques que se estaban construyendo en Inglaterra debían venir provistos de los nuevos envases para la conservación y seguridad de la pólvora que se estaban empezando a utilizar allí y que adquiriera 3 más para que sirvieran también de modelo; el 13 de diciembre se le encargaron dos juegos completos de herramientas y útiles de carpintero y calafate, para que sirvieran de modelo en los arsenales de Cádiz y Ferrol; y el 25 del mismo mes y año le pidieron remitiese dos máquinas de vapor de alta presión, de 4 y 12 caballos para establecer dos talleres en el arsenal de Ferrol: uno para aserrar maderas y otro para clavazón de motonería y para afilar herramientas.

En julio de 1846 había regresado Vigodet a España cumplida su comisión.

Evidentemente existía un convenio entre el Ministerio de Marina y la Casa Zulueta, de Londres, para que ésta comprara el material que se le encargara, bien directamente o a través de los comisionados. El 9 de abril 1847, el cónsul general en Londres dice al embajador de España que dicha Casa es el agente del Ministerio de Marina pues hace las adquisiciones de R.O. dirigida a la misma; a la queja que, de su parte, trasmite un mes más tarde el embajador a Marina, se contesta de R.O. al Ministro de Estado el 25 de mayo que el 15 del mismo mes se encargaron a D. Pedro Juan de Zulueta, en Londres, dos máquinas de bucear para los arsenales de la Carraca y Ferrol.

Por R.O. de 4 de abril de 1848 se comisionó nuevamente a Casimiro Vigodet para que, acompañado esta vez por Carlos Aguilera, pasara a Inglaterra a inspeccionar la construcción de tres vapores, *Colón*, *Pizarro* y *Cortés* que más tarde se redujo a la de los dos primeros. El 31 de julio del año siguiente se encontraban de regreso en España los comisionados y, naturalmente, los buques.

La R.O. de 26 de agosto de 1849 para que, en lo sucesivo, cuando se fuera a construir en los arsenales españoles un buque igual a los adquiridos en el extranjero, precediera la operación de poner en seco el buque para rectificar las dimensiones y figura de su plano por medio de las medidas que se tomaran sobre su casco, fue consecuencia de la diferencia de calado que se notó entre la corbeta *Ferrolana*, construida en Ferrol, con los planos de la *Villa de Bilbao* que lo fuera en Londres.

Fue éste un intento para reanudar la construcción en los Arsenales, así como también lo fue la orden que un año más tarde se dio para que en los talleres de estos se establecieran gradualmente máquinas y herramientas modernas, incluyendo en el presupuesto de 1851 el gasto de las absolutamente precisas y de inmediata aplicación.

A su vez, el Real Decreto de 23 de marzo de 1850 que concedió a Marina un suplemento de crédito de 30 millones de reales para la construcción de seis buques de vapor y dos transportes, parece el reconocimiento de la necesidad urgente de remediar la lamentable situación de la Armada.

El 25 de marzo de 1850 se comisiona a Pablo de Llanes y Ginard para que con el auxilio de José María Beranger y José Polo de Bernabé inspeccione la construcción de dos vapores en Inglaterra. El 1 de abril se manda vaya también Trinidad García Quesada y López Llanos.

El 8 de abril del mismo año la Sociedad del conde de Torre Díaz de Londres (Zulueta), en representación del Gobierno español, celebró un contrato con Mr. Thomas White para proveer las máquinas y herramientas para la factoría y varadero del Arsenal de Ferrol.

Desde 1850 a 1861 las disposiciones son unas veces relativas a los jefes comisionados en Inglaterra y otras a la Casa Zulueta y Compañía que cada vez aparece más implicada en las adquisiciones que hace el Ministerio de Marina hasta el punto de que, el 6 de octubre de 1859, se establece cuenta de interés recíproco entre uno y otra para los pagos que se verifiquen por los servicios de Marina de que se halla encargado. El 12 de diciembre de 1857 se habían aprobado las condiciones propuestas por dicha Casa para encargarse en Inglaterra de las operaciones que le confiara el Ministerio de Marina, directamente o a través de sus comisionados.

La R.O. de 25 de marzo de 1857 dispuso que Miguel Lobo pasara a Francia para adquirir una o más dragas de vapor para la limpia de los caños de la Carraca. Seguía aún allí cuando, en enero de 1859, se le mandó trasladarse a Inglaterra para establecer la Comisión de Marina encargada de adquirir buques de vapor. Formaba parte de esta Comisión Trinidad García de Quesada y López Llanos que ya había ido en otras ocasiones para fines análogos; pero regresaron ambos a España sin que se reflejara en disposición alguna el propósito de organizar estas Comisiones.

Es preciso llegar al año 1861 para encontrarlas. En este año aparece completamente elaborado el régimen de las Comisiones de Francia e Inglaterra.

El 17 de abril se señalaron las personas que habían de componer estas Comisiones y las reglas que debían observar los funcionarios encargados de la dirección y administración de las construcciones que se emprendieran en el extranjero.

Con objeto de regularizar los abonos que se harían en adelante a los jefes y oficiales de los distintos Cuerpos de la Armada que obtuvieran comisiones de servicio en los países extranjeros mas frecuentados para la construcción de buques y adquisición de efectos para la Marina militar, así como para el estudio de materias relativas al adelanto de los diferentes ramos del material marítimo, el 4 de mayo se especificaron los sobresueldos de los comisionados en Inglaterra y Estados Unidos por una parte y, por otra, en Francia, Bélgica, Italia y Alemania.

El 1 de junio inmediato se fijaron las reglas para la Contabilidad de las Comisiones de Marina en el extranjero.

El 23 de abril de 1862 se mandó abonar determinadas cantidades para pago de alquileres del local en que se iban a establecer las oficinas en Londres, sirvientes, gastos de escritorio, etc.

El 8 de agosto del mismo año se manifiesta a la Casa Zulueta y Compañía que si en lo sucesivo satisface algún pedido de Ultramar sin orden del Ministerio, no le será abonado el desembolso. Esta orden se traslada a Filipinas y la Habana para que, en caso de urgencia, tramiten el pedido a través de la Comisión de Marina en Londres.

El 9 de septiembre inmediato se fijaron los abonos que, para trasladarse a sus destinos, debían hacerse a los Maquinistas que contrataran las Comisiones de Francia e Inglaterra.

El 3 de febrero de 1863 hay una curiosa disposición sobre unos remachadores que se habían contratado para el Arsenal de Cartagena: se dice que deben procurar que entiendan el contenido del contrato y se pregunta si pueden emplearse los remachadores para calafatear y armar y si se les indicó así en el contrato pero, si son especialidades diferentes, procuren contratar de estos en Inglaterra.

En estos primeros años en que las Comisiones de Marina en el extranjero se constituyen como nuevos organismos de este Ministerio se multiplican las disposiciones para limitar la autonomía con que funcionaron mientras no tenían una organización definida.

El año 1874 había Comisiones de Marina en Londres, Viena, Bruselas y el Havre. Por orden de 22 de agosto de dicho año se suprimió la de Nueva York, donde sólo debía quedar el oficial del Cuerpo Administrativo encargado del pago de carbones para los buques cañoneros del Apostadero de la Habana.

Sin embargo, el 3 de mayo de 1876 se nombró la Comisión de jefes y oficiales que debían representar a la Marina en la Exposición de Filadelfia durante tres meses y el 5 de octubre del mismo año, se restableció la Comisión y se nombró a Juan Montojo, agregado naval a la legación de Washington, jefe de la misma.

El 15 de enero de 1877 se declaró que la Comisión de Marina en Bayona era de carácter permanente y que su jefe tenía categoría de jefe de Comisión; el día 17 del mismo mes y año se declaró idéntico carácter a la Comisión de Marina en Francia.

En 1878 había Comisiones de Marina en Alemania, Austria Hungría e Italia, Francia, Inglaterra y Portugal. El 28 de marzo de este año se resolvió que al agregado naval de las Legaciones de Dinamarca, Suecia y Noruega se le abonara el sueldo de jefe de Comisión en Inglaterra.

El 6 de febrero de 1879 fue destinada una Comisión de Marina, investida por Estado con carácter plenipotenciario, para pasar a Cochinchina con una delicada comisión, de carácter más o menos comercial. Era jefe de esta Comisión el teniente de navío de primera clase, Melchor Ordóñez y Ortega y le acompañaban los alféreces de navío Angel Elduayen y Manuel Cotoner. Permanecieron allí durante algo más de un año y, una vez concluidas las negociaciones satisfactoriamente, se retiraron a nuevos destinos, dejando en manos de los funcionarios de Estado la conservación de las estipulaciones acordadas.

El 14 de octubre de 1879 se mandó establecer los haberes que iban a disfrutar los jefes y oficiales de los Cuerpos de la Armada destinados a China en Comisión de servicio.

El 4 de febrero siguiente se resolvió suprimir la Comisión de Marina en Francia y que, a la de Inglaterra, se agregara un jefe u oficial de Artillería de la Armada: esta Comisión quedaría encargada de todos los asuntos que pudieran surgir en ambos países para lo cual uno de sus individuos sería nombrado agregado naval de la Embajada de Londres y a otro se le nombraría agregado en la de París pero, como el Agregado naval de la Legación en París era jefe de la Comisión de Marina en Francia, dos días más tarde se declaró que debía continuar en las mismas condiciones.

Desde que se establecieron las Comisiones de Marina en el extranjero hasta que aparecieron como tales en los Estados Generales de la Armada transcurrió un buen número de años: por primera vez se hicieron constar en el de 1881 y eran, entonces, las de Inglaterra, Filadelfia, Austria-Hungría y la de torpedos de Alemania; en los dos años siguientes se conservaron las mismas.

El 18 de mayo del mismo año, en respuesta a comunicación del jefe de la Comisión de Marina en los Estados Unidos en que encarecía la conveniencia de visitar los establecimientos navales y Centros científicos e industriales para adquirir noticias de los adelantos que se hubieran producido, se le autorizó a invertir cuatro meses en estas visitas, debiendo redactar una Memoria sobre sus resultados al regresar de cada una de ellas.

El 4 de febrero de 1884 se estableció que el tiempo de destino como jefe de la Comisión de Marina en los Estados Unidos fuese de tres años.

En este mismo año se suprimió la Comisión de Austria-Hungría y volvió a crearse la de Francia. En el siguiente, la de Francia se desglosó o, por mejor decir, se crearon otras dos allí: una en el Havre y otra en Marsella, para inspeccionar las obras del nuevo acorazado *Pelayo* que se construía en aquel Arsenal.

Por R.O. de 6 de agosto 1886 se aprobaron las «Reglas para la Contabilidad de las Comisiones de Marina en el extranjero» y la de 30 de septiembre del mismo año hizo extensiva a la Armada el Real Decreto de Hacienda de 26 de junio referente a disponer y verificar pagos en el extranjero por obligaciones del Estado.

En 1887 se constituyó en Hong Kong una Comisión de Marina que, por R.O. de 30 de noviembre del año siguiente, se declaró con carácter permanente como Comisión de Marina en China y con personal y reglamento análogos a los establecidos para la de los Estados Unidos.

El 12 de enero de 1889 se resolvió disolver la Comisión de Marsella que había concluido sus tareas y se encargó al Jefe de la de París concluyera los asuntos que hubieran quedado pendientes en ella y el 27 de mayo del mismo año se determinó suprimir a partir del 1 de julio siguiente, el agregado naval en las Embajadas de Viena y Roma.

El 18 de abril de 1891 se estableció que los destinos de los jefes de las

Comisiones de Marina en el extranjero fueran, en adelante, de dos años. El 25 de junio de 1892, como consecuencia de las reducciones hechas por las Cámaras en los presupuestos de Marina se refundieron en una sola Comisión, con residencia en Brest, las de París y el Havre y se redujo su personal; también se redujo el personal de la Comisión en Londres y se suprimió la de Estados Unidos. El 25 de septiembre del año siguiente se resolvió que la residencia de la Comisión de Marina en Francia se fijara en el Havre.

El 5 de julio de 1895, como consecuencia de las dificultades que se presentaron para abastecer a la Habana de combustible y otros efectos necesarios para la construcción naval y con el temor de que estas dificultades podían incrementarse en el provenir, se mandó restablecer la Comisión de Marina en los Estados Unidos en los mismos términos en que se hallaba antes de su supresión.

Las campañas de Cuba y Filipinas de 1896 dieron mayor urgencia a las construcciones previstas para la Armada en Francia e Inglaterra. Por su parte, la Comisión de Marina en Italia, se ocupaba del armamento de artillería en Génova.

El año 1899, como consecuencia de la pérdida de Cuba y Filipinas, fue de grandes restricciones en la Armada. Una de las primeras medidas fue la de disolver gran número de las Comisiones de Marina en el extranjero. La R.O. de 14 de abril de dicho año suprimió las de Alemania, Estados Unidos, China y la de Pesca, en Portugal, así como los agregados navales de las Embajadas en Rusia, China y Japón; las Comisiones de Marina de Francia e Inglaterra se reducirían al jefe y al contador.

Con el mismo espíritu de economía se dictó la R.O. de 26 de mayo de 1903 para que, a partir del 1 de julio se suprimieran las Comisiones de Marina en el extranjero; las funciones de inspección facultativa y demás que hasta entonces desempeñaron dichas Comisiones quedarían a cargo de los agregados navales que se designaran para las Embajadas. Estas designaciones tendrían carácter permanente, en tanto que la frecuencia de los pedidos exigiera una inspección facultativa constante y, con objeto de asegurar la autonomía de los Agregados en cuanto a esta misión especial que se les encomendaba, se realizaron las gestiones oportunas en el Ministerio de Estado.

Se autorizó a los jefes de las Comisiones de Londres y el Havre para proceder al cierre de sus dependencias el 30 de junio y entregar el 1 de julio todo lo que allí quedara a los agregados navales que los habían de sustituir.

El agregado naval a la Embajada de Londres asumiría la representación del Gobierno español en el litigio pendiente con la Sociedad Clydebank por incumplimiento del convenio para la construcción de los cazatorpederos.

Sin embargo, el 26 de diciembre del mismo año se resolvió que convenía mantener las Comisiones en el extranjero de forma permanente para la contratación de obras, pertrechos y demás materiales de la Armada que

no podía proporcionar la industria nacional y que esta función era incompatible con la de los agregados navales, tanto por la diversidad de las funciones que a cada uno correspondía, como por la vastedad de ellas. Por tanto, se mantendría una Comisión de Marina, única, en Europa que tendría su domicilio en París; ahora bien, mientras durase el pleito seguido con la Casa Clydebank, permanecería en Inglaterra la Comisión que allí había y después, esta misma se trasladaría a París. A partir del 1 de enero inmediato la Comisión de Marina en Europa se organizaría conforme a las bases que en esta disposición se establecían.

La R.O. de 4 de noviembre de 1905 confirmó y aclaró otra de 28 de septiembre del mismo año que dejaba en suspenso el traslado de la Comisión de Marina en Europa a París por el gasto que tal traslado representaría; la aclaración se refería a que se mantenía vigente todo el resto de la disposición de diciembre de 1903.

El 16 de agosto de 1906 se dictaron reglas sobre la forma en que la Comisión de Europa habría de hacer las adquisiciones; entre otras cosas, recomendaba que siempre que fuera posible se pidieran previamente presupuestos a tres fábricas o casas de prestigio para decidir después según las condiciones de oferta; las adquisiciones se harían por contrata, formalizada por el jefe y el interventor de la Comisión que se procurase hacer la mayor parte de las compras en Inglaterra y que los reconocimientos del material se hicieran por los jefes facultativos de la Comisión.

Con motivo de formalizar la contrata con la Casa Schneider que no tenía en Londres representante con poderes suficientes para ello, el 29 de octubre del mismo año se autorizó para que los proveedores enviaran los contratos firmados; estos quedarían formalizados con la firma de la Comisión que devolvería uno de los ejemplares firmados a la Casa.

Posteriormente comenzaron a enviarse de nuevo comisiones de Marina eventuales a diversos puntos de Europa. En los meses de agosto y septiembre de 1910 se envió a Joaquín Anglada a Bruselas y a Burdeos con motivo del Congreso de Pesca Internacional que se celebró sucesivamente en estos puntos. En 1911, Eliseo Sanchiz y Quesada, agregado a la Comisión de Marina en Europa, fue comisionado en Alemania, Austria y Francia y visitó los astilleros de Whitehead, Fiume, Chalons sur Saône y Germania para estudiar la construcción de submarinos. El 14 de febrero de 1913 se dio Comisión a José M.^a Francos de Villalobos para que asistiera en representación de Marina, a la Exposición internacional de Génova; en esta ocasión se recuerda la obligación de presentar dentro del plazo reglamentario la correspondiente memoria.

El 25 de septiembre de 1915 se acuerda que en el primer proyecto de presupuesto se incluya un crédito para satisfacer las indemnizaciones al personal de la Comisión en Europa con un aumento del 50 por 100 por la mayor carestía de los productos en Londres durante la guerra.

Un Real Decreto de 1 de diciembre del mismo año determinó que, con el personal de Marina residente en Nueva York, se constituyera una «Co-

misión de Marina en América del Norte», con residencia en dicha ciudad, cuyo cometido había de ser inspeccionar las nuevas construcciones y el material que se adquiriera allí para las que se hicieran en España.

El 25 de octubre de 1923 una R.O. circular recuerda a todos los Ministerios que, en adelante, la concesión de Comisiones en el extranjero debe ser sometida a resolución del Directorio.

Después de la Guerra Civil se suprimieron las Comisiones de Marina en el extranjero; posteriormente, se creó un nuevo organismo para fines muy similares a los que éstas cumplían.

Documentación

La sección comprende la Comisión en Inglaterra, la de Francia y la de Alemania. Tiene también un legajo único de la Comisión en Estados Unidos en 1918.

La Comisión en Inglaterra va desde el año 1861 al 1907 con un total de 121 legajos. A partir del número 86, los legajos contienen registros de diversas clases de correspondencia con el Ministro y otras autoridades de Marina, de pagos, créditos, descuentos, libramientos, etc.

La Comisión en Francia tiene documentación desde 1875 a 1902, con un total de 63 legajos; tiene también registros.

La de Alemania comprende los años 1883 a 1901 y sólo tiene 5 legajos.

Se ha conservado, aproximadamente, la ordenación que tenía en el Archivo Central; y se ha hecho un inventario, muy somero, de su contenido.

Fuentes y Bibliografía

Colección marítima legislativa.
A.B. Sección Arsenales. Generalidad.
A.B. Expedientes personales.
Estados Generales de la Armada.

2.18. Montes de Marina

2.18. Montes de Marina

El fomento y conservación de los montes fue objeto de múltiples disposiciones a partir de los siglos xv y xvi pero, sin embargo, su decadencia fue en aumento, a pesar de las órdenes restrictivas que sucesivamente se iban dictando, por las talas y quemas que en ellos se realizaban, tanto para aprovechamiento de la madera como para aumentar los pastos para el ganado.

El título de Intendente general de Marina dado a Patiño el 28 de enero de 1717 puso a su cargo la conservación de montes y plantíos cercanos a la costa que debería ejercer por medio de los delegados que señalase. Cuando se organizó el Cuerpo de Ministerio, correspondió a los intendentes de los Departamentos esta función y, a lo largo del siglo xviii, las disposiciones se multiplicaron, si bien la diferencia de calidades de cada región y otras circunstancias, hicieron que el régimen de montes en cada una de ellas fuera diferente y se modificara de modo distinto, no obstante la existencia de una Ordenanza general de Montes, publicada en noviembre-diciembre de 1748, a la que precediera el 31 de enero del mismo año otra especial dictada para los de Marina.

Establecía esta Ordenanza que el cuidado y conservación de los montes próximos al mar y ríos navegables estuviera a cargo de los intendentes de Marina de Cádiz, Ferrol y Cartagena que ejercerían la jurisdicción sobre ellos por sí o por sus subdelegados, del mismo modo que anteriormente lo hicieran los jueces de Montes de los Reinos y Provincias. Dichos jefes deberían enviar a los ministros de Marina de los puertos a visitar los montes realengos y de propios de los lugares para establecer en ellos el método más conveniente de los plantíos, trasplantes, podas y cortas. La economía o medios de hacer los plantíos y la distribución de este gravamen quedaba al arbitrio de las Justicias de los pueblos, así como la distribución de los beneficios que se producían, entre los habitantes de los lugares a que correspondían.

La Nueva Instrucción de 29 de mayo de 1751 para los ministros de las provincias de Marina en asunto de montes suprimió los subdelegados y sus obligaciones pasaron a las Justicias a quienes, con aprobación de los ministros de las provincias, correspondió nombrar guardas celadores para la custodia de su territorio, fijando particularmente el ámbito de responsabilidad de dichas Justicias a quienes correspondió, en 1.ª instancia, el conocimiento de las causas contenciosas.

Las Reales Ordenes de 15 y 25 de abril y 6 de junio de 1800 confiaron la jurisdicción privativa de los montes de Marina a los capitanes generales de los Departamentos, de la misma manera que antes la habían ejercido los intendentes; y los ministros de las provincias fueron sustituidos por oficiales del Cuerpo General con el nombre de comandantes militares de las provincias de Marina.

El 26 de agosto de 1803 se aprobó una nueva Ordenanza de Montes que no tuvo aplicación, pues la R. Cédula de 20 de febrero de 1805 dejó en suspenso su práctica hasta que se hicieran planos topográficos de España. Entre tanto, debía regir la de 1748 con las adiciones que se hubieran hecho hasta 1 de mayo de 1802, excluyendo el R. Decreto de esta fecha que inhibía a las justicias de las causas contenciosas en las que entendía en 1.^a instancia. La ordenanza de 1748 mantuvo así su vigencia hasta que el R. Decreto de 9 de diciembre de 1832 hizo depender los montes del Ministerio de Fomento.

El personal destinado en los montes comprendía además de celadores, visitantes, escribanos y delineantes, los comisionados para cortas, asesores y otros oficiales procedentes, en general, del Cuerpo de Ministerio pero podían ser, también, del general e ingenieros y, en algunos casos determinados, contraamaestres de construcción.

La casi totalidad de la documentación de esta Sección fue entregada por el Archivo de Marina al de Gobernación el 22 de mayo de 1833.

Se conservaron, sin embargo, tres legajos de Generalidad de los años 1773 a 1850; tres libros Registro de Asuntos de Generalidad, Particulares y Personales de 1734 a 1828; y, en la Sección Arsenales, bajo el epígrafe de Maderas, 21 legajos de los años 1761 a 1806, referentes a montes de:

Asturias y Galicia
Andalucía y Segura de la Sierra
Castilla, Burgos y Santander
Vizcaya y Navarra
Aragón, Cataluña e Islas Baleares
Indias
Italia y países mediterráneos
Norte (Rusia y países escandinavos)

Fuentes y Bibliografía

M.N.— Ms. 1833.— Apéndice a las Ordenanzas de Montes de Marina... de 1748.

M.N.— Ms. 1242.— Leyes referentes a Montes.

M.N.— Ordenanza de Montes.— 1748.

Estados generales de la Armada.— 1803, 1805, 1833 y 1834.

2.19. La Cavada y Liérganes

2.19. La Cavada y Liérganes, Fábricas de

En los primeros meses del año de 1617 llegó a España un industrial de Lieja, Juan Curcio, con un equipo de flamencos, especialistas en el arte de la fundición del hierro: anteriormente había obtenido un privilegio para montar en España la fábrica de fundición correspondiente.

Después de un fracasado intento de establecerse en Vizcaya se dirigió a Santander y, en Liérganes, a orillas del río Miera, encontró las condiciones adecuadas para hacerlo. Pidió entonces la confirmación de su privilegio y la Real Cédula de 9 de julio de 1622 le concedió, en determinadas condiciones el monopolio durante 15 años de la producción en España de todo género de armamento de artillería y munición, además de las piezas e instrumentos de hierro de empleo y ornamental que se pudieran requerir.

En 1628 se iniciaba la producción con 2 altos hornos en condiciones distintas de las primeras asentadas pues, lo que fuera en principio una empresa individual se había convertido en una sociedad, también de flamencos.

El 8 de febrero de 1634 se renovó el asiento con el luxemburgués Jorge de Bande, sucesor de Curcio en la dirección de la fábrica de Liérganes y, poco tiempo después, a poca distancia de ésta, fundó la factoría de Santa Bárbara (La Cavada) para elaboración de pólvora primero y, enseguida, instaló allí otros 2 altos hornos para la fundición de cañones. A lo largo del siglo xvii y la primera mitad del xviii hasta 1760, los herederos de estas empresas celebraron nuevos asientos y obtuvieron ventajas diversas además de producir efectos de guerra —cañones, municiones y pólvora— y de carácter civil, en muy buenas condiciones.

A finales de 1760 comenzó a introducirse en las fábricas la intervención técnica del Estado y en 1763 se nombró director de La Cavada al teniente coronel graduado de Artillería, Vicente Giner.

El 10 de noviembre de 1763 se promulgó una Instrucción para el gobierno de estas fábricas que, desde entonces hasta 1781, dependieron del Ministerio de la Guerra, aunque la expropiación se realizó el año 1769.

Las Reales Ordenes de 7 y 23 de julio de 1781 encomendaron a Marina la dirección de las fábricas: el 3 de mayo de 1783 se aprobó el Reglamento redactado por D. Antonio Valdés para ellas que conservó su vigencia hasta su desaparición.

La producción de las fábricas continuó con ritmo bastante sostenido hasta los años de la Guerra de Independencia; desde entonces fue decreciendo la producción hasta que en 1826 cesaron su actividad. Sin embargo, las fábricas y sus terrenos continuaron dependiendo de Marina hasta que, por orden de 18 de octubre de 1849, se entregaron al Ministerio de Hacienda el 1 de enero siguiente. Desde 1860 a 1871 este Ministerio procedió a la enajenación de los edificios y de los terrenos anexos a las factorías que, en adelante, dedicaron sus nuevos dueños a otro tipo de explotación.

La documentación de estas fábricas durante el tiempo que dependieron de Marina se encuentra, en su mayor parte, en el Archivo «D. Alvaro de

Bazán» aunque hay también documentos de este periodo en el Archivo general de Simancas, Secciones de Marina y de Hacienda, en el provincial de Santander y el Archivo Histórico Nacional.

En esta sección de nuestro Archivo hay documentación relacionada con la de la misma fecha de la Sección Arsenales: investigación de minas de carbón de piedra en Asturias y Santander, producción de coq, canalización del río Nalón para transporte del mineral de las minas, construcción de caminos, etc.

En su clasificación no parece se ha realizado la separación de asuntos habitual en todas las secciones. Sólo hay un legajo de Generalidad.

	<i>Años</i>	<i>Legajos</i>
Generalidad	1784-1798	1
Todos los Asuntos	1784-1850	42
Montes de la Cavada	1791-1820	2
Total		<hr/> 45

<i>Libros</i>	<i>Años</i>	<i>Libros</i>
Registros de Asuntos generales, particulares y personales	1692-1833	3
Listas de empleados	1782-1848	24
Filiaciones de cañones	-	2
Total		<hr/> 29

En el Museo Naval hay también Filiaciones de cañones de estas fábricas.

Junto a esta Sección se conserva la documentación de dos fábricas de las que tenemos muy poca. Son:

<i>Ximena</i> (Cañones)	<i>Años</i>	<i>Legajos</i>
Todos los Asuntos	1784-1795	5
Registros y filiaciones de cañones	-	2

Jubia (Planchas de cobre)

Todos los Asuntos	1788-1804	1
-------------------------	-----------	---

Ocupan 16,45 metros lineales de estantería.

Bibliografía

De manera general, conviene consultar la que cita el excelente trabajo de José Alcalá Zamora y Queipo de Llano «Historia de una empresa siderúrgica española: Los altos hornos de Liérganes y La Cavada. 1622-1834» que ha sido utilizado para redactar este resumen.

2.20. Artillería.— Material

2.20. Artillería.— Material

La documentación se refiere al armamento y municionamiento de los buques y de la tropa: su fabricación, compra, venta, remesas a los Departamentos y al Ministerio de la Guerra y a la inversa, contratas de construcción dentro y fuera de España, pruebas de armamento, polígonos de tiro, etc.

Está ordenado en Generalidad y Asuntos Particulares aunque no de una manera regular pues, a partir de 1876 la generalidad de Material está incluida en la del Cuerpo de Artillería e Infantería y tampoco aparece desde 1790 a 1830.

Esta serie está relacionada con la de Buques, Artillería e Infantería, Contratas, Arsenales, Cavada y Liérganes, Marrón, Jimena y Comisiones de Marina en el extranjero; también la de Expediciones puede tener referencias a estos asuntos.

	<i>Años</i>	<i>Legajos</i>
Generalidad	1784-1789	1
Generalidad	1830-1876	9
Asuntos Particulares Armamento y Municiones	1766-1836	25
Asuntos Particulares Armamento y Municiones	1837-1876	33
Asuntos Particulares Comisión de M. ^a en Trubia	1849-1884	3
Asuntos Particulares Comisión en Plasencia, Eibar, Durango	1859-1867	1
Asuntos Particulares Repuestos de almacenes	1849-1884	3
Asuntos Particulares Partes trabajo Talleres	1880-	1
Expedientes de Interior, alfabetizados ..	-	2
Reales Ordenes	1835-1861	2
Asuntos Particulares, Carabinas y Fusiles	1848-1880	1
Asuntos Particulares, Estados de polvora	1848-1854	1
Asuntos Particulares, Oficios de remisión de Estados	1876-1882	1
Asuntos Particulares	1913-1915	1
Asuntos Particulares	1919-	1
Asuntos Particulares Construcción y Pruebas	1862-1865	1
Estados Artillería en buques (Tajo a Zaragoza)	-	1

	<i>Años</i>	<i>Legajos</i>
Estados Trimestrales Ferrol	1868-1881	1
Estados Trimestrales Cádiz	1868-1881	1
Actas fabricación cañones	1886-1895	2
Asuntos varios	1908-1935	12
Estados semestrales de buques	1936-(1 ^{er} sem)	1
Total		<hr/> 104

2.21 Torpedos y Defensas submarinas.— Bases Navales

2.21 Torpedos y Defensas submarinas

El rápido desarrollo alcanzado en otros países durante la segunda mitad del siglo XIX por el servicio de torpedos fijos y móviles impulsó a la Marina a emprender el estudio de esta nueva arma para poder aplicarlo a la defensa de los puertos españoles.

Con este fin, se creó en el Departamento de Cádiz, por Real Orden de 15 de enero de 1876, una Junta compuesta por jefes y oficiales de los diversos cuerpos facultativos de la Armada. El 19 de octubre del mismo año se procedió a la reforma de la Junta que quedó refundida con la Junta especial de Artillería de dicho departamento. El Presidente de ésta lo fue también de la de Torpedos y, a los vocales de la de Artillería, se agregaron dos coroneles de Artillería, ingenieros de Ejército, nombrados por el Ministerio de Guerra, un capitán de fragata, un teniente de navío de primera clase y un ingeniero jefe de primera clase. Además, se autorizó al capitán general de Cádiz para que pudiera nombrar vocal, a propuesta de la Junta, a quien ésta considerase podía ayudar con su trabajo y sus votos a los fines propuestos.

Como se pretendía llegar en el más breve plazo a soluciones prácticas, en especial sobre torpedos fijos, la Junta debía proponer la construcción y adquisición del material necesario para los ensayos y activar los informes sobre defensa de los puertos, en especial, del de la Habana. También se solicitaba, en esta disposición, la cooperación de cuantos organismos o individuos se hallaran en situación de prestarla.

El estudio y adquisición del material empleado a estos fines requería más tiempo del juzgado. Se comisionaron al extranjero a algunos miembros de la Junta y se requirió a los jefes de las Comisiones de Marina en el extranjero, singularmente, al de la Comisión en Francia, para que les prestara su ayuda pues los países en que la nueva técnica se hallaba más desarrollada procuraban mantenerla en reserva.

A lo largo del año, los comisionados por la Junta, con la ayuda de otros individuos que voluntariamente se ofrecieron para desplazarse a los centros de construcción de las nuevas armas, se hallaron en posesión de datos muy valiosos que permitían iniciar los ensayos. Dos Reales Ordenes, de 20 de enero y 10 de febrero de 1877, dispusieron que la Junta adquiriese de su fondo económico el material y objetos necesarios para iniciarlos que se pudieran obtener de la industria particular.

El 12 de febrero del mismo año se determinó formar una Comisión en Cartagena para el establecimiento del servicio de torpedos. Esta comisión debía proponer al Gobierno el emplazamiento más conveniente para ello y remitir los planos y presupuestos en el plazo más breve para poder iniciar cuanto antes los trabajos; también debía proponer la organización que había de darse al personal necesario para nombrar y atender la línea de defensas submarinas que se iba a establecer en aquel puerto.

La R.O. de 20 de marzo de 1878 resolvió que el estudio y planteamiento del servicio de torpedos quedara a cargo de la sección de Artillería del Ministerio de Marina, aunque no se hubiera hecho constar así en el Reglamento para el régimen interior de éste, aprobado por R.O. de 27 de febrero inmediato anterior.

Una R.O., reservada y urgente, de 29 del mismo, se ocupó de los medios precisos para dotar de defensas submarinas al puerto de Mahón. El 6 de abril inmediato se dieron nuevas órdenes para fondear torpedos en estas líneas y para su vigilancia posterior; se destinó al cañonero *Somorrostro* para el servicio de estas defensas; se señaló la necesidad de adquirir dos escafandras por medio de la Comisión de Marina en Francia; se fijó la dotación de la lancha de vapor de la fragata *Arapiles* que había sido designada para fondear los torpedos y la del bote portatorpedos asignado a este servicio; la cantidad mensual para su fondo económico, etc.

El 10 de abril se modificaron las dotaciones señaladas para la lancha de vapor y el bote porta-torpedos que debía llegar de Marsella.

Fueron éstas:

Lancha de vapor: 1 oficial de la Armada.— 1 tercer contraмаestre.— 1 tercer condestable.— 1 cuarto maquinista.— 1 ayudante de máquinas o fogonero operario.— 1 fogonero.— 1 cabo de mar de primera clase.— 1 cabo de segunda clase.— 1 buzo.— 5 marineros de primera clase.— 3 marineros de segunda clase.

Bote porta-torpedos: 1 oficial de la Armada.— 1 tercer contraмаestre o cabo de mar de primera clase.— 1 maquinista.— 1 tercer condestable o cabo de cañón de primera clase.— 1 fogonero.— 4 marineros.

La R.O. de 15 de abril del mismo año organizó el servicio de defensas submarinas en la Armada: se encomendó al Cuerpo general el servicio de los torpedos móviles, en tanto que el de los fijos podría quedar a cargo de un oficial de cualquiera de los Cuerpos facultativos, el cual quedaría a las órdenes del jefe local de Marina del puerto donde se establecieran. La construcción del material: envueltas, cajas de conexión, anclas, amarras, etc. y la preparación de materias explosivas, cargas, espoletas y aparatos eléctricos, así como el fondeo, instalación y vigilancia de las líneas competiría al Cuerpo de la Armada correspondiente a su especialidad. En la instalación de las líneas de defensa de los puertos, el ramo de Guerra debía tener la debida intervención para que quedaran combinadas con las fortificaciones de tierra.

El 23 de abril de 1878 se aprobó el Real Decreto que encomendaba definitivamente a Marina la construcción, planteamiento y servicio de las defensas submarinas, tanto fijas, como móviles. El estudio para instalación de las líneas de torpedos fijos, distribución de Estaciones y Observaciones, protección de estos, etc. se haría por acuerdo entre los Ministerios de Guerra y Marina para la debida armonía de los distintos elementos que concu-

rren en la defensa de los puertos y cada uno de estos Ministerios debía dictar las disposiciones necesarias para cumplimiento de este decreto.

Como estaba un tanto confusa la R.O. de 15 de abril en cuanto a los Cuerpos a quienes corresponderían las diversas funciones, se aprobó el 16 de mayo otra R.O. que lo especificaba: la preparación de envueltas, anclas, cables, amarras y cajas de conexión competía al Cuerpo de Ingenieros de la Armada; el fondeo, vigilancia y trabajos en la mar para la instalación y reconocimiento de las líneas de torpedos, al Cuerpo General; y la fabricación e inspección de sustancias explosivas, cebos, espoletas y aparatos eléctricos al de Artillería de la Armada; en todo caso, estos tres cuerpos debían prestarse mutua ayuda en lo referente a este servicio.

El 31 de mayo se dispuso que se montara un gabinete de torpedos de carácter reservado en el Museo Naval: estaría cerrado para la generalidad de visitantes pero abierto a los jefes y oficiales que en él podrían adquirir los conocimientos que este servicio requería. La R.O. de 8 de junio determinó que los jefes y oficiales de Artillería e Ingenieros de la Armada asistieran a las conferencias sobre torpedos, para familiarizarse con esta arma.

En este año se dictaron una serie de disposiciones para organizar el servicio de torpedos en dicho puerto y en el de la Habana.

El Real Decreto de 6 de septiembre disolvió la Junta de Torpedos del Departamento de Cádiz, creó en la Corte una Junta Central de Defensas Submarinas y en Cartagena una Escuela de Torpedos que posteriormente se habían de organizar. El 16 de diciembre se aprobaron las instrucciones para el régimen interior de la Junta Central y el 17 de enero del año siguiente, 1879, se ordenó trasladar a Madrid el Archivo de la extinguida Junta de Cádiz para el servicio de la Junta Central.

La Real Orden de 1 de febrero de 1879 señaló el material reglamentario de torpedos y el 29 de abril se declaró también de reglamento en las Estaciones de torpedos el aparato de Albarrán.

El 26 de julio del mismo año se dispuso que los jefes y oficiales de la Armada destinados en los torpedos fijos estuvieran a las órdenes de los gobernadores militares de las plazas marítimas cuando éstas se encontraran en estado de sitio. La R.O. de 8 de octubre siguiente determinó las relaciones de dichos Gobernadores militares con las autoridades y personal de Marina, en lo referente a instalación, servicio y manejo de los torpedos. El 6 de noviembre inmediato, como consecuencia de una R.O. de Guerra del 31 de octubre, se declaró que el mando superior de los torpedos correspondía a los Gobernadores militares de las plazas marítimas y el 17 de diciembre, en respuesta a consulta del comandante de Marina de Mahón, se hizo una nueva aclaración de la R.O. de Guerra de 31 de octubre.

El 4 de julio de 1881 se dispuso que las defensas submarinas de la Coaña se considerasen suplementarias de las de Ferrol. El 27 de septiembre del mismo año se acordó instalar talleres para construcción y reparación de torpedos Whitehead, modelo Schwartzkopff, en Bonanza. El 28 del mismo se aprobó el proyecto de historial para torpedos. En el mes de noviem-

bre se organizó el personal de Marinería de esta fábrica y su alojamiento y los destinos de buzo y lancha de vapor para ella. El 6 de junio siguiente se aprobaron las Instrucciones provisionales para el régimen económico de esta fábrica.

Ya se había iniciado la instalación de torpedos en buques de guerra en estas fechas: el 14 de diciembre de 1881 se dictaron varias disposiciones en este sentido y el 31 de mayo siguiente se dispuso la colocación en el crucero *Navarra* de dos cañones lanza-torpedos que la Comisión de Alemania había adquirido allí y que se adquirieran otros dos para cada uno de los cruceros. El 12 de junio se determinaron las piezas de repuesto, útiles y herramientas para torpedos Whitehead con que habían de dotarse los buques que llevaran esta nueva arma.

El 19 de abril de 1882 se dio orden para que el jefe del Negociado tercero de la Sección Armamentos del Ministerio, además de los conocimientos que normalmente debía reunir, hubiera cursado los estudios necesarios para entender los problemas relativos a torpedos que se pudieran presentar.

El 1 de octubre de este mismo año también se dispuso que para el ascenso de segundos a primeros ingenieros no fuera perjuicio el no haber asistido al curso de torpedos pero que para ascender a jefe de segunda clase era preciso haber llenado esta condición.

La R.O. de 24 de noviembre de este año 1882 adoptó el uso de torpedos electroautomáticos de pequeñas cargas para defensa de los puertos. Se habían ya realizado diversas pruebas con ellos pero el 30 de este mes se prohibió terminantemente que se volvieran a realizar pruebas con torpedos dentro de la dársena del Arsenal de Cartagena.

El 26 de diciembre de este año se establecieron reservas sobre el régimen del servicio de los torpedos fijos y móviles.

La Junta Central de Defensas submarinas se había ido ampliando con el tiempo, por la multitud de problemas que se presentaron cuando se inició el proceso de establecer este servicio en España pero, al crearse después otros Centros para entender en los estudios teórico-prácticos del manejo de estas armas, disminuyó notablemente el quehacer de esta Junta y, a medida que el servicio se iba organizando, eran menos los asuntos sobre los que debía emitir informe. Por ello, el 19 de julio 1883 se determinó no cubrir las bajas que se produjeran en la Junta, cualquiera que fuera el Cuerpo al que pertenecieran, hasta que el número de sus vocales se redujera al establecido por la R.O. de 6 de septiembre de 1878; sin embargo, debían tener en cuenta que no faltara en ella la representación y concurso de los jefes de los Cuerpos científico militares.

El Real Decreto de 3 de marzo de 1884 suprimió la Junta Central de Defensas submarinas en la Corte y creó una Junta Consultiva de Torpedos, con residencia en Cartagena que estaría constituida por:

- El capitán general del Departamento como presidente.
- El segundo jefe del mismo como vicepresidente.

- El jefe de Armamentos del Arsenal.
- El director de la Escuela de Torpedos.
- El comandante de ingenieros del Departamento.
- El comandante de artillería del Departamento.
- El comandante de ingenieros de la plaza.
- El comandante de artillería de la plaza.
- Tres profesores de la Escuela de Torpedos.

Se otorgaban a esta Junta las mismas facultades y atribuciones concedidas a la Junta Central en el decreto de su creación.

La R.O. de 1 de abril del mismo año relevó del cargo de vocal de la Junta al comandante de Artillería de la plaza de Cartagena y se nombró en su lugar a un coronel de dicho Cuerpo. Otra R.O. del día 14 del mismo mes y año trasladó a la Junta Consultiva de Torpedos las instrucciones dadas el 16 de diciembre de 1878 para la Junta Central.

La fábrica de torpedos de Bonanza se suprimió por Real Orden de 8 de julio de 1884 y, como consecuencia, también se suprimió la Ordenación de Pagos de la provincia de Sanlúcar que se había creado para atender a este servicio; el personal de todas clases de ambas dependencias debía pasar a prestar servicio en los Cuerpos a que pertenecían y el director y maestro de la fábrica pasarían al Arsenal de la Carraca y quedarían con el cargo del material que debía trasladarse al Arsenal desde la fábrica y de los locales de ésta.

La R.O. de 16 del mismo mes y año atribuyó carácter reservado a los aparatos de puntería de los torpedos automóviles inventados por Bustamante y Balseyro, así como al libro que describía dichos aparatos.

Las Reales Ordenes de 17 de octubre organizaron, con carácter provisional, las brigadas torpedistas de los Departamentos de Ferrol y de Cartagena, fijaron el personal de las mismas y determinaron quienes iban a tener a su cargo el material de defensas submarinas del puerto del de torpedos fijos.

La sección torpedista de Mahón, de la que debía depender el servicio de torpedos de las Baleares, se organizó por R.O. de 10 de diciembre del mismo año; quedaba al mando de un teniente de navío de primera clase que tendría a sus órdenes todo el material fijo, el personal de las defensas submarinas y el material móvil que se mandara aparcar en el Arsenal de dicho puerto; designaba el personal de que debía constar esta sección y disponía quedasen a las órdenes directas de la misma el local y edificios del Arsenal de Mahón. La R.O. de 14 de enero de 1885 aclaró que la sección torpedista venía a sustituir las defensas submarinas de Mahón que dejaban de existir.

El puerto de Subig fue declarado militar por decreto de 15 de diciembre de 1884. Otro decreto de la misma fecha autorizó al Ministro de Marina para establecer las defensas de las bocas de este puerto por medio de torpedos y para la continuación de los trabajos de instalación de un arsenal en él.

La R.O. de 18 del mismo mes y año determinó organizar un taller de reparación de torpedos en el Arsenal de Cartagena y dio las reglas para su instalación, poniéndolo bajo la dependencia del ramo de ingenieros.

La brigada torpedista del Departamento de Cádiz se organizó con carácter provisional por R.O. de 20 de enero de 1885, con el mismo personal y bajo las mismas bases con que se había organizado la de Ferrol por R.O. de 17 de octubre inmediato anterior y se dejó a su cargo el material de torpedos existente en el Arsenal.

La R.O. de 9 de mayo de 1885 declaró reglamentario en la Armada el torpedo inventado por el teniente de navío de primera clase, Joaquín Bustamante. En la misma fecha se dispuso la impresión de la obra del teniente de navío Joaquín Ariza sobre manejo y regulación del torpedo Whitehead; el 9 de julio siguiente se declaró de texto en la Escuela de Torpedos.

El 17 de septiembre del mismo año se estableció que los ayudantes mayores de los arsenales se encargaran de la inspección y dirección de todas las operaciones de regulación de torpedos, auxiliados por el personal de las brigadas y por las dotaciones de los torpederos a sus órdenes y que la conservación en almacén de las máquinas y herramientas estuviera a cargo del personal que se expresaba con el que se aumentaba las brigadas torpedistas de Cádiz y Ferrol.

La R.O. de 13 de octubre de 1885 organizó una sección de Maestranza permanente con el nombre de obreros torpedistas.

En vista de las ventajas del sistema de torpedos Bustamante en sus distintos usos de fondo, flotante y de contacto, el 24 de marzo de 1888 se aceptó como reglamentario el material de torpedos que el capitán general del Departamento de Cartagena había propuesto en Memoria firmada el 30 de noviembre anterior que lo incluía.

En estos años y en los siguientes aparecen gran número de disposiciones sobre ejercicios, conservación, reparación, etc. de torpedos y del material relacionado con ellos, así como relativo a los torpederos y su dotaciones en tiempo de guerra y paz.

El 10 de marzo de 1890 se autorizó al comandante general de la Escuadra de Instrucción para organizar en ella una Sección de torpedistas minadores.

La R.O. de 30 de marzo de 1891 declaró reglamentarias para los acorazados y cruceros de primera clase las redes metálicas para la defensa contra los ataques de los torpedos automóviles. Se decidió también que los jefes de las Comisiones en Francia e Inglaterra pidieran precios y presupuestos a las casas más acreditadas en este aspecto para elegir las que parecieran más ventajosas a fin de dotar de estas defensas a los cruceros de Bilbao, los de los arsenales y las fragatas *Numancia* y *Vitoria*.

La R.O. de 7 de marzo de 1892 fijó las dotaciones en tiempo de paz y de guerra de la brigada torpedista de Cádiz. La de 6 de junio del mismo año declaró reglamentarias para todos los acorazados y cruceros de primera clase las redes metálicas Bullivant, como defensa contra los torpedos automóviles. Otra R.O. de 19 de abril de 1893 declaró también reglamen-

tarios para el servicio de torpedos el fotogalvanómetro propuesto para reconocimiento de las líneas eléctricas, así como el termogalvanómetro. La de 26 de julio del mismo año declaró reglamentario el proyecto de clasificación y agrupación de herramientas y utensilios de regulación de torpedos Schwartzkopff formado por el teniente de navío de primera clase José María Chacón y Pery.

En los primeros años de la década del 90 van apareciendo una serie de disposiciones relativas al uso de los torpedos eléctricos; en el año 1896 varias Reles Ordenes establecen definitivamente el uso de la fuerza electromotriz para disponer los torpedos en los buques con un sistema regular.

El Real Decreto de 5 de mayo de 1897 estableció reglas respecto a la forma en que se debían constituir la Juntas mixtas de Guerra y Marina para el estudio de las defensas submarinas de los puertos y las condiciones en que debían funcionar.

La técnica industrial del material de torpedos se había desarrollado mucho en estos años. El 22 de abril de 1898 se determinó que en adelante los cartuchos para disparos eléctricos de torpedos se pidieran al Arsenal de Cartagena, en lugar de adquirirlos en Alemania.

El 13 de septiembre de 1901 se declaró reglamentario en la Armada, para brigadas torpedistas, taller de torpedos y buques, el aparato registrador de trayectorias de torpedos, sistema Kasselowsky.

La R.O. de 8 de abril de 1902 separó los destinos de jefe del taller de torpedos y mando de la brigada torpedista de Cartagena que estaban unidos. El día 25 se hizo extensiva esta R.O. a los Departamentos de Cádiz y Ferrol.

El Real Decreto de 22 de octubre del mismo año dispuso que la brigada torpedista del Departamento de Cádiz se instalara a bordo del crucero *General Valdés*; y el 28 de enero siguiente que la brigada torpedista de Cartagena lo hiciera a bordo del crucero *Isabel II*.

En 1908, la Junta consultiva de torpedos constituida en Cartagena se trasladó a Cádiz.

Por R.O. de 30 de diciembre de 1916 se dictaron reglas para la creación de Bases navales secundarias. En lo referente a las defensas marítimas locales, la base naval sería considerada como estación torpedista. En cumplimiento de esta Orden, la de 20 de septiembre de 1917 incorporó la estación torpedista de Mahón a la Base naval de dicho puerto.

Un Decreto-Ley de 28 de noviembre de 1925 autorizó la instalación y explotación de una Fábrica Nacional de Torpedos mediante un concierto con la industria privada y estableció las bases para este concierto que iba a celebrarse con D. Horacio Echevarrieta y Maruri.

En el preámbulo, el decreto se refería a las dificultades para adquirir en el extranjero esta arma que se había hecho imprescindible para la defensa de los puertos; al retraso de la industria española en abordar esta producción, y a la conveniencia de ayudar a quien proyectara establecerla con los elementos con que se contaba en el Arsenal de Cartagena, tanto

materiales como de personal; se declaraba también sujetas a expropiación cuantas propiedades fuera preciso ocupar para la construcción de la fábrica y sus anexos.

La R.O. de 18 de junio de 1926 dispuso que la Fábrica Nacional de Torpedos cambiara su nombre por el de Taller de Torpedos del Arsenal de Cartagena y su Dirección se denominara Jefatura, pasando a depender del ramo de Armamentos de dicho Arsenal. Una R.O. de 24 de agosto del mismo año dispuso que la plantilla de este taller quedara constituida por:

Un capitán de fragata, jefe de taller.— Un capitán de corbeta, auxiliar.— Un teniente de navío, auxiliar.— Un maestro torpedista.— Un primer torpedista.— Un segundo torpedista.— Un segundo delineador.— Un primer maestro.— Dos capataces.— Once operarios de primera.— Veintiseis operarios de segunda.— Veintiocho operarios de tercera.— Seis operarios de tercera para el servicio de arrastre.— Un revistador.— Dos escribientes.

Escuela de Torpedos

La R.O. de 16 de octubre de 1879 aprobó el Reglamento de la Escuela de Torpedos, creada por R.O. de 6 de septiembre del año anterior. El Reglamento se refería, en primer lugar, a la instalación de la Escuela y, después, al personal que debía destinarse en ella; expresaba las obligaciones de subinspector, director, subdirector, profesores y alumnos; trataba del plan de estudios, exámenes y administración de la Escuela y, finalmente, de las funciones del médico, oficiales de cargo y conserje.

El 28 de enero de 1880 se dispuso la apertura de la Escuela para el día 1 de febrero; este primer curso debía terminar a finales de junio y los exámenes tendrían lugar en el mes de julio, primer mes del curso siguiente, en horas que no fueran de clase. Al primer curso debían asistir: 6 u 8 cabos de cañón, 5 cuartos maquinistas, 6 terceros contraamaestres, 5 terceros condestables y 18 marineros. El día 29 del mismo mes y año se dictaron reglas para la admisión de las distintas clases de alumnos que podían optar a seguir estos cursos.

El 25 de febrero se pidió a la Escuela que avisara con anticipación las fechas en que iban a realizarse experiencias en ella, para que pudieran presenciarlas los jefes y oficiales del Ejército y el 20 de marzo se autorizó la asistencia a la Escuela de las secciones de tropa de los Cuerpos de Artillería e Ingenieros del Ejército que nombrase el Ministerio de Guerra.

El 7 de junio de 1881 se dispuso que, en adelante, la Escuela tuviera un solo curso anual que comenzaría en septiembre y terminaría en mayo, para realizar los exámenes en junio. El 8 de octubre de 1883 se señalaron cuatro años de duración al destino de director de la Escuela para que tuviera una cierta continuidad el funcionamiento de ella.

La R.O. de 14 de febrero de 1884 que dictó reglas para la clasificación, orden y conservación del material de torpedos del Departamento de Cartagena se ocupaba también de la organización de esta Escuela a la que se había aumentado el fondo económico.

El 30 de mayo del mismo año se determinó que cuando ocurrieran vacantes en la Escuela correspondía al capitán general del Departamento de Cartagena, como subinspector de ella, proponer al Ministerio el oficial que considerase más adecuado para este servicio.

El 21 de junio se dispuso que en lo sucesivo, el curso de la Escuela comenzara el 1 de octubre y terminara el 30 de junio; y el 10 de julio que los cargos de comandantes de los torpederos agregados a la Escuela fueran desempeñados por los profesores de la misma.

La R.O. de 27 de julio de 1885 determinó la dotación permanente y asignada de la corbeta *Tornado*, destinada a Escuela de experiencias de torpedos Schwartzkoff.

El 25 de octubre de 1888 se mandó instalar la Escuela de Torpedos a bordo de la fragata *Zaragoza*, en sustitución de la corbeta *Tornado*, a la que se ordenaba dar de baja en la lista oficial de la Armada.

La R.O. de 25 de noviembre de 1889 fijó la plantilla del personal de todas clases de la Escuela de Torpedos y la consignación total del fondo económico de la misma y dispuso que la fragata *Zaragoza* cesara en el servicio de buque de experiencias de la misma y quedara excluida. El 6 de febrero siguiente se anuló esta disposición y se ordenó quedara vigente la R.O. de 25 de octubre anterior.

El 23 de agosto de 1890 se aprobó definitivamente el Reglamento de la Escuela y, en principio, la instalación de ésta y la de prácticas de Artillería en la fragata *Zaragoza*, sin perjuicio de seguir disponiendo de los locales que poseía en Cartagena para la mejor conservación y uso de parte de su material.

La R.O. de 4 de agosto de 1893 dejó en suspenso los cursos de la Escuela de Torpedos de Cartagena y determinó la plantilla y sueldos del personal que quedaría encargado de la conservación del material.

La de 8 de enero de 1895 dispuso restablecer los cursos de la Escuela a partir del 1 de octubre siguiente en las dependencias que tenía en tierra, con el material que en ellas se conservaba y la dotación fija de personal que se señalaba en plantilla; como dotación eventual se indicaban 20 alumnos de la clase de jefes y oficiales y otros 20 para la de contra maestres y condestables; el torpedero *Rigel* continuaría dependiendo de la Escuela; y se establecía un proyecto de presupuesto para el curso inmediato de esta Academia.

El 6 de abril de 1896 se aprobó el plan de enseñanza y programa de estudios propuesto por el director de la Escuela, dentro de las condiciones que las circunstancias de Ultramar permitían. El 30 de junio se declaró de texto en la Escuela la obra del teniente de navío de primera clase, D. José María Chacón, «El torpedo automóvil Whitehead Schwartzkopff». El 23

de agosto se dispuso que el 1 de octubre se iniciara el curso con los alumnos de las categorías de oficiales, maquinistas y clases que se pudieran reunir. Y el 2 de septiembre se encargó que el número de oficiales alumnos no pasara de 12.

En estos años, los oficiales de la Armada se habían dedicado con interés al desarrollo científico de las nuevas técnicas. El teniente de navío Juan Antonio Ruiz escribió un «Tratado de Electricidad» que fue declarado de texto para la Escuela el 26 de abril de 1898. El capitán de fragata Rodolfo Matz y Buenrostro la obra «Substancias explosivas aplicables al servicio de Torpedos» que el 8 de octubre del mismo año fue declarado de utilidad para la Marina y en especial para la Escuela de Torpedos. El teniente de navío de primera clase Martín Costa unas «Conferencias elementales de electricidad práctica» que fueron declaradas de texto para las clases subalternas en la misma Escuela por R.O. de 7 de julio de 1900.

La Escuela de Torpedos de Cartagena fue clausurada en 1900 y sus funciones fueron asumidas por la Escuela de Aplicación que se hallaba organizada en el crucero *Lepanto*. Por R.O. de 30 de junio de 1908 la Escuela de Aplicación se estableció en el Arsenal de la Carraca, como consecuencia de la Ley de 7 de enero de dicho año.

Documentación

La relativa a la Escuela de Torpedos se halla incluida dentro de la serie Torpedos y Defensas submarinas. Sobre la creación y desarrollo de esta arma se pueden encontrar datos complementarios en las series «Comisiones en el extranjero», «Expediciones», «Arsenales» y «Bases navales», en los expedientes personales de los jefes y oficiales que tuvieron mando en la Escuela y Talleres de esta arma y en los buques en que estuvo montada la Escuela y embarcaron las brigadas torpedistas.

<i>Contiene:</i>	<i>Años</i>	<i>Legajos</i>
Generalidad	1876-1927	6
Asuntos particulares	1876-1914	19
Asuntos personales	Alfabetizado	4
Detall de torpedistas (correspondencia y novedades)	1926-1931	5
Documentación	1876-1878	2
Puertos. Mahón	1878-1904	4
Puertos. A - Z	-	2
Fondos económicos	1880-1888	1
Estaciones torpedistas (memorias)	1901-1929	1
Total		<hr/> 44

<i>Libros Registro de</i>	<i>Años</i>	<i>Libros</i>
Obreros torpedistas	-	4
Correspondencia	1903-1930	2
Experiencias	1876-1878	
Partes quincenales	1876-1878	
Archivo	1876-1878	
Actas	1876-1878	
Acuerdos	1876-1878	
Junta de Artillería de la Armada	1876-1878	
Minutas	1876-1878	

Torpedos y defensas submarinas

Una parte de esta sección se trasladó por error al Archivo de Alcalá de Henares. Tenemos un inventario somero de la documentación de este período que está en Alcalá.

Posteriormente se agregó a la sección la serie de Bases Navales que, en cierto aspecto, es complemento de ésta. Tiene:

	<i>Años</i>	<i>Legajos</i>
Generalidad y asuntos	1919-1934	1
Bases alfabetizadas... varias fechas entre	1909-1931	24
Relaciones y estados obras	1927-	1
	Total	<hr/> 26

Ocupan en conjunto 36,75 metros lineales de estantería.

Bibliografía

Colección legislativa de la Armada.

**2.22. Administración económica de la Armada: Consignaciones.—
Contratos.— Asientos.— Carbones.— Nóminas.— Ordenación
general de Pagos.**

2.22. Administración económica de la Armada

En la primera mitad del siglo XVIII, la Secretaría del Despacho de Marina, fue desempeñada, casi constantemente, por individuos que al mismo tiempo despachaban los asuntos de Hacienda. Eran además, intendentes generales de Marina y esta circunstancia se reflejó, sin duda, en la organización que entonces se dio a la Armada. Tal vez, también, en una mayor facilidad para disponer de fondos durante ese período.

El 28 de enero de 1717, Felipe V había nombrado intendente general de Marina a Patiño con el encargo de que estableciera dicha Intendencia general en el puerto de Cádiz. Se instaló, pues, en este puerto, la Contaduría general de Intendencia y, en pocos años se expidieron una serie de órdenes e Instrucciones particulares para el régimen y gobierno de los diversos asuntos que comprendía bajo su dirección.

El decreto de Patiño de 1 de enero de 1725 vino a resumir todas estas disposiciones para que, en adelante, se observaran con exactitud (1).

Señalaba este decreto los diversos negocios que competían al intendente general y demás individuos de su dependencia; la reglas y formalidades que se debían seguir, tanto en el método y forma de pagos, como en la compra de materiales, contrata, asientos, consumo y distribución, listas y asientos de los individuos, cargos y haberes de cada uno, sueldos, cuentas, cargos del Tesorero general, libranzas, etc., y de los Arsenales y Hospitales, Montes, Marinería y Maestranza que también estaban a su cargo.

En el aspecto puramente económico correspondía a los intendentes efectuar las compras, ajustar los precios y hacer las contrata de los géneros que hubiera que traer de afuera y librar todo lo necesario para los pagos, sueldos, compras y trabajos.

Cada mes debía hacer una relación de gastos y, cada seis meses, un balance de los géneros y pertrechos consumidos y existentes en los Arsenales, deducido de los libros de cargo y data que se conservaban, originales, en la Contaduría de dicha Intendencia.

Por medio del secretario del Despacho de Marina, pediría a Hacienda los caudales que se necesitaran para los gastos ordinarios y extraordinarios de su Departamento para lo cual debía formar, antes de fin de año, un estado de los gastos ciertos y el supuesto de los inciertos para evitar retrasos en la libranza de los caudales.

Tenían facultad para embargar en los puertos toda clase de embarcaciones para el servicio del rey y, en los lugares, los víveres y géneros que fueran precisos; para su conducción daría a los proveedores, asentistas y compradores los pasaportes que autorizaran su libre paso en el trayecto.

(1) El ejemplar que hay en el Museo Naval es fotocopia del que se conserva en la Biblioteca Nacional, impreso en 1736, por lo que no se puede descartar se hayan incluido en él otras disposiciones posteriores a la fecha del preámbulo.

Las facultades de que estaban dotados en este período los intendentes los hacía enteramente responsables de la Administración general de la Armada; el Cuerpo de oficiales de Guerra, como se llamaba entonces el Cuerpo general, tenía exclusivamente las de carácter científico y militar.

Esta separación de atribuciones se consagró en las Ordenanzas de la Armada de 1748 y se prolongó hasta el último tercio del siglo a pesar de que, desde 1754, el secretario del Despacho de Marina fue siempre un jefe del Cuerpo general.

Cuando, en 1754, fue nombrado Arriaga secretario del Despacho de Marina e Indias, se separó de estas la Secretaría de Hacienda que hasta entonces había estado unida a las anteriores. En la misma fecha del nombramiento, 26 de agosto, hizo el Rey la declaración de las facultades que correspondían a cada uno de los secretarios, de Guerra, Hacienda y de Marina e Indias. En las de este último señalaba que debía observar y hacer observar con exactitud las Ordenanzas generales y, en lo referente a los gastos de Marina que debía darle cuenta de los caudales precisos para todos los ordinarios y extraordinarios y, simultáneamente, comunicarlo al Ministerio de Hacienda al que, posteriormente, el Rey daría la orden de ponerlos a disposición de Marina.

Sin embargo, no se hacía un presupuesto general de Marina.

Cada uno de los Departamentos elaboraba su propio presupuesto que remitía directamente a la Corte; las consignaciones eran también independientes para cada uno de ellos y se fijaban, en general, sobre las rentas provinciales más próximas a la Contaduría de Marina que las debía recibir: el intendente nombraba al funcionario que debía recoger mensualmente la cantidad señalada para depositarla en la Tesorería de dicha Contaduría.

En 1772 se crearon las Juntas económicas de los Departamentos, compuestas por el capitán general, uno o dos oficiales de alta graduación, el ingeniero director, subinspector general, comandante del Arsenal y el intendente. La creación de esta Junta diluía la responsabilidad de las decisiones, asumida hasta entonces por los intendentes.

A comienzos del año 1785, el intendente del Departamento debía remitir, mensualmente, al secretario del Despacho el estado de caudales recibidos y distribuidos. Una R.O. de 4 de abril de dicho año les prohibía despachar certificaciones de créditos a los asentistas, ni a otros, contra la Tesorería mayor pues, en adelante, estos créditos debían pagarse en las Tesorerías de los Departamentos. No obstante, costó desarraigar esta costumbre pues, en 1790, volvía a renovarse esta prohibición.

El 18 de octubre del mismo año se dirigió una R.O. a los capitanes generales de los Departamentos para que, en adelante, enviaran los presupuestos generales de aquellos en el mes de febrero a más tardar para poder señalar con tiempo la consignación anual para cada uno de ellos.

Otra R.O. de 29 de noviembre a los capitanes generales y a los intendentes de los Departamentos les remite formularios para sistematizar, en lo sucesivo, la presentación de los presupuestos de consignación.

El 8 de julio de 1788 se previno a las Juntas de los Departamentos que debían remitir a la vía reservada los presupuestos ordinarios de sueldos y goces en fin de diciembre y, el de géneros, el 1 de agosto.

El 15 de diciembre de 1795 se mandó a los intendentes que remitieran los presupuestos a la vía reservada después de reconocidos por la Junta del Departamento.

El 15 de diciembre de 1798 el Cuerpo del Ministerio pasó a depender, en cuanto a su función, del Ministerio de Hacienda. La R.O. de 9 de mayo siguiente expresaba cómo debían elaborarse, ahora, los presupuestos para las obras de los arsenales: la Junta del Departamento debía examinar las propuestas de adquisiciones y operarios previstas para dichas obras que les presentarían las diversas autoridades militares; el capitán general la remitiría después al intendente para su valoración; éste la devolvería a la Junta y se quedaría con una copia que tenía que enviar al Ministerio de Hacienda; la Junta pasaría su ejemplar al secretario de Marina. Ambos secretarios, después de examinar la propuesta, acordarían la consignación que convenía señalar.

Los mismos trámites se seguirían para formular los presupuestos extraordinarios.

A lo largo del siglo XVIII la construcción naval tuvo lugar, principalmente, en los arsenales del Estado y se realizaron esfuerzos muy importantes para que la provisión de efectos para la Armada se llevara a cabo, en su mayor parte, por administración. Tales fueron, entre otros, la explotación por la Marina de las minas de carbón, la creación de fábricas de cañones y de munición, de betunes y de cristales, el fomento de las plantaciones de cáñamos y la explotación de montes. Sin embargo, muchos efectos debían proveerse por contrata o asiento pues la producción no era suficiente.

El pliego de condiciones del contrato se publicaba con anterioridad a la subasta y en él se fijaban el tipo de ésta, el precio base, el modelo de proposición, la fianza que debía prestar el contratista, las obligaciones y derechos de cada una de las partes, etc. Celebrada la subasta, se hacía la adjudicación provisional que se convertía en definitiva cuanto la aprobaba la autoridad competente; se solía otorgar en escritura ante notario.

La R.O. de 9 de febrero de 1787 declaró que, en materia de contratos para la provisión de efectos para la Marina, los tribunales de ésta debían limitar su conocimiento a todo lo relativo a que lo estipulado se llevara a efecto.

En cuanto a los asientos, eran un tipo de contrato que los hombres de negocios establecían con el Ministerio, a un precio alzado, para facilitar a la Armada los artículos necesarios para su equipo y subsistencia, para la elaboración de determinados géneros y para su conducción al mercado.

Una disposición de 9 de mayo de 1799 fijó las formalidades que debían observarse en la provisión de efectos que debía hacerse por asiento en los

Arsenales: el ingeniero comandante arreglaría las condiciones y precio que se debían proponer a los postores; la Junta del Departamento examinaría y aprobaría ambos puntos y pasaría el documento al intendente quien mandaría fijar en sitio público los edictos de convocación, señalando el día y lugar en que se celebraría el remate; concluido éste, firmarían el intendente que aprobaba el asiento y contrato; el sub-inspector y el ingeniero que confirmaban su asistencia al acto y el contador principal del Departamento, como interventor.

Fueron estos años difíciles para la economía española en general y, en particular, para la de Marina que tuvo que realizar un esfuerzo constante, en todos los órdenes, para intentar mantener la guerra en el mar en condiciones adecuadas. No se pagaba en su tiempo, ni totalmente, a sus individuos, ni a los asentistas que la surtían. En noviembre de 1800 se dio orden a Hacienda para que remitiera caudales a los Departamentos a fin de pagar los atrasos a la Maestranza y que los arsenales pudieran seguir trabajando y no cerrasen, como espontáneamente había hecho el de Ferrol. Sin embargo de esta orden, en agosto y septiembre de 1801 la situación de los arsenales seguía siendo difícil e incluso se habló de la posibilidad de lo que hoy se llamaría «una marcha sobre Madrid», encabezada por las mujeres de los operarios del Arsenal de Cádiz, para que todo el mundo viera cómo se encontraban.

La R.O. de 27 de junio de 1802 intentó resolver el problema mediante el establecimiento de una consignación anual para Marina de 120 millones de reales: la mitad para sueldos y jornales y la otra mitad para pertrechos. Pero también la Hacienda tropezaba con dificultades para la entrega de caudales y los vales reales que hacía poco tiempo empezaran a circular no eran aceptados fácilmente porque se desvalorizaban al utilizarlos.

La R.O. de 4 de enero de 1803 determinó que los capitanes generales de los Departamentos remitieran, a comienzos de cada mes, relación circunstanciada de la inversión de los caudales de la consignación ordinaria, tanto de sueldos y jornales, como de pertrechos, realizada en el mes anterior.

Por R.O. de 30 de septiembre de 1805 la Caja de Consolidación de vales reales quedó encargada de suministrar a Marina la consignación de 120 millones de reales anuales, pagando 4 millones al mes al Departamento de Cádiz y 3 millones a cada uno de los otros dos.

Las medidas que se tomaron en estos años no fueron suficientes para detener la ruina económica de España; ésta se acentuó, lógicamente, durante la guerra de la Independencia; y los primeros años del reinado de Fernando VII, con su inestabilidad política, no dieron margen para consolidar un sistema económico que restableciera el crédito público.

A partir del año 1823 se inició un período de relativa estabilización y, a pesar de que, con algunas disposiciones, se intentó retrotraer la organización económica a lo que había sido a principios de siglo, otras vinieron a demostrar, en cambio, que por lo menos en este aspecto, se mantuvo la línea iniciada.

El 18 de diciembre de 1823 un Real Decreto determinó, entre otras cosas, el establecimiento de una Intendencia general de Marina en Madrid. No tuvo cumplimiento inmediato pues las diversas medidas que contemplaba dicho Decreto requerían estudio para su introducción pero se nombró una Comisión para que discutiera el mejor modo de implantarlas.

Entre tanto, la R.O. de 27 de enero de 1824 estableció que las cuentas de los tesoreros de Marina de los Departamentos debían rendirse al Tribunal mayor de Cuentas, como se había hecho antes; y que los pagadores particulares de los distritos en las provincias marítimas presentaran y rindieran sus cuentas en las Contadurías Principales de los Departamentos respectivos. El 19 de marzo del mismo año se remitió a los Departamentos la R.O. de Hacienda de 8 del mismo en la que la Tesorería general señalaba las Tesorerías de provincia y Depositarias de partido que debían pagar la consignación mensual de los Departamentos de Marina.

El Real Decreto de Hacienda de 19 de mayo de 1825 ordenó la observancia, a partir de 1 de julio inmediato, de dos Reales Decretos, de 12 de enero y 3 de julio de 1824 que se habían mantenido en suspenso hasta determinar la forma en que convendría establecerlos.

El Decreto de mayo de 1825 introdujo algunas variaciones en los de 1824. El de 12 de enero contenía una Instrucción general para el gobierno de la Hacienda militar y el de 3 de julio la Instrucción general para la dirección, administración, recaudación y cuenta de la Real Hacienda.

Las variaciones se referían, fundamentalmente, a la separación de funciones de la Intendencia general de Ejército y la de Marina que el decreto de 12 de enero no recogía. Y, aunque manifestaba que, de momento, quedaban unidas la Dirección general del Real Tesoro y las Intendencias generales de Ejército y Marina bajo el mando de un mismo jefe, expresaba también que, para el ejercicio de su triple tarea tendría un secretario, con los correspondientes empleados, en cada uno de estos Centros. El contador general de Distribución sería también interventor general de Ejército y de Marina. El tesorero de Corte sería, además, pagador de Ejército y Marina. La Contaduría general de Distribución y la Tesorería de Corte llevarían la cuenta y razón de Ejército y de Marina, con la correspondiente separación de cada una de estas secciones.

El 10 de noviembre de 1825, en contestación a consulta del tesorero del Departamento de Ferrol de 15 de octubre que se refería al modo de formalizar sus cuentas ya que la Pagaduría, Intendencia e Intervención generales de Marina en la Corte se hallaban organizadas desde 1 de septiembre, se dice que los tesoreros de Marina de los Departamentos deben formalizar sus cuentas según el método seguido hasta entonces, dándoles el giro acostumbrado, a su debido tiempo, al Tribunal de Contaduría Mayor, previo aviso al Ministerio de Marina.

El Real Decreto de Hacienda de 29 de junio de 1826 separó definitivamente las Intendencias generales de Ejército y Marina, con sus diversas oficinas, de la Dirección general del Real Tesoro. El 27 de septiembre del mismo

año se ordenó a los Departamentos y Apostaderos que a partir de 1 de octubre se remitieran a la Intendencia general de Marina en la Corte los estados quincenales de entrada y distribución de caudales que debían presentar.

El 22 de noviembre de 1825 se había circulado a la Armada el Real Decreto de Hacienda del día 14 en el que dictaba reglas para que, en adelante, el producto de las rentas del Estado se calculase anticipadamente para distribuirlo en la debida proporción entre las diversas obligaciones de él, mediante la formación de presupuestos generales. No era posible establecer este sistema de modo inmediato, por las reformas que era preciso introducir en todos los ramos para ajustar el importe de las obligaciones a los fondos destinados a satisfacerlas.

El 28 de abril de 1828 se aprobaron los primeros presupuestos generales del Estado y el 18 de junio la distribución en capítulos de los 40 millones de reales asignados a Marina. El 28 de mayo del mismo año se había trasladado al intendente general de Marina la R.O. de Hacienda del día 18 para que, desde el día 1 del mes inmediato, los gastos de las oficinas de la Real Hacienda de Marina y los sueldos de sus empleados quedaran comprendidos en los presupuestos de la Armada.

La R.O. de 30 de enero de 1829 estableció las reglas que debían seguir el Departamento y los Apostaderos para formar los presupuestos anuales que remitirían a la Corte y deberían contar desde el 1 de mayo inmediato. El 10 de agosto del mismo año se aprobó el Reglamento del Cuerpo del Ministerio de Marina que expresaba el número de individuos que correspondían a los distintos empleos; también señalaba el número de los que, de cada uno de ellos, debían destinarse en la Intendencia, Intervención y Pagaduría generales en la Corte. En total, eran:

Intendencia general.....	10 funcionarios
Intervención general.....	15 funcionarios
Pagaduría general.....	6 funcionarios

con un archivero para las tres dependencias.

El 26 de diciembre del mismo año se aprobó una Instrucción para el método que debían seguir los funcionarios de Marina que manejaran caudales de Hacienda para presentar sus cuentas al Tribunal Mayor de la Contaduría del Reino y establecía una serie de reglas para la mayor uniformidad de ellas.

El Real Decreto de 16 de febrero de 1842 reorganizó la Junta del Almirantazgo y la concedió facultades muy amplias en cuanto al gobierno económico del personal y material de los Cuerpos y establecimientos de la Armada. Hasta cierto punto, este Real Decreto puede considerarse como un antecedente de la R.O. de 19 de mayo de 1844, que suprimió la Intendencia general de la Corte.

Una R.O. de 12 de junio de 1844 determinó que la Pagaduría general se llamara, en adelante, de Marina, Comercio y Gobernación de Ultramar y se ocupara sólo del recibo y distribución de fondos; la Intervención se

llamaría de Pagaduría y sería fiscalizadora de ésta en cuanto a entrada y salida de caudales, comprobación de cuentas y cuenta y razón de los individuos de Marina destinados en la Corte.

Otra R.O. de la misma fecha dispuso que, tanto los presupuestos de los tres Departamentos de Marina y el de la Corte, como todas las cuentas de gastos hechos en la Armada se remitieran al inspector general de Arsenales que, al mismo tiempo, era director general de la Armada.

En la misma fecha, otra R.O. estableció que la toma de razón de los Reales títulos, patentes, nombramientos y despachos que se expidieran a los jefes y demás individuos de todos los Cuerpos de la Armada se verificara, en lo sucesivo, en la Contaduría principal del Ministerio de Marina en el Departamento de Cádiz.

La R.O. de 15 de junio del mismo año estableció el orden de clasificación de las obligaciones del presupuesto de Marina, Comercio y Gobernación de Ultramar, en tres tipos:

De indispensable y puntual pago.

De pago preferente.

De pago no tan exigente.

El 25 de octubre de 1849 se aprobó un Real Decreto de Hacienda que dictaba normas para la formación de los presupuestos de todos los Ministerios. Se indicaba en ellas que los presupuestos debían ir divididos por capítulos y artículos, conforme a una Instrucción que se redactaría posteriormente.

Disponía, además que, a partir del 1 de enero del año siguiente, ingresarían en el Tesoro público los productos íntegros de todas las rentas, impuestos y derechos aplicados al pago de las obligaciones comprendidas en el presupuesto general del Estado.

Otro Real Decreto de Hacienda de 3 de diciembre del mismo año dispuso que, desde 1 de enero de 1850, los gastos públicos se arreglasen al presupuesto presentado a las Cortes para el mismo año y que las oficinas de Contabilidad llevaran sus cuentas y demás operaciones tomando como base dicho presupuesto.

Por R.O. de Marina de 21 de diciembre del mismo año 1849 se nombró una Comisión para que redactara un Reglamento de Contabilidad de Marina que estuviera de acuerdo con la Ley de Contabilidad general del Reino que se estaba elaborando.

La Ley de Contabilidad general del Reino fue sancionada el 20 de febrero de 1850 y el 13 de noviembre del mismo año se aprobó el Reglamento de Contabilidad de Marina y la Instrucción para llevarla a efecto.

Como organismo central creaba en el Ministerio de Marina una Dirección de Contabilidad compuesta por el director que era el jefe superior de la Hacienda de Marina, un interventor, un tenedor de libros, un pagador y la dotación de oficiales del Cuerpo Administrativo de la Armada que se considerase necesaria.

De esta Dirección dependerían las tres Ordenaciones que se creaban en las capitales los Departamentos, compuestas de un ordenador, un interventor y un depositario de caudales, con el número de empleados precisos en cada uno de ellos.

En los arsenales se establecía una Comisaría, con el comisario que era jefe de la Contabilidad del Arsenal, un depositario general de efectos y pertrechos, otro de caudales, un tenedor de libros y el número de subalternos necesario para cubrir el servicio.

El Real Decreto de 6 de septiembre de 1855 determinó que, desde el día en que se constituyera el Almirantazgo creado por Real Decreto de la misma fecha, cesaría en sus funciones la Dirección y la Intervención central de Contabilidad de la Armada y sus funciones serían desempeñadas por una sección, llamada de Contabilidad, dependiente del Almirantazgo. La R.O. de 13 de octubre del mismo año aprobó el Reglamento interior para el nuevo organismo.

Un Real Decreto de Estado, de 6 de marzo del mismo año, había establecido un nuevo sistema de Contabilidad para las provincias de Ultramar.

El Almirantazgo quedó suprimido por otro Real Decreto de 7 de noviembre de 1856 que restableció la Dirección y Mayoría generales y creó otros organismos, entre ellos, la Ordenación general de Pagos de Marina, cuya constitución señalaba y que quedaba formando parte de la indicada Dirección general, bajo cuya dependencia quedaba. La R.O. de 28 del mismo mes y año aprobó la Instrucción que manifestaba las atribuciones y cometidos que concernían a dicha Ordenación, el personal y los negociados que comprendería el nuevo organismo.

La R.O. de 24 de diciembre del mismo año estableció la distinción entre las facultades del director general de la Armada y el ordenador general de Marina, como en adelante se debía llamar.

El Real Decreto de 11 de noviembre de 1857 suprimió la Dirección general de la Armada con todas las dependencias anejas a ella y creó otras nuevas que quedaban todas a las órdenes del Ministro; entre otras, la Junta directiva del Ministerio de Marina, la Junta consultiva de la Armada y, en el aspecto de la administración económica, la Dirección de Contabilidad y del Cuerpo administrativo de la Armada.

La Dirección de Contabilidad estaría formada por el director, cinco oficiales primeros y cuatro oficiales segundos del Cuerpo administrativo de la Armada y tendría a su cargo:

- La cuenta y razón, en general, del ramo de Marina.
- Liquidación de atrasos.
- Ordenación e Intervención general de Pagos.
- Propuestas mensuales de distribución para cubrir las obligaciones de personal y material.
- Contratos, en su parte administrativa.
- Acopios de víveres por administración.

- Hospitales.
- Toma de razón y anotaciones de Reales títulos, patentes, etc.
- Calificación de derechos pasivos de todos los empleados militares de Marina.
- Registro de leyes, decretos y órdenes que produjeran pagos, abonos o cargos.
- Redacción del Presupuesto general de gastos de Marina.
- Personal del Cuerpo administrativo de la Armada.

El 2 de enero de 1858 se aprobó el nuevo Reglamento de Contabilidad que definía, en su primer tratado, las atribuciones y deberes de los jefes y funcionarios de Administración, comenzando por el Ministro de Marina que reunía todas las facultades dispositivas y administrativas referentes a la Contabilidad del ramo; el segundo tratado se refería a la cuenta y razón de personal, arsenales, géneros, pertrechos, etc.; y el tratado tercero al modo de practicar este Reglamento en Ultramar.

El Reglamento comprendía 155 modelos, previstos para cubrir uniformemente los diversos aspectos de la contabilidad.

El 4 de diciembre de 1867 se reformó de nuevo la organización administrativa de la Armada con dos decretos, uno referente al Cuerpo administrativo, al que se dio nuevo Reglamento orgánico y otro a los Centros de la administración de la Armada, a los que se modificó sustancialmente, aunque sin suprimir ninguno; también se aprobó un Reglamento distinto para el régimen y atribuciones de las dependencias que constitufan el Ministerio de Marina.

El 20 de octubre de 1868 se suprimieron todos los Centros administrativos de la Armada y, con la misma fecha, se creó una Junta provisional de Gobierno de ella. También en la misma fecha se dispuso iniciar el estudio para la reorganización de la Armada mediante la redacción de un proyecto de Ley Naval que había de presentarse a las Cortes, comprensiva de todos los aspectos que se creía necesario modificar.

El 4 de febrero de 1869 se creó el Almirantazgo para el gobierno, mando y administración de todos los Cuerpos, establecimientos y ramos de la Armada y se aprobó la Ley de organización, atribuciones, deberes y responsabilidad de dicho Centro directivo que estaría compuesto por el ministro y cuatro comisarios. Entre sus atribuciones se contaba la de formar el presupuesto de gastos de Marina que el ministro debía presentar anualmente a las Cortes. Las antiguas Direcciones del Ministerio se convirtieron, casi sin variaciones en su organización, en Secciones del Almirantazgo.

El Reglamento de Contabilidad para el material de Marina que redactó el Almirantazgo fue aprobado por decreto de 19 de julio del mismo año. La misma Corporación quedó encargada de cumplir y hacer cumplir las prescripciones de dicho Reglamento.

En la misma fecha se aprobaron los Reglamentos de ascensos y orgánico para el Cuerpo Administrativo y el orgánico del Cuerpo de Guardaalmacenes. Sucesivamente se fueron aprobando los Reglamentos y disposiciones precisas para adaptar la administración de la Armada a la nueva organización.

Sancionada por las Cortes Constituyentes, la ley de 24 de julio de 1873 suprimió el Almirantazgo y facultó al ministro de Marina para reorganizar este Departamento.

La reorganización se llevó a cabo por decreto de 29 de septiembre del mismo año que expresaba, en su artículo primero que el gobierno, mando y administración de todos los Cuerpos, Institutos y Establecimientos de la Armada correspondían al ministro de Marina oyendo, en determinados casos, a una Junta Superior Consultiva de la Armada, cuya composición se indicaba. El Ministerio quedaba integrado por ocho Secciones, una de las cuales era la de Contabilidad.

El Decreto de 1 de diciembre del mismo año aprobó el Reglamento para el régimen interior del Ministerio de Marina. En lo que respecta a la Sección de Contabilidad quedó dividida en tres Negociados con las atribuciones que allí mismo se señalaban; el jefe de esta Sección reunía a este cargo el de ordenador general de Pagos de Marina y, en este aspecto, debía dirigirse a las demás Ordenaciones de este ramo y de otros Ministerios, a la Dirección general del Tesoro y al Tribunal de Cuentas.

El 16 de junio de 1875 se dictaron las reglas que debían observar las Ordenaciones de Pagos de Marina para evitar el prematuro agotamiento del crédito legislativo y las solicitudes de traslados de créditos de unas cajas económicas a otras. El 22 de julio siguiente se encargó a dos jefes de Sección del Ministerio la redacción de un proyecto de subdivisión de capítulos, artículos y atenciones que, en lo sucesivo, se debían incluir en los presupuestos de gastos de los distintos servicios de la Marina. El proyecto fue aprobado el 14 de octubre del mismo año.

El Real Decreto de 17 de febrero de 1877 procedió a reorganizar las Secciones del Ministerio. Creó la Dirección de Material, constituida por las anteriores Secciones de Armamentos, Construcciones y Artillería y el Negociado de Administración y conservó, entre otras, la Sección de Contabilidad, a la que correspondió la justificación de todos los gastos de Marina.

El 9 de marzo inmediato se aprobó el Reglamento provisional para el régimen interior del Ministerio. En él se detallaban las atribuciones de cada una de las Dependencias que integraban el Ministerio y los Negociados que cada una de ellas había de comprender.

La Sección de Contabilidad quedaba formada por 3 Negociados: Intervención Central, Revistas y Pensiones y Contabilidad de Material. Al primero competían, entre otras, las funciones señaladas al interventor de la Ordenación general, la redacción y examen del presupuesto general de Marina y la información a las demás Secciones sobre créditos disponibles

y abonos con relación a los presupuestos; al segundo, la Comisaría de revistas y dictamen sobre pensiones, retiros e inválidos; al tercero, la centralización y rendición de la cuenta del material y demás puntos relacionados con estas cuentas.

En un intento de reducir gastos, el 14 de febrero de 1878 se reformó la organización dada al Ministerio y el 27 del mismo se aprobó el Reglamento para su régimen interior. Se deshizo la Dirección de Material y resurgieron las Secciones de Armamentos, Artillería e Ingenieros. La Sección de Contabilidad tuvo cuatro Negociados y apareció la Intervención de la Ordenación general de Pagos, dividida en cuatro Negociados que estarían a cargo de oficiales auxiliares de la Sección de Contabilidad, formando parte de esta Sección.

La R.O. de 17 de noviembre de 1882 resolvió que la Ordenación general de Pagos centralizara todos los servicios que en el ramo se hicieran, por ser responsable, ante el Tribunal de Cuentas del Reino, de que las cantidades consignadas se aplicaran a cada atención, por estar así previsto en la Ley de Contabilidad del Estado de 25 de junio de 1880.

El 18 de noviembre de 1883 se aprobó una Instrucción para el régimen de la Intervención Central de Marina, redactada por el jefe de la Dependencia.

En estos años y en los siguientes es tan abundante la legislación sobre asuntos de Contabilidad que apenas puede recogerse lo que parece tener un significado más general sobre la organización económica de la Armada.

El Real Decreto de 13 de febrero de 1885 determinó que, a partir del 1 de julio del año en curso quedaron suprimidas todas las Ordenaciones de Pagos secundarias de Marina y que los pagos de las obligaciones de ésta se ordenaran únicamente por la Dirección de Contabilidad del Ministerio. Los intendentes de los Departamentos, además del carácter de representantes de la Hacienda que poseían, asumirían el de fiscales de la misma y el de delegados del ordenador de Pagos del Ministerio en el reconocimiento de gastos. Con la misma fecha se aprobaron las Instrucciones para el cumplimiento de este Real Decreto.

La Real Orden de 22 de mayo del mismo año señaló las normas que convendría seguir para el planteamiento de estas disposiciones y otra Real Orden, de 18 de junio inmediato, aprobó las reglas que manifestaban las obligaciones del primer Negociado de la Dirección de Contabilidad, Intervención Central, creado por el Real Decreto de 13 de febrero.

Por R.O. de 3 de enero de 1888 se creó, en la Dirección de Contabilidad del Ministerio, un subnegociado dependiente de la Intervención Central con objeto, principalmente, de poner al corriente las operaciones de formalización de recibos del Tesoro, pendientes de reintegrar desde 1866 que tenía reclamadas el Tribunal de Cuentas del Reino, así como resolver las incidencias de las suprimidas Ordenaciones secundarias y la liquidación de los devengos de la Estación Naval del Sur de América.

Una R.O. de 9 de marzo del mismo año aprobó las reglas propuestas por la Dirección de Contabilidad para redacción de nóminas y producción de noticias referentes al reconocimientos de devengos por personal y material.

La nueva organización dada a las Dependencias del Ministerio de Marina por Real Decreto de 28 de junio de 1890 creó el Consejo Superior de la Marina para resolver o consultar los asuntos importantes de la administración y gobierno del ramo, además de asumir el carácter técnico de que estaba dotado el suprimido Centro Superior Facultativo. Creó también, en sustitución de la Dirección de Contabilidad, la Intendencia general que también era Ordenación de Pagos.

El Real Decreto de 29 de octubre del mismo año aprobó el Reglamento para el régimen interior del Ministerio que expresaba las atribuciones y organización de las diversas Dependencias del mismo. Dentro de la Intendencia general se incluía la Intervención de la Ordenación de Pagos y otros tres Negociados, con asuntos muy definidos.

El 24 de mayo de 1891 se aprobó el Reglamento orgánico de la Ordenación de Pagos del Estado del Ministerio de Hacienda que se publicó en Marina con fecha 3 de junio. Este Reglamento dio lugar a nuevas reformas en la Intendencia general de Marina.

La R.O. de 1 de junio de 1892 creó un Negociado especial, dependiente del intendente general, para estudiar todo lo concerniente a la formación de presupuestos. El 7 del mismo mes se aprobaron las Instrucciones para el régimen del nuevo Negociado.

El 28 de junio de 1893 se restablecieron, por Real Decreto, las Ordenaciones secundarias de Pagos y, con la misma fecha, se aprobaron de R.O. las Reglas para la organización de la Intendencia general y las de los Departamentos en el ejercicio de las funciones que se les encomendaban.

La reforma del Reglamento para el régimen interior del Ministerio fue decretada el 29 de marzo de 1899; el 29 de abril siguiente se aprobó el nuevo Reglamento que, en su capítulo V se refería a las atribuciones del intendente general y ordenador de Pagos de la Marina y a los distintos Negociados comprendidos bajo su dependencia, es decir:

Intervención Central.
Contabilidad de Material.
Contabilidad de Personal.
Negociado de Personal.

El 20 de junio de 1900 se procedió a una nueva reorganización del servicio interior del Ministerio en un intento de disminuir el número de funcionarios empleados en él. El 23 de octubre de 1902 se ordenó una nueva modificación de los mismos.

La R.O. de 6 de abril de 1903 dispuso el estricto cumplimiento de las prescripciones de la Ordenanza de Arsenales de 18 de julio de 1893 y manifestó la necesidad de que la Dirección de Material se pusiera de acuerdo con la Intendencia general para la ordenación de los gastos y el reconoci-

miento, liquidación y pago de los servicios por las respectivas tesorerías. Otra R.O. de 14 de mayo siguiente determinó el restablecimiento del 4.º Negociado de la Dirección de Material y le señaló sus atribuciones y los asuntos en que debía entender, de acuerdo con el Negociado 1.º de la Intendencia general, a fin de llevar a cabo, con eficiencia, la orden del 6 de abril.

El 28 de diciembre de 1903 se introdujeron varias modificaciones en el Reglamento de servicio interior del Ministerio para adaptarlo al presupuesto para 1904.

La R.O. de 27 de junio de 1904 estableció una Junta Central en el Ministerio para la revisión de las cuentas de fondos económicos de los buques y arsenales; creaba, también, Juntas revisoras de fondos económicos en los Departamentos. El 8 de octubre del mismo año se ordenó que en todas las subastas sustituyera al notario un oficial del Cuerpo Administrativo. El 4 de noviembre inmediato se aprobó un Reglamento para la contratación de servicios y obras de la Marina.

El Real Decreto de 3 de enero de 1906 creó la Subsecretaría del Ministerio y la Subdirección de Asuntos generales de él y reorganizó otros servicios. El 4 de enero se aprobó el Reglamento para el régimen interior de dicho Ministerio.

La R.O. de 16 de enero de 1908 dictó reglas para la organización administrativa del ramo, en lo referente a Contabilidad, conforme a la ley de 7 del mismo, de reorganización de los servicios y organismos de la Armada.

Establecía que las Comisarías-Intervenciones de las provincias marítimas dependerían, en lo relativo a haberes y gastos, de la Ordenación de Pagos del Ministerio.

La Comisaría de revistas del Ministerio constituiría una sección de la Ordenación de Pagos del mismo, encargada de liquidar los gastos de transporte y material, expedientes de auxilio a otros ramos, liquidaciones o anticipos del Tesoro, etc. Estaba, además, encargada de la revista mensual administrativa del personal de Marina en la Corte.

La Intervención de la expresada Ordenación de Pagos quedaba organizada en tres negociados: el de Teneduría de libros y los de Personal y Material.

La Ordenación de Pagos debía librar sobre la Tesorería central el importe de los gastos que se tenían que satisfacer en la Corte o pertenecieran a la Escuadra y sobre las Tesorerías de las capitales en que existiera Comisaría-Intervención los correspondientes a las provincias marítimas y buques afectos a ellas.

Las Ordenaciones de los Apostaderos, delegadas de la del Ministerio, tendrían tres secciones:

Comisaría del Arsenal.
Comisaría de Revistas.
Comisaría del Hospital.

Las Intervenciones de las Ordenaciones de los Apostaderos tendrían los mismos negociados que la de la Ordenación del Ministerio, con funciones análogas.

Toda la documentación referente a créditos, haberes y gastos de los apostaderos debería remitirse por los jefes administrativos de los mismos a la Ordenación de Pagos del Ministerio, por conducto de la Intendencia general.

La R.O. de 13 de agosto de 1914 distribuyó los Negociados de la Intendencia general en la forma siguiente:

Negociado 1.º: Material.—Comprendía contratos y sus incidencias, expedientes de adquisición de efectos, cuentas de víveres, medicinas y combustible, inventario general de material.

Negociado 2.º: Presupuestos y personal administrativo.

Negociado 3.º: Haberes del personal.

El 26 de diciembre del mismo año se aprobó la ley de presupuestos para el año 1915.

El 20 de septiembre 1917 se aprobó con carácter provisional un Reglamento orgánico del Ministerio que debía ponerse en práctica el 1 de noviembre inmediato. En él se detallaban las atribuciones del intendente general.— Secretaría de la Intendencia.— Primer Negociado: Gastos de Material.— Segundo Negociado: Haberes del Personal.— Tercer Negociado: Presupuesto y Personal Administrativo.— Ordenación e Intervención de Pagos que constituían una Sección de la Intendencia. De la Ordenación de Pagos dependía la Comisaría de revistas y la Intervención Central comprendía dos Negociados: 1.º Teneduría de libros; 2.º Personal; comprobación interventora de Gastos.— La Habilitación del Ministerio constituía otra Sección de la misma dependencia.

El Real Decreto de 9 de noviembre de 1922 estableció un régimen de Contabilidad para Infantería de Marina semejante al vigente en los buques y servicios de la Armada. La Instrucción aprobada el 17 del mismo mes y año fijó las normas para la adaptación de la Contabilidad de la Armada a dicho Cuerpo.

Por Real Decreto de 3 de octubre de 1924 se aprobó un nuevo Reglamento orgánico para el Ministerio. En la Intendencia general, a cargo del intendente general de la Armada que a la vez sería inspector general del Cuerpo Administrativo, estarían refundidos todos los servicios económicos de la Marina, la celebración y liquidación de contratos y la formación administrativa de presupuestos.

Se señalaban a continuación los asuntos que quedaban a su cargo y la organización de la dependencia que constaría de:

Secretaría.

Primer Negociado: Gastos de Material.

Segundo Negociado: Haberes del Personal y Enganches.

Tercer Negociado: Presupuestos, créditos y personal administrativo.
Comisaría de Revistas y Transportes en la Corte.

La Ordenación e Intervención de Pagos de Marina debía regirse por el Reglamento orgánico de Ordenaciones de Pagos del Estado, aprobado por Real Decreto de Hacienda de 24 de mayo de 1891 y demás disposiciones complementarias.

El Ordenador de Pagos ejercería sus funciones con entera autonomía, bajo la dependencia directa del director general de Tesorería y Contabilidad y del Tribunal Supremo de la Hacienda Pública y, en lo que no afectara a sus funciones económicas, dependería del intendente general. Se enumeraban, también, estas funciones.

El interventor central lo sería también de la Ordenación de Pagos, con las atribuciones determinadas por el Reglamento aprobado por el Real Decreto de Hacienda citado. Esta sección comprendería 3 Negociados:

Primer Negociado: Teneduría de libros.

Segundo Negociado: Comprobación interventora de gastos de personal.

Tercer Negociado: Comprobación interventora de gastos de material.

Con dependencia directa de la Ordenación de Pagos se establecían las siguientes dependencias:

Habilitación general del Ministerio.

Habilitación de oficiales generales.

Habilitación del material.

En el Reglamento se expresaban con detalle las funciones que correspondían a cada una de las Secciones y Negociados citados.

El Real Decreto de 3 de marzo de 1925 aprobó el Reglamento orgánico del Tribunal Supremo de Hacienda Pública que afectaba a Marina en cuanto sus organismos económicos dependían directamente de este Tribunal, de cuya sección de Intervención formaban parte algunos funcionarios del Cuerpo Administrativo de la Armada.

En el Apéndice del Reglamento se enumeraban los Centros, Dependencias, Cuerpos y establecimientos en que debía haber permanentemente interventores-delegados de este Tribunal. En los servicios dependientes de Marina este personal pertenecía al Cuerpo Administrativo de la Armada.

El Decreto de reorganización de la Armada de 10 de julio de 1931, ratificado con fuerza de ley por la de 24 de noviembre del mismo año, modificó también la organización económica de la Armada, comenzando por cambiar la denominación del Cuerpo encargado de estos servicios que pasó a llamarse de Intendencia.

El capítulo IV de esta disposición se refería a las funciones encomendadas al Cuerpo y a los Organismos y Centros que debían existir para el desarrollo de su actividad. Se hacía en forma esquemática que debía ser

desarrollada en el correspondiente Reglamento. Para el Ministerio de Marina señalaba:

- Una Jefatura de Servicios, con los negociados que se fijaran.
- Una Ordenación de Pagos que sería también Sección de Contabilidad, con los negociados que se determinaran.
- Las Habilitaciones que estableciera el Reglamento.

En las Bases navales: Una Intendencia y Ordenación de Pagos.

En los arsenales: Una Jefatura de Servicios Económicos.

En la Flota: Un jefe de Intendencia a las órdenes del Almirante de ella para centralizar la contabilidad de sus buques.

En los buques sueltos, Escuelas, establecimientos científicos, comisiones de Marina y demás Centros independientes, así como en las provincias marítimas debía existir, en la forma que se determinase, un jefe u oficial de Intendencia para encargarse de los servicios de su peculiar cometido.

El 19 de febrero de 1934 se aprobó el Reglamento orgánico del Ministerio de Marina, que, para el desarrollo de los servicios de Intendencia, establecía:

La Sección de Intendencia.

La Ordenación de Pagos que sería al mismo tiempo Sección de Contabilidad.

Determinaba las facultades y atribuciones del jefe de la Sección de Intendencia y la distribución de los servicios a ella encomendados en una Secretaría y 5 Negociados que serían:

Primer Negociado: Material y Contratos.

Segundo Negociado: Haberes.

Tercer Negociado: Presupuestos y créditos.

Cuarto Negociado: Personal.

Quinto negociado: Transportes, subsistencias y adquisiciones en general.

Se señalaban también los asuntos que correspondían a cada uno de los Negociados.

La Ordenación de Pagos y Sección de Contabilidad se seguirían rigiendo por el Reglamento orgánico de Ordenaciones de Pagos del Estado aprobado por Real Decreto de Hacienda de 24 de mayo de 1891 y disposiciones complementarias.

Se señalaban las funciones que estaban encomendadas a esta dependencia y su distribución en dos Negociados:

Primer Negociado: Personal y material.

Segundo Negociado: Contabilidad.

Dependientes de la Ordenación de Pagos se establecían 3 Habilitaciones: la general del Ministerio, la de oficiales generales y la de Material, de las que se manifestaban las respectivas responsabilidades.

La complejidad de la documentación de esta Sección ha hecho difícil su ordenación en las series que, en algunos legajos, estaba reflejada.

Durante algún tiempo, se había creído que no existía más documentación económica que la que estaba ordenada en series, si no completas, bastante bien conservadas. Eran las de Consignaciones, Contratas, Asientos, Carbones y Nóminas que a continuación se describen:

<i>Consignaciones</i>	<i>Años</i>	<i>Legajos</i>
Generalidad	1785-1909	46
Asiento de Juan de Acosta }	1731-1769	1
Construcción en la Habana }		
Créditos de reinados anteriores	1751-1795	2
Bernardo Alcalá. Manejo de fondo	1780-1792	1
Banco Nacional de San Carlos	1787-1893	1
Asuntos Particulares	1784-1908	199
	Total	<hr/> 250

<i>Contratos</i>	<i>Años</i>	<i>Legajos</i>
Generalidad	1784-1908	10
Asuntos particulares	1821-1922	152
Asuntos personales	Alfabetizado	47
Escrituras	Alfabetizado	31
Escrituras	1822-1936	7
	Total	<hr/> 247

<i>Asientos</i>	<i>Años</i>	<i>Legajos</i>
Asientos	1763-1829	25

Carbones.— Contiene documentación referente a aprovisionamiento de carbón para buques y dependencias, creación de depósitos en los puertos para determinadas campañas, adquisiciones y contratos en la Península, Filipinas y en el extranjero, pruebas de carbonos, donativos de carbón a la Armada y subastas.

Son 20 legajos de los años 1835 a 1919.

Nóminas.— Esta documentación está alfabetizada por el nombre del buque, dependencia u organismo al que corresponde. Sus fechas extremas

pueden señalarse entre 1920 para los más antiguos y 1960 para los más modernos.

Está bastante incompleta y falta casi siempre en ella la documentación complementaria que sirve para justificar las novedades, altas y bajas que se producen en el centro.

Son 589 legajos y hay un inventario mecanografiado de ellos.

El año 1979, con motivo de unas obras que se hicieron, aparecieron cantidad de legajos y documentación suelta de la que, parte, venía a completar secciones ya ordenadas pero otra parte era desconocida. Se trataba de documentación de la Ordenación de Pagos, Intendencia, Habilitación e Intervención que hasta entonces no se había manejado.

Se organizó más o menos, se hizo un Inventario somero y se archivó en legajos que sólo tenían el número del Inventario que les correspondía. Fueron 181 legajos.

Cuando, en el año 1984 terminó la instalación de estanterías metálicas, se comprobó que había aumentado considerablemente la capacidad de los depósitos. Se bajó entonces de los caramancheles la mayor parte de la documentación que allí se conservaba en condiciones más bien precarias.

Era, también, documentación de tipo económico. Se procuró hacer un estudio más detenido de ella y se formaron las series que a continuación se describen. Queda aún la posibilidad de completar éstas cuando se termine de ordenar la documentación del sótano.

Toda esta documentación tiene inventario.

	<i>Ordenación general Pagos</i>	<i>Años</i>	<i>Legajos</i>	
Cuentas de Gastos Públicos	Madrid	1858,	1863-1885 47	
	Ferrol y sus provincias		1869-1885 19	
	Cádiz y sus provincias		1871-1872	6
			1876-1878	
	Cartagena y sus provincias ..		1884-	22
			1869-1885	
	Apostadero de Filipinas		1860-1873	1
	Apostadero de la Habana ...		1875-	1
	Madrid, Departamentos y Provincias		1886-1936 (1. ^{er} sem.)	48
				144

	<i>Años</i>	<i>Legajos</i>
Justificantes de Cuentas de Gastos Públicos	1874-1877	3
	1883	1
	1885	1
	1890-1891	2
	1893	1
	1904	1
	1910	1
	1915-1922	14
	1927	1
1930-1934	19	
		44

<i>Cuentas de Fondo Económico</i>	<i>Años</i>	<i>Legajos</i>
Buques.— Alfabetizados.— Varias fechas entre	1880-1915	57
Madrid.— Varias dependencias y fechas entre	1908-1929	11
Ferrol.— Varias dependencias y fechas entre	1874-1911	26
Cádiz.— Varias dependencias y fechas entre	1875-1911	7
Cartagena.— Varias dependencias y fechas entre	1874-1911	9
Cuba y Filipinas.— Varias dependencias y fechas entre	1874-1897	3
Ferrol y Cádiz.— Varias dependencias y fechas entre	1922-1927	1
Ferrol y Cádiz.— Semáforos de los Dptos.	1898-1927	2
		116

<i>Cuentas de movimiento de caudales</i>		<i>años</i>	<i>Legajos</i>
Ministerio		1901-1927	11
Departamento de Cádiz	1903-1915 y	1920-1921	7
Departamento de Ferrol		1903-1928	15
Departamento de Cartagena		1903-1924	12
} Estación Naval Sur de América .	1870,	1871,1873	1
Estación		1887-1888	
Apostaderos Cuba y Filipinas ..	1862,1863,	1881,1883	1
	y	1889	
Escuadra de Instrucción y Buques		1901-1927	15
Aeronáutica Naval.— Escuela y Buques	1926,1928,	1930,1934	} 4
	y	1935	
			<hr/> 66

		<i>Años</i>	<i>Legajos</i>
Liquidaciones de créditos (faltan algunos años)		1873-1935	42
Liquidaciones Estados por conceptos.— Algunos años entre .		1899-1916	8
Liquidaciones por transportes en ferrocarril	1902,1916,	1919, 1932	19
			<hr/> 69

Hay inventario mecanografiado.

<i>Comisaría de revistas y transportes</i>		<i>Años</i>	<i>Legajos</i>
Justificantes de revista	1867,1872 y	1886-1887	3
Justificantes de revista, algunos años entre		1917-1932	3
Listas de embarque y relaciones de pasaportes		1906-1934	23
Abonos a Compañías marítimas por transportes		-1914	1
Transporte de material	1917 y	1924-1928	5
Comunicaciones y correspondencia	1911-1913 y	1917-1926	6
			<hr/> 41

	<i>Años</i>	<i>Legajos</i>
Cartas de pago del descuento personal	1874-1882	1
Cartas de pago	1884-1927	7
Relaciones de mandamientos de pago y reintegros	1901,1904, 1907,1908	3
Mandamientos pago y matrices de talonarios	1912, 1914-1921	5
Registros de mandamientos de pago	1926-1936	2
		<hr/> 18

	<i>Años</i>	<i>Legajos</i>
Libramientos de Hacienda	1886	1
Resultas de presupuestos cerrados .	1862-1895	2
Derechos de aduanas (devolución) .	1890-1896	2
Movimientos de créditos y consignaciones	1893-1899	1
Libramientos y avisos (algunos años)	1876-1896	2
Peticiones de créditos para Departa- mentos	1904-1905, 1908-1910	1
Movimiento créditos	1902-1908	2
Créditos para el Ministerio	1902-1907	1
Relaciones de cargo y data	1907-1908	1
Consignaciones de créditos	1923-1927, 1931	4
Suplementos, anticipos, etc.	1865-1881	1
Traslaciones de créditos	1887-1889	1
Cuentas de consignaciones (algunos años)	1900-1926	5
Facturas de distribución de libramien- tos	1928-1929	1
Consignaciones	1932	1
		<hr/> 26

	<i>Años</i>	<i>Legajos</i>
Atrasos	-1851	1
Fondos de muertos y desertores Habana y Filipinas	1855-1865	1
Escuadra del Pacífico: giros, libramientos y asignaciones	1862-1872	4
Escuadra del Pacífico: Letras canceladas	-1865	1
Estación Naval de Sur de América.— Letras y oficios	1884-1888	1
Estación Naval de Sur de América.— Liquidaciones giros	1874-1880	1
Comisiones varias de Marina (algunos años)	1882-1901	5
Resúmenes de revista administrativa en Filipinas	1889-1890	1
Liquidaciones y cuentas de víveres (algunos años)	1875-1889	3
Gastos construcción crucero «Emperador Carlos V»	1891-1900	1
Gastos construcción crucero «General Liniers»	1898-1901	1
Gastos Dique flotante de la Habana	1899-1901	1
Gastos Construcción Algibe de la Graña	1887-1907	1
Reintegros a Guerra por hospitalidades y correspondencia	1888-1909	2
Reintegros a y de Marina de Estado y de Gobernación	1909-1918	1
Deficiencias de créditos en Filipinas	1892-1893	1
Créditos, cuentas, gastos y distribución	1917-1919	3
Asuntos varios	1924-1932	2
		31
 Correspondencia, Reales Ordenes y Expedientes	 1856-1936	 121

<i>Puerto Rico</i>	<i>Años</i>	<i>Legajos</i>
Estados de revista administrativa .	1885-1893	1
Gastos Públicos: Cuentas, liquidaciones, etc.	1892-1898	12
Correspondencia	1895-1898	4
Asignaciones, haberes, etc.	1893-1898	1
Nóminas de enganches y excedidos	1870, y 1875-1883 1895-1898	1
		<hr/> 19

	<i>Años</i>	<i>Legajos</i>
Presupuestos generales de Marina para	1834	1
Presupuestos generales de Marina para	1841-1847	1
Presupuestos generales de Marina para	1856	1
Presupuestos generales de Marina para	(proyecto) 1882-1884	1
Presupuestos generales de Marina para	(antece- dentes) 1884-1885 1889-1890	1
Antecedentes sobre presupuestos extraordinarios para construcción de una escuadra	1892-1898	1
Presupuestos generales de Marina (proyecto)	1922-1923	1
Expedientes administrativos (N.º 1 a 21)	1894-1904	3
		<hr/> 10

	<i>Años</i>	<i>Legajos</i>
Reparos del Tribunal de Cuentas a las de Gastos Públicos	1853-1916	13
Correspondencia con Tribunales de Cuentas y Rs. Os.	1877-1895	1
Situación de fondos en el extranjero	1907, 1910, 1928-1936	4

	<i>Años</i>	<i>Legajos</i>
Correspondencia con Dirección General del Tesoro, Tribunal de Cuentas, etc.	1907,1910, 1919,1922	3
Correspondencia con Ministerio de Hacienda y sus dependencias (algunos años)	1902-1936	9
Expedientes personales alfabetizados (C-L)		
Novedades de Personal	1858 y 1900-1902	<u>2</u>
		32

Intendencia general

Hospitales de Marina.— Farmacia. Cuentas de gastos de medicinas, ropas y efectos, fondos especiales de los gabinetes de bacteriología, radiografía y fisioterapia, fondo especial de venta de medicinas al público militar, relaciones valoradas de medicamentos, etc.

Años 1906-1935.— Hay alguno suelto de años anteriores. 75 Legajos.

<i>Nóminas</i>	<i>Años</i>	<i>Legajos</i>
Habilitación general Ministerio (faltan años y años incompletos)	1851, 1868-1935	46
Departamentos, Escuadra de Instrucción, comisiones de Marina, Estaciones navales	1885-1900	16
(hay algunas anteriores a 1885 y posteriores al 1900, pero están incompletas).		
<i>Nóminas</i>		
Buques (alfabético) algunos años entre	1874-1898	13
Enganchados Marinería en Departamentos, Arsenales y Escuadra de Instrucción	1864-1909	41
Enganchados Marinería Provincias alfabético	-	5
Enganchados Marinería Buques, alfabético (años sueltos) de	1870-1885	<u>43</u>
		164

Varios (con inventario general)..... 73

Consignaciones ocupa 66,95 metros lineales de estantería.
Contratas ocupa 72,10 metros lineales de estantería
Asientos ocupa 15,45 metros lineales de estantería
Nóminas ocupa 128,75 metros lineales de estantería
Carbones ocupa 5,15 metros lineales de estantería
Ordenación ocupa 448,50 metros lineales de estantería

Fuentes y Bibliografía

A.B.— Generalidad de Secretaría.

Merino Navarro, José P.— La Armada española en el siglo XVIII.

Fernández Duro, Cesáreo.— La Armada española.

Colección legislativa de la Armada.

2.23 Comandancias Militares

2.23 Comandancias Militares

La Ordenanza de Matrículas de 1737 que consiguió implantar esta institución en la Península, estableció que todos los habitantes de las costas de España que quisieran dedicarse a las industrias del mar, tanto en la pesca como en la navegación, debían alistarse para poder servir en los buques de la Armada cuando fueran requeridos para ello.

El 1 de enero de 1751 se publicó el Título III del tratado X de las Ordenanzas generales de la Armada de 1748 que se refería a los Ministros destinados en las Provincias a ejercer la jurisdicción de Marina (Incidentalmente puede añadirse que el resto del Tratado —que se ocupaba de la organización del Ministerio general— no consiguió ver la luz). En este Título se fijó la división de las costas de cada Departamento en Provincias o Partidos para que los ministros que residieran en ellos pudieran formar las listas y roles de matriculados, además de ocuparse en la resolución de los asuntos que se suscitaban en todos los aspectos de la navegación de éstos. Estos ministros dependían de los intendentes de sus respectivos Departamentos.

Dentro de cada Provincia se establecerían Subdelegaciones dependientes de los ministros de ellas en los lugares de la costa que, por su entidad, así lo requirieran.

Cuando en 1799 se determinó que el Cuerpo del Ministerio pasara a depender del Ministerio de Hacienda se consideró conveniente transferir la jurisdicción de las Matrículas al Cuerpo general de la Armada; por Real Decreto de 18 de abril 1800 y R.O. de 25 del mismo mes y año quedó establecido que desde primero de junio siguiente se hiciera así.

La Ordenanza de 12 de agosto de 1802 dio carácter militar a las Matrículas que pasaron a constituir los Tercios navales; correspondía un Tercio a cada Departamento y se llamó de Levante al de Cartagena, de Poniente al de Cádiz y del Norte al de Ferrol.

El Tercio naval de Levante estaba subdividido en Cartagena, Barcelona, Valencia y Mallorca; el de Poniente en Cádiz, Málaga, Sevilla y Canarias; y el del Norte en Ferrol, Vigo, Santander y Provincias Vascongadas. Estas subdivisiones se modificaron más adelante, conforme las necesidades del servicio así lo exigieron.

Para el gobierno interior, cada una de estas subdivisiones se distribuyó en partidos y trozos y, en lo referente al territorio y ejercicio de la jurisdicción, en provincias y distritos.

En América, la isla de Cuba se dividió en las provincias marítimas de Habana, Santiago de Cuba, Trinidad, San Juan de los Remedios y Nuevitas; la de Puerto Rico sólo comprendía la provincia de su nombre, dependiente del Apostadero de la Habana; y, en Filipinas, no había más que la de la capital, Manila, para los pilotos y las embarcaciones; los patronos y marinería embarcados en ellas se consideraban marinería eventual.

Los destinos de los Tercios estuvieron servidos por jefes y oficiales del Cuerpo general de la Armada que ejercían la jurisdicción en representa-

ción del capitán general del correspondiente Departamento, pero en cuanto a su disciplina y régimen, dependían de un general residente en el Departamento que era el comandante principal del Tercio.

La Real Orden de 27 de septiembre de 1826 suprimió los comandantes principales de los Tercios; los comandantes particulares de estos y de las Provincias pasaron a depender, en todos los aspectos, de los comandantes generales de los Departamentos y Apostaderos; la autoridad superior de todos ellos era, sin embargo, la Dirección general de la Armada.

La R.O. de 1 de octubre de 1841 fijó un nuevo sistema para cubrir los destinos de los Tercios que deberían recaer por mitad entre los oficiales asignados a los mismos y los del Cuerpo general y sus Auxiliares. Por R.O. de 18 de junio de 1846 se suprimieron los oficiales del Cuerpo del Ministerio en las Contadurías de las provincias donde subsistían y por otra de 3 de julio siguiente se dispuso desempeñaran estas funciones los comandantes o ayudantes de ellas.

El Real Decreto de 27 de noviembre de 1867 reorganizó el cuadro orgánico de las Matrículas, suprimió los Tercios y estableció una nueva nomenclatura: se distinguieron provincias de primera, segunda y tercera clase y distritos de primera y segunda dentro de cada una de ellas. El mismo decreto determinó que los comandantes de las Provincias marítimas y ayudantes de los distritos fueran, al mismo tiempo, capitanes de puerto en el de su residencia.

La R.O. de 11 de agosto de 1894 aprobó una división del litoral en provincias y distritos con distinción de sus clases, extensión y límites y la plantilla de comandantes y ayudantes de Marina que correspondía a los mismos; expresaba también las plazas que podían ser servidas indistintamente por personal activo o en reserva, las que debían serlo por personal activo y las que debían desempeñar los que pertenecían a la reserva.

La Ley de 7 de enero de 1908 que reorganizó la Armada y sus organismos introdujo una modificación importante en la clasificación del personal del Cuerpo general; desde la clase de capitán de navío a la de alférez se establecieron dos escalas, de mar y tierra. A cada escala correspondían distintos servicios y los de las Comandancias y Ayudantías de Marina y de la Dirección de Navegación y Pesca Marítima —salvo la Dirección general que era de libre designación del gobierno— se adjudicaron a la de tierra. En éste habían de ingresar todos los que anteriormente formaban la escala de reserva, con el empleo que tenían, conservando en el escalafón el lugar que ocupaban en la escala de reserva.

La Ley de 12 de junio de 1909 señaló las plantillas de ambas escalas y las distintas Provincias y Distritos marítimos que los individuos de la escala de tierra debían desempeñar.

La Orden de 21 de febrero de 1922 vino a definir las facultades y atribuciones que en la fecha correspondían a las Comandancias de Marina y sus dependencias, según las funciones:

Tenían el mando de la jurisdicción en los límites de su territorio y, en la parte militar, en la de reclutamiento y reemplazo de marinería; en los asuntos de justicia dependían del capitán general del Departamento.

Como capitanes de puerto estaban encargados de la policía de los mismos; eran vocales natos de las Juntas Provinciales de Sanidad y de las Obras de Puertos y presidentes de las Juntas Provinciales de Pesca y de las Juntas Locales de Puertos.

Tenían a su cargo los expedientes de abanderamiento de buques, los de abordajes, avería, naufragios y salvamentos y todos los que debían ser sometidos a la Superioridad.

Eran presidentes de la Junta Local del Fondo económico de Practicajes y, por tanto, tenían la inspección de estos servicios y de las recaudaciones obtenidas, debiendo rendir cuentas de las inversiones de las cantidades que de estos fondos les correspondían a la Junta Central.

Tenían que conceder los permisos a los buques para lastrar y deslastrar y señalarles el sitio donde debían hacerlo.

Podían conceder permisos temporales para aprovechamientos dentro de la zona marítimo terrestre del dominio nacional siempre que no perjudicaran al aprovechamiento común a que la zona está destinada.

El decreto de 20 de mayo de 1931 acordó la formación de una Comisión para que presentara en el más breve plazo un proyecto de organización de la Marina Mercante, Navegación mercantil e Industrias marítimas, en una Subsecretaría dependiente del Ministerio de Marina pero con entera separación de los asuntos que ocupaban a la Marina de Guerra. Se acordó también la creación del Cuerpo de Servicios Marítimos que había de servir los destinos que se crearían.

Otro Decreto de 14 de octubre del mismo año autorizó al Ministro de Marina para proveer el sesenta por ciento de las vacantes existentes en la costa, por haber sido declarada a extinguir la escala de tierra que las servía, en capitanes de la Marina Mercante que reunieran determinadas condiciones; el cuarenta por ciento restante estaría destinado al personal del Cuerpo de Servicios Marítimos que se había de crear.

La Ley de 12 de enero de 1932 creó la Subsecretaría de la Marina Civil y el Cuerpo General de Servicios Marítimos que se organizaba en un solo escalafón para las dos Secciones que lo constituían.

El 30 de agosto del mismo año se aprobaron los Reglamentos y Plantillas para la ejecución de esta ley. En relación con la administración regional y local de los servicios marítimos, se incorporaron las Comandancias y Distritos a la nueva organización.

Se conservó la división del litoral de la Península, islas adyacentes y costas de soberanía en Africa en provincias marítimas, subdivididas en distritos y se señalaron su número, clases y límites.

Como jefe de todos los servicios en cada Provincia habría un delegado marítimo, a cuya autoridad estarían subordinados todos los funcionarios de la provincia afectos a los servicios de la Marina civil. Un subdelegado

desempeñaría en cada distrito las funciones de capitanes de puerto y en cada Delegación se establecería un Junta provincial como organismo consultivo.

Los delegados de Provincia y subdelegados de Distrito debían pertenecer al Cuerpo general de Servicios marítimos creado en la Ley de 12 de enero. En la misma fecha, 30 de agosto de 1932, se aprobó la organización, categorías, asimilaciones y Reglamento para este Cuerpo, así como los sistemas de concursos y oposiciones que se seguirían para cubrir las plazas.

Después de la guerra 1936-1939 se restableció la organización anterior a 1931. En los primeros años de la década de los 40, las plazas de comandantes de las Provincias marítimas se cubrieron con jefes de la Escala complementaria y las Ayudantías con personal de la Escala de reserva. Posteriormente el nombramiento para estos destinos pudo recaer en jefes de la Escala de mar o de tierra y en individuos de la Reserva Naval Activa.

En cuanto a jurisdicción del litoral, reclutamiento y asuntos de justicia dependieron del capitán general del Departamento y, en sus funciones de capitanes de puerto, de la Subsecretaría de la Marina Mercante que más tarde se integró en el Ministerio de Comercio, Pesca y Agricultura.

Documentación	Años	Legajos
Generalidad	1800-1844	5
Asuntos particulares	1800-1933	28
Asuntos personales	Alfabetizados	28
	Total	<hr/> 61

Ocupa 15,45 metros lineales de estantería

Bibliografía

Estados generales de la Armada 1812, 1849, 1868, 1881 y posteriores.
 Compilación legislativa.
 Aranzadi.

2.24. Capitanías de Puerto

2.24. Capitanías de Puerto

Hasta el siglo XVIII, la intervención del poder central en la construcción, conservación y policía de los puertos fue prácticamente nula: las Hermandades, Consulados y Ayuntamientos tomaban a su cargo esta empresa que facilitaba el desarrollo del comercio con otros países y regiones. En el período de los Austria, estas entidades proponían la formación de un puerto y enviaban el correspondiente proyecto al Consejo de Castilla, Aragón o Indias para su aprobación. Ellas mismas costeaban las obras y, para la construcción y mantenimiento de los puertos estaban autorizadas a imponer arbitrios que recaudaban por sí mismas aunque sujetas a la inspección y vigilancia de dichos Consejos.

La implantación de la Matrícula de mar y la creación del Almirantazgo propiciaron la transformación del sistema seguido hasta entonces. El Real Arancel de 12 de diciembre de 1739 señaló los puertos en que debía exigirse a las embarcaciones el pago de los derechos que en él se establecían. El Artículo 4.º de dicho Arancel manifestaba que «el capitán, guardián o alcalde de mar donde lo hubiera y, en su falta, el subdelegado de Marina encargado de la recaudación de estos derechos usará el asignado para su gratificación y cuidado» y en el Artículo 9.º expresaba que este cuidado consistía en mantener limpios los puertos.

La R.O. de 19 de marzo de 1749 estableció que estos derechos eran independientes de los recaudados para el Almirantazgo en la Administración de Rentas Reales.

No hubo Reglamento ni Instrucción General para las Capitanías de Puerto hasta bien avanzado el siglo XVIII. Sin embargo, en distintas fechas, se fueron aprobando Instrucciones particulares para algunos de ellos; por ejemplo, el 17 de marzo de 1756 se aprobaron para los de Veracruz y la Habana.

En 1772, D. Pedro de Hordeñana, Intendente del Departamento de Ferrol, remitió a Arriaga una Instrucción que había formado para los capitanes de puerto o subdelegados del Principado de Asturias. A su vista y considerando la necesidad de una Ordenanza general para todas las Capitanías, el 6 de febrero de 1774, encargó Arriaga a la Junta de Ordenanzas la redacción de ésta con la recomendación de que tuvieran en cuenta que, para los puertos donde podían entrar embarcaciones de 100 o más toneladas debían nombrarse oficiales reformados y en los menores se nombrarían prácticos que estarían a las órdenes del capitán de puerto más cercano.

Previamente y con motivo de haber vacado la capitanía del puerto de Cádiz por fallecimiento de D. Cipriano Austrán, el 28 de octubre de 1773 había pedido informe al director general de la Armada sobre sueldo, emolumentos y obligaciones de este empleo.

El informe fue remitido el 10 de diciembre del mismo año: las obligaciones consistían en tener prontos cables y anclas para los navíos que pidie-

ran socorro y enviárselos con el práctico a costa del capitán del puerto aunque el capitán o patrón del buque en peligro pagaría al práctico; poner balizas en los escollos del puerto; remitir los prácticos cuando la vigía señalara embarcación de la Armada o del comercio; cuidar que las embarcaciones fondeadas no echaran lastre o basura que perjudicara el fondo y proveer de lastre a las que lo pidieran; participar al comandante de Marina y al gobernador de la plaza las novedades importantes que dieran las embarcaciones; cuidar que se presentasen a ambas autoridades los capitanes y patronos de las que entraban o salían; y recaudar los derechos correspondientes al Almirantazgo.

En cuanto a sueldo, tenía el de su grado militar y los emolumentos consistían en un tanto por ciento de los derechos de ancoraje que se cobraba a caba buque mercante que entraba, exceptuando los que venían de América; les correspondía también la sexta parte de los derechos que cobraban los prácticos por entrar las embarcaciones, aunque esta norma había caído en desuso en los últimos años.

No llegó a redactarse la Ordenanza de Puertos en este período y continuó la práctica de resolver con disposiciones particulares las dificultades que se presentaban aunque, en ocasiones, se dictaban algunas con carácter general; tal fue la que, el 16 de agosto de 1762 había establecido que el empleo de capitán de puerto debía recaer en grado militar correspondiente a la importancia de éste, para evitar se nombraran individuos particulares para este desempeño.

El 28 de octubre de 1775 se declaró que, en caso de vacante o por falta de capitanes de puerto, correspondía a los ministros de las provincias de Marina el ejercicio de las funciones de tales o nombrarlos interinamente.

El 8 de febrero de 1781 se dispuso que las obras de Puertos corrieran a cargo y cuidado de la Marina y se establecieron reglas sobre el régimen económico que debía observarse en ellas.

Una R.O. de 14 de febrero de 1784 confirmó la costumbre, existente en algunos puertos, según la cual correspondía al capitán de estos examinar y despachar los nombramientos de pilotos particulares en aquellos en que no existía Escuela de Pilotaje.

El 29 de julio del mismo año se estableció que las Capitanías de puerto fueran desempeñadas por oficiales reformados. En el mes de noviembre que las licencias para las salidas de las embarcaciones se dieran por los ministros y subdelegados y no por los capitanes de puerto: es un período en el que constantemente se presentan cuestiones de competencia entre las distintas autoridades de los puertos.

El 6 de noviembre de 1784 se aprobó también la Ordenanza para la Capitanía del Puerto de Cádiz: era la primera Ordenanza de puertos que se presentaba en España. Se declaraba en ella que debía proveerse, en adelante, en capitán de navío vivo que sería relevado cada 2 años.

El 18 de mayo de 1786 se dispuso que el derecho de Almirantazgo se exigiera, en todos los puertos, por los capitanes de estos y no por los administradores de Rentas Reales.

En el mismo mes y año se aprobó la Instrucción dada por el inspector de Matriculas de Mahón, Don Luis Muñoz, para el capitán del puerto de este nombre y el 14 de julio del mismo año se mandó que las Capitanías de Puerto observaran esta Instrucción en tanto no se estableciera una Ordenanza general para todos los puertos.

El 20 de marzo de 1787 se aprobó el Reglamento de los empleos que habían de tener los que solicitaran Capitanías de Puerto en la Península, según la importancia de estos, determinando para:

Cádiz	}	Capitanes de navío
Barcelona		
Alicante	}	Capitanes de fragata
Málaga		
Cartagena		
Ferrol		
Coruña		
Santander	}	Tenientes de navío
Algeciras		
Almería		
Mahón		
Palma de Mallorca		
Rota		
Sevilla		
Sanlúcar		
Valencia		
Vigo		
Ceuta	}	Tenientes de fragata
Ibiza		
Mazalquivir		
Orán		
Puerto de St. ^a María		
Tortosa	}	Alféreces de navío
Ayamonte		
Mataró		
Palamós		
San Feliú		
Tarragona y Salou	}	Alféreces de fragata
Aguilas		
Denia		
Santoña		

y el tiempo por el que debían servir las aunque, de momento, no se alterarían las plazas provistas hasta que se produjeran vacantes que, en adelante, se proveerían como quedaba dispuesto.

El 23 de junio de 1789 se ordenó de nuevo que las interinidades de capitanes de puerto fueran servidas por los ministros y subdelegados de las provincias. El 16 de febrero del año siguiente se declaró que no debía pagarse el derecho de capitania donde no estuviera establecido este empleo pero que, en aquellos en que lo estuviera, lo cobren los ministros y subdelegados cuando lo ejercieran por falta de aquellos.

Conforme lo exigieron las circunstancias, en estos años se fueron creando nuevas Capitanías, tanto en la Península, como en Ultramar. El 10 de mayo de 1791 se resolvió que, en América y Filipinas, los capitanes de puerto debían depender de los comandantes militares en aquellos en que dichos comandantes se establecieran.

El 15 de mayo de 1792 se fijaron las capitanías de puerto existentes en América y los grados militares que correspondían a cada una de ellas.

Habana	}	Capitanes de fragata
Veracruz		
Cartagena		
Callao de Lima		
Montevideo	}	Tenientes de navío
Cavite		
Cuba		
Puerto Rico	}	Tenientes de fragata
Trinidad de Barlovento		

Con la singularidad de que, en ese momento, sólo quedaban sin cubrir las de Cavite, Puerto Rico y Trinidad de Barlovento pues las demás ya estaban provistas.

Tanto en España como en América, los capitanes de puerto se consideraban retirados del servicio mientras sirvieran estos destinos y disfrutaban el sueldo de su clase, con las obviaciones anejas a ellos.

El Título VII del Tratado 5.º de la Ordenanza general de la Real Armada de 1793 —que se ocupaba de la Policía general de los puertos a cargo de los capitanes de puertos y de las obligaciones de estos— constituyó la Ordenanza de Puertos desde la fecha de su promulgación hasta, aproximadamente, nuestros días si bien, a lo largo de este tiempo, una nueva legislación fue renovando las disposiciones de esta Ordenanza que debían ser modificadas.

Los capitanes de puerto dependían directamente del capitán general del Departamento; sus obligaciones eran disponer de buen amarradero para los buques, el buen orden en cargas y descargas, la limpieza del puerto y

la organización de las entradas y salidas, así como de las maniobras en el interior de él; en este aspecto sus facultades eran absolutas aunque carecía de jurisdicción y, por tanto, no podía imponer castigos a los infractores; sin embargo, sus denuncias debían ser atendidas inmediatamente por el juez correspondiente y, en caso de no quedar satisfecho con lo providenciado por éste, podía recurrir al capitán general del Departamento.

Debía tener un conocimiento total del puerto y, para obtenerlo, disponía de una falúa en la que, desde que tomara posesión de su cargo, debía desplazarse para situar los escollos y demás accidentes que pudiera tener el puerto, realizar sondeos y, en general, todas las operaciones que le permitieran dibujar el plano del puerto que, cada cierto tiempo, debía remitir al Departamento con las alteraciones que había podido comprobar.

Del capitán del puerto dependían los tenientes o ayudantes en aquellos que así lo exigían y los prácticos, tanto los que percibían un sueldo como los que eran de nombramiento. Las funciones de estos estaban también claramente expuestas en la Ordenanza y también las de los matriculados que, en determinados casos, tendrían que suplir su ausencia. Cuando se producían vacantes entre los prácticos, el capitán del puerto correspondía hacer 3 propuestas al Departamento para cubrir las plazas.

De las obvenciones que percibían los prácticos se haría fondo común y de él se harían partes iguales para todos ellos, deduciendo el sexto de dicho fondo que correspondía al capitán del puerto. Cuando éste tenía teniente o ayudantes, les debía corresponder el tercio de sus emolumentos, tanto si era uno, como si eran varios, pues en este caso, el tercio deducido se dividiría entre ellos por igual.

A pesar de que no dependían del capitán de puerto, los cabos de Matrícula y alguaciles de juzgado debían turnar entre ellos, en la forma que se estableciera, para estar durante el día a sus órdenes; para ello debían ponerse de acuerdo el capitán de puerto con el ministro sobre la forma de establecer este servicio que debía tener prioridad sobre cualquier otro.

Como miembro nato de la Junta de Sanidad, el capitán de puerto dependía, en esta aspecto, de la Presidencia de ella.

El 20 de agosto del mismo año 1793 se encargó que, sin variar la práctica local de cada puerto, se procurase adoptar en todos, incluso en los de América, lo adaptable del Título VII, Tratado 5.º de la Ordenanza general pero, aunque en los puertos de América eran muy frecuentes las cuestiones de competencia entre los capitanes de puerto, los administradores de rentas e, incluso los consulados, no consiguió arraigar allí como en la Península, por la diversidad de intereses que entraban en conflicto.

El 23 de noviembre de 1798 se dispuso que en todos los muelles y plazas de los puertos hubiera una casilla para despacho de los capitanes de puerto que debía ser costeada por la Aduana. El 11 de septiembre de 1807 se declaró que no correspondía a Hacienda el pago de los gastos de esta casilla y en adelante correrían a cargo del Almirantazgo.

El 4 de octubre del mismo año se estableció que los oficiales de rentas no recaudaran en lo sucesivo los impuestos de limpia de puertos que, junto con los de anclaje y toneladas, debían recaudar los capitanes de puerto.

Durante la Guerra de Independencia se produjeron algunas alteraciones en la aplicación de las disposiciones sobre capitánías de puerto por falta de gente para servir estas plazas. El 20 de mayo de 1809 se resolvió que los empleos de Matrícula se considerasen en comisión; se reunieron, entonces, a las Comandancias principales, las de los Tercios navales; a las Capitánías de puerto, las Ayudantías; y se autorizó para que estas se sirvieran por particulares sin sueldo.

El 21 de octubre de 1814 se decidió restablecer la observancia de la Ordenanza de Matrículas y el Título de capitanes de Puerto de la Ordenanza general; se volvieron a separar, pues, las Capitánías de puerto de las segundas Comandancias de las provincias y de las Ayudantías de los distritos, como lo habían establecido en época anterior.

El Real Decreto de 27 de octubre de 1820 que estableció un nuevo régimen para las Matrículas de mar obligó a modificar la clasificación de las Capitánías; se consideró entonces no sólo su importancia comercial, sino también la circunstancia de haber sido constituidos los puertos en depósitos de Marinería de primera y segunda clase.

Las Capitánías se clasificaron en de 1.º, 2.º y 3.º orden y se determinaron los empleos que debían tener los oficiales que las desempeñaran. Las de 1.º orden correspondían a brigadieres y capitanes de navío, las de 2.º a capitanes de fragata y las de 3.º a tenientes de navío o de fragata.

En la disposición de 19 de enero de 1821 que establecía la nueva clasificación, se preveía su implantación sin perjuicio de los que en aquel momento sirvieran los cargos. Cuando ocurrieran vacantes, el Director general de la Armada debía proponer los individuos más aptos para su desempeño de entre los oficiales cesantes en el ramo de Matrículas, a los que estaba declarada la preferencia.

En 1823 se crearon las Juntas Protectoras de las Obras de Muelles y Puertos que, más tarde, se iban a convertir en las Juntas de Obras de Puertos. Las Juntas Protectoras, aunque fundamentalmente compuestas por miembros de los distintos Cuerpos de la Armada, podían incluir a representantes del Ejército, del Municipio, Clero, Nobleza y Hacendados, Comercio e Industriales; la composición de la Junta variaba según el sistema económico que predominaba en la región.

Con motivo de la provisión de varias Capitánías de puerto vacantes, el 1 de noviembre de 1824 se declaró que algunas de ellas quedarían unidas a las segundas Comandancias y Ayudantías de los distritos. Esta medida, adoptada ya en algunos puertos durante la guerra de Independencia, seguiría ampliándose con el tiempo hasta que ambos cargos se reunieran en la misma persona en 1867.

El 10 de agosto del mismo año 1824 una R.O. vino a resolver, con carácter general, una cuestión de competencia suscitada con motivo de unas

obras manifestando que, si bien el capitán del puerto, por la naturaleza de su destino, no puede dejar de tener conocimiento e intervención en las obras que se realicen en él, la parte facultativa y directiva de las obras correspondía al ingeniero. Años más tarde, el Real Decreto de 5 de noviembre de 1832 que creó la Secretaría del Despacho de Fomento general del Reino iba a dar origen a nuevas y más complicadas competencias en este aspecto pues en el Real Decreto del día 9 del mismo mes y año que fijaba las atribuciones del nuevo Ministerio se incluía la construcción y conservación de los puertos mercantes.

El 8 de marzo de 1836 se declararon amovibles todos los destinos militares y políticos de la Armada, sin exceptuar los de Matrículas y Capitanías de Puerto en Europa. El 24 de junio del mismo año se hizo la misma declaración con respecto a la de Puerto Rico para la que una R.O. de septiembre de 1814 había autorizado a nombrar capitanes de puerto a individuos honrados de la población que no pertenecieran a la Armada, sin sueldo pero con los emolumentos justos. El 8 de enero de 1840 se repitió el orden de 1836 en relación con todos los puertos de América. Sin embargo, estas disposiciones no llegaron a aplicarse de manera regular hasta pasado algún tiempo pues, en 1844, unas capitanías continuaban siendo vitalicias, otras bienales y otras se concedían, a discreción por 3, 4 ó 5 años.

El decreto de 2 de marzo de 1844 vino a resolver esta situación; declaró amovibles todos los destinos de capitanes de puerto en la Península y Ultramar y los empleos que habían de tener los oficiales destinados en ellas, así como el tiempo que habían de servirlos. Las que estaban anexas a las Comandancias Militares y Ayudantías seguirían la suerte de éstas.

La aplicación de tales medidas se haría sin perjuicio de los que en el momento ocuparan estos destinos y, los que lo tenían con carácter vitalicio, lo conservarían si no optaban por otra de mayor categoría pero temporal, como quedaba establecido.

La R.O. de 24 de julio de 1847 hizo más explícita la anterior en cuanto declaraba que las Capitanías de Puerto anejas a las Segundas Comandancias de Provincia o las Ayudantías de distrito debían seguir la suerte de estos destinos de modo que la provisión de uno comprendiera la del otro sin tiempo determinado y cuando, por la causa que fuere, cesara en su desempeño el que la obtenía, cesara en los dos a un tiempo.

El 20 de septiembre del mismo año se aprobó una nueva clasificación, en cuatro clases, de las Capitanías de Puerto de España y Ultramar y se señalaron los empleos que correspondían a cada una de ellas y el tiempo de duración de estos destinos; también se aumentó el número de las que quedaban anejas a Comandancias de Provincias y Ayudantías.

El Real Decreto de 4 de febrero de 1857 determinó que las Capitanías de Puerto de primera clase debían ser desempeñadas por jefes y oficiales de la escala activa del Cuerpo general. Fijó también los empleos que correspondían a cada una de ellas, la duración que tendrían estos destinos y las condiciones que debían reunir los que optaran a ellos.

Las de segunda clase correspondían a jefes y oficiales del servicio de Tercios Navales que las desempeñarían por tres años y las de 3.^a serían anejas a las segundas Comandancias de Provincia y Ayudantías de Distrito y desempeñadas por los segundos comandantes y los ayudantes de Distrito.

El Real Decreto de 27 de noviembre de 1867 dispuso que los comandantes de las provincias marítimas y ayudantes de los distritos fueran, al mismo tiempo, capitanes de puerto de los del puerto de su residencia.

Se explica la reunión de funciones tan distintas en un solo individuo porque, en estas fechas, se había simplificado notablemente las atribuciones y responsabilidades de los capitanes de puerto.

El 28 de enero de 1847 se había creado el Ministerio de Comercio, Instrucción y Obras Públicas con funciones análogas a las declaradas en 1832 para la Secretaría de Fomento y sustituyendo a ésta. El Real Decreto de 5 de febrero del mismo año señaló las atribuciones y ramos que abrazaba y, en relación con los puertos, le correspondieron las obras de mar y todas las accesorias: la limpia y conservación, fosos, boyas y balizas; la Junta Consultiva de estos ramos; el cuerpo de Ingenieros y su Escuela especial.

En enero de 1852, el Ministerio de Fomento promovió la formación de una Comisión de ambos Ministerios para formar una Ordenanza de policía y conservación de los puertos mercantes de la Península; al mismo tiempo, planteó la cuestión de si los muelles comerciales de Ferrol y Cartagena debían pasar a su jurisdicción.

El 20 de junio del mismo año propuso la supresión de los derechos de practicaje, pilotaje y capitanía de puerto para refundirlos con los nuevos establecidos por el Real Decreto de Fomento de 17 de diciembre de 1851, llamados fondeadero y de carga y descarga, así como que en adelante dependieran de dicho Ministerio los capitanes de puerto, prácticos y vigías; Marina contestó el 6 de abril de 1853 que no convenía tomar esta medida.

Sin embargo, a partir de 1 de enero de 1862 se suprimieron los derechos de capitanía y el 31 de octubre de 1866 se declaró libre el servicio de practicaje en todos los puertos del Reino para los buques nacionales de cabotaje, sin limitación de capacidad.

A fin de paliar las dificultades que surgían entre los capitanes de puerto y los ingenieros de Caminos, Canales y Puertos que sustituyeron en las obras de éstos a los ingenieros hidráulicos de la Armada, se expidió el Real Decreto de 3 de febrero de 1853 que, entre otras cosas, establecía que los ingenieros debían recibir de los capitanes de puerto la ayuda que precisaran para proyectar o reparar obras y, por su parte, el ingeniero debía consultar con el capitán de puerto o comandante de Marina el emplazamiento de las que proyectara.

A pesar de esta disposición y de otras posteriores que, en 1871, 1872, 1873 y 1876, intentaron delimitar los campos de unas y otras, no desaparecieron las cuestiones de competencia entre las autoridades de Marina y de Fomento, hasta la aprobación de la Ley de Puertos de 7 de mayo de

1880. En sus disposiciones transitorias, ésta dejó vigentes las anteriores que no se opusieron a ella, hasta la publicación de los reglamentos en ella prescritos.

El Reglamento se aprobó por Real Decreto de 11 de julio de 1912. Con anterioridad, la R.O. de 7 de agosto de 1898 había aprobado el Reglamento general para la organización y régimen de las Juntas de Obras de Puertos que definía su objeto y organización, atribuciones, deberes y responsabilidades de ella.

El Reglamento de 1912 clasificó los puertos en: de interés general, de primero y segundo orden y de interés local, es decir, provinciales y municipales.

De interés general son los destinados principalmente a fondeaderos, depósitos comerciales, carga y descarga y, en general, aquellos donde se realiza comercio que interesa a varias provincias, así como los de refugio por la seguridad que ofrece en casos de temporal. De interés local son los destinados al fondeadero, carga y descarga de buques empleados en la industria y comercio local.

La conservación, reparación y limpia de los puertos, su régimen, servicio y policía en todo lo civil corresponde, en los puertos de interés general, el Ministerio de Obras Públicas y, en los de interés local, a las Diputaciones y Ayuntamientos, con informe de la autoridad de Marina. El servicio del puerto, en lo que se refiere al movimiento de embarcaciones, entradas, salidas, fondeo, amarraje, atraque y desatraque, remolque y auxilios marítimos compete a las autoridades de Marina; en lo que corresponde a ejecución y conservación de obras y edificios, operaciones de carga y descarga y todo lo referente al movimiento comercial, a Obras Públicas.

El deslinde de la zona marítima terrestre se hará por los ingenieros de Obras Públicas, oída la autoridad de Marina; en cambio, corresponde a Marina la instrucción, tramitación y resolución de los expedientes de salvamento, tanto si se producen en puerto, como fuera de él y los funcionarios de Obras Públicas deberán prestar a Marina los auxilios que requiera para estas operaciones. El servicio de practicaje, vigías, semáforos y botes salvavidas quedó a cargo de la Dirección general de Navegación del Ministerio de Marina y siguió, en cuanto a dependencia, las vicisitudes de esta Dirección (1).

Documentación

La documentación de esta serie está dividida en tres subsecciones: Capitanías de Puerto, Capitanes de Puerto y Puertos, cada una de ellas dividida, a su vez en generalidad, asuntos particulares y asuntos personales.

La primera contiene comunicaciones de la Superioridad sobre nombramientos de capitanes de puerto, ayudantes, prácticos, vigías, etc. y sobre

(1) Véase: Navegación Mercantil.

asuntos de generalidad de capitanes de puerto y particulares y personales de ellos. La tercera tiene generalidad, asuntos particulares de puertos y alfabética de estos.

Esta serie está relacionada con las de Matrícula y Pesca, Semáforos y Navegación Mercantil.

Capitanías de Puerto

La documentación está ordenada con el título general de Puertos dividida en dos subseries: Capitanías y Puertos. En la primera se han reunido las disposiciones sobre Capitanías y capitanes de Puerto y comprende:

Capitanías

	<i>Años</i>	<i>Legajos</i>
Generalidad	1773-1868	11
Asuntos particulares	1735-1933	53

Libros registro

Registro de capitanes	1789-1849	1
Registro de asuntos particulares y personales	1784-1835	1
Total		66

<i>Puertos</i>	<i>Años</i>	<i>Legajos</i>
Generalidad	1773-1918	6
Reales Ordenes	1868-1869	1
Asuntos particulares	1868-1931	15
Puertos	Alfabético	60
Total		82

Hay índice mecanografiado de los puertos que comprende.

Esta serie está relacionada con Matrícula y Pesca, Semáforos y Navegación Mercantil.

Ocupa 40,40 metros lineales de estantería.

Fuentes y Bibliografía

Generalidad de las dos subseries de esta sección.
Colección legislativa.
Estados generales de la Armada.
Diccionario Espasa.

2.25. Consejo de Gobierno y Administración del Fondo de Redenciones y Enganches.

2.25. Consejo de Gobierno y Administración del Fondo de Redenciones y Enganches.

El 27 de marzo de 1862 se aprobó una Ley sobre admisión de quintos para el servicio y tripulación de los buques de guerra, en la que se establecía la manera de formar estas tripulaciones con los matriculados de mar y los quintos del sorteo general que se aplicarían a este servicio.

En adelante, en las convocatorias se disminuiría el número de los matriculados, en proporción al de quintos que ingresaran en la Armada; el contingente de cada sorteo que hubiera que aplicar al servicio de los buques debía ser reclamado, en su tiempo, por el Ministerio de Marina para que fuera incluido en la Ley de remplazos del año correspondiente; el número de quintos se llenaría con los sorteados de todo el Reino que lo solicitaran voluntariamente y, en caso de ser insuficientes, se completaría por elección entre los quintos, prefiriendo los del litoral e islas adyacentes; el tiempo de servicio sería de seis años y, desde su ingreso, gozarían de las mismas ventajas y premio que los matriculados; una vez cumplidos, podían engancharse de nuevo o servir como sustitutos pero, si preferían la licencia absoluta, quedaban libres.

Correspondía a los comandantes de Marina de las provincias marítimas recibir las solicitudes de los quintos y, en general, todos los asuntos de los matriculados que debían elevar a la autoridad competente por los cauces establecidos.

En la misma fecha se aprobó otra ley en que se expresaban los medios que podían emplearse para suplir la prestación personal del servicio de turno en los buques del Estado. Entre ellos se contaban: la sustitución por individuo del mismo tercio que reuniera las condiciones requeridas; y la entrega de 5.000 reales por cada uno de los turnos de campaña que correspondiera a los matriculados, cantidad que se aplicaría al fondo que se iba a constituir para completar las tripulaciones.

Se manifestaban también los premios que corresponderían a los cabos de mar y de cañón y a los marineros y matriculados licenciados del servicio que quisieron volver a engancharse y los que debían corresponder a los matriculados que, teniendo más de 20 años, quisieran anticipar su servicio en los buques de guerra, con las condiciones que se especificaban.

Las cantidades procedentes de las redenciones formarían un fondo especial, a cargo de un Consejo de Administración y Gobierno dependiente del Ministerio de Marina que, en cuanto a organización, se asimilaría en lo posible al creado para las redenciones y enganches del servicio militar y se regiría por la Ley de 29 de noviembre de 1859.

El Consejo se componía de un presidente, teniente general de la Armada y 9 vocales: 2 generales de la Armada, 2 senadores, 2 diputados, el director de Contabilidad de Marina y 2 de libre elección; además, un secretario de la clase de capitanes de fragata.

El 3 de abril inmediato se aprobó un Reglamento provisional para este Consejo y el 16 de junio del mismo año, 1862, se aprobó la plantilla para las Oficinas del Consejo que había propuesto su presidente.

Las oficinas eran:

- Una Secretaría
- Una Sección de Contabilidad
- Una Habilitación.

La Secretaría estaría formada por:

- 3 tenientes de navío de los Tercios navales
- 2 escribientes.

El Archivo —que dependería de la Secretaría— estaría a cargo de uno de los 3 oficiales.

La Sección de Contabilidad tendría:

- 1 oficial primero del Cuerpo Administrativo, tenedor de libros, jefe de la Sección.
- 1 oficial.
- 1 Auxiliar.
- 1 Escribiente.

La Habilitación estaría a cargo del habilitado del Ministerio.

Los servicios de limpieza, vigilancia, etc., se llevarían a cabo por:

- 1 portero.
- 1 mozo de oficios.

El 22 de septiembre del mismo año se hizo extensiva la disposición de 27 de marzo a las provincias marítimas de las Antillas, en cuanto a los matriculados que, en el caso de retén, desearan redimir sus servicios y se expresaba la forma en que se debía disponer de las cantidades recaudadas por este concepto.

El 28 de agosto del siguiente año, 1863, se aprobó el Reglamento para el despacho de los negocios sometidos al Consejo que había formado el Presidente del mismo el 3 de enero anterior. Comprendía 7 Títulos, divididos en 72 Artículos que se ocupaban sucesivamente de las funciones que correspondían al presidente, al Consejo, al gerente, a la Secretaría, la Sección de Contabilidad, el habilitado, depositario, los escribientes, el portero y mozo de oficios; el orden para el despacho de los expedientes, disposiciones generales y disposiciones transitorias.

El vocal gerente sería nombrado por el Rey a propuesta del Consejo y, en representación de éste, sería jefe de las Oficinas del mismo.

La Secretaría comprendía 3 Negociados:

El Primero llevaba los asuntos relativos a redención del servicio de los matriculados, la correspondencia que produjeran, instrucción de expedientes de devolución de cartas de pago y demás incidentes concernientes a estos asuntos. Llevaría un libro en el que constaran nominalmente por Departamentos, Tercios, Provincias y Distritos Marítimos los matriculados que redimieran el servicio, con expresión de la convocatoria a que pertenecieran, etc., así como debían ordenar la correspondencia que produjeran y los expedientes de devolución de cartas de pago y demás incidentes que se pudieran originar.

El Segundo Negociado tenía a su cargo los asuntos referentes a voluntarios, enganchados y reenganchados de Marinería, los relativos a estadística del Consejo y Archivo del mismo. Debía llevar por separado los registros de voluntarios, enganchados y reenganchados con expresión de los Departamentos, Tercios, Provincias y Distritos Marítimos a que pertenecían, tiempo de su compromiso y demás condiciones de éste; y otro registro por el orden numérico que cada individuo ocupara en la Teneduría, en el que se compendiaría su historial; haría la estadística de todo lo referente a redenciones y enganches; y se ocuparía de organizar en buen orden el Archivo del Consejo, tanto en cuanto a la documentación que entrara o se produjera en el Consejo, como en cuanto a los préstamos que se hicieran de ella a los oficiales del mismo Consejo.

El Tercer Negociado se ocupaba del registro de los escritos que entraban y salían del Consejo, con los libros correspondientes a esta función.

La Sección de Contabilidad, a cargo del tenedor de libros, llevaba las operaciones de contabilidad, la correspondencia con la Caja general de Depósitos, los libros Diario y Mayor, los de Balances, de Resguardos por cartas de pago de los redimidos, de Talones de recibos, el de cuentas corrientes a los enganchados y reenganchados, además de los que se juzgaran precisos para llevar mejor la Contabilidad; le correspondía también redactar la Cuenta anual justificada que había que pasar al Tribunal de las del Reino.

El 27 de octubre del mismo año se dictaron las reglas que se debían observar para el pago de los premios a los individuos de mar, mensualmente y sin retraso; y cómo debía reintegrarse la Marina de este desembolso que correspondía al Consejo.

La Ley de reenganches del Ministerio de Guerra de 29 de noviembre 1859 se modificó parcialmente por la del mismo Ministerio de 26 de enero de 1864 y el 23 de julio del mismo año se aprobó en Marina una disposición para que en los Cuerpos de la Armada se llevara a cabo una modificación semejante.

La R.O. de 14 de febrero de 1867 determinó que el general gerente y demás jefes y oficiales de los Cuerpos de la Armada destinados en el Consejo percibieron los sueldos correspondientes a sus empleos de los fondos económicos del mismo Consejo.

El 23 de agosto del mismo año, comunicó el Ministro al Director de Artillería e Infantería de Marina la Ley del Ministerio de Guerra de 24 de junio que modificaba la composición del Consejo y alteraba las condiciones para redención y enganche del servicio. Como esta Ley, al igual que la de 29 de noviembre de 1859 y la de 26 de enero de 1864 afectaba a Infantería de Marina, se procedió inmediatamente a su estudio. El 14 de septiembre, el Ministerio de Guerra aprobó el Reglamento provisional para la aplicación de la Ley y el 1 de enero siguiente, 1868, el ministro de Marina la trasladó al director de Artillería e Infantería de Marina con las variaciones que convenía introducir en algunos de sus artículos para su aplicación en este Cuerpo.

El 31 de mayo de 1870, por acuerdo del Almirantazgo, se circuló en Marina el decreto de Guerra de 27 de abril inmediato que modificaba la Ley de redención y enganches del servicio militar y dictaba reglas para su observancia. EL 27 de octubre siguiente se hizo extensivo al Consejo de redenciones y enganches de Marina lo dispuesto en el correspondiente de Guerra el 20 de octubre de 1868 para refundir en un solo cargo los de presidente y gerente de dicho Consejo.

El 30 de junio de 1871 se dispuso que, a partir del 1 de julio, el Consejo entregara al habilitado del Cuerpo de Infantería de Marina las cantidades que en concepto de premios o pluses de reenganche devengarán los individuos del Cuerpo, por disponerlo así el Reglamento del Cuerpo que en tal día principiaría a regir.

El 21 de marzo de 1873 se estableció que, a partir del 1 de julio inmediato se incluyeran en el Presupuesto, como antes se había hecho, los sueldos y sobresueldos que debían percibir el general, jefes y oficiales destinados en el Consejo y que los sueldos de las demás clases allí destinadas se abonaran con los fondos del Consejo, así como la gratificación del habilitado y los derechos establecidos por orden del ministro de Guerra para los Vocales ad honorem del Consejo de Redenciones de Guerra que asistieran al mismo que se hacían extensivos al equivalente de Marina, en la misma forma que aquellos.

El 25 de junio del mismo año se acordó que los valores del Consejo de Premios se depositaran en el Banco de España e, interinamente, se llevaran a la Caja del Ministerio de Marina. El 10 de septiembre inmediato se resolvió que, pues se había creado en la Dirección general del Tesoro una Caja equivalente a la antigua Caja de Depósitos, se trasladaran a la misma los valores que el Consejo había depositado en el Banco de España.

El Reglamento aprobado en diciembre de este año 1873 para el régimen interior del Ministerio incluyó, en el Negociado primero de la Secretaría, al Consejo de Premios, su organización y personal.

El 20 de mayo de 1874 se creó el Cuerpo de Voluntarios de Marinería para el servicio de los buques de la Armada, puertos y costas, con las condiciones que se señalaban en la disposición y las ventajas que en ella se incluían.

En el mismo año, se modificaron también, la forma de pago de las re-denciones en los Apostaderos de Ultramar y de abono de premios en estos y en las Estaciones navales.

El 22 de julio de 1874 se habían dictado reglas para la organización y vigilancia de las Cajas de caudales del Consejo pero, el 31 de marzo de 1876, se aprobaron otras más detalladas en que se expresaban la organiza-ción y las condiciones de acceso de las dos Cajas: la de Efectos, en que se guardaban los valores del Estado o los resguardos que los representa-ban y, en general, todos los caudales en forma de Efectos públicos y a co-brar; en la Caja de Metálico, se depositarían las cantidades que se conside-raran inmediatamente necesarias para las atenciones del Consejo. Se aprobó también una gratificación especial para el portero y los mozos de ofi-cios que debían turnar en la vigilancia de las Cajas.

El 21 de marzo de 1878 se resolvió que todos los expedientes sobre re-clamación de premios de enganches y de devolución de cantidades abonadas para redimir el servicio se remitieran directamente al Consejo, sin cur-sarlas a través del Ministerio.

El 24 de mayo del mismo año se expresaron los gastos que debían satis-facerse a cargo de la asignación señalada por R.O. de 25 de agosto de 1877 a las dependencias del Consejo y cuales debían justificarse en la forma que correspondía al sistema de Contabilidad del Consejo.

El 26 de agosto siguiente se aprobó la plantilla de escribientes del Con-sejo que se hizo constar de:

- 1 Escribiente mayor
- 1 Escribiente primero
- 3 Escribientes segundos
- 3 Escribientes terceros

Y la de porteros y mozos, con:

- 1 Portero primero
- 1 Portero segundo
- 3 Mozos de oficios

El 5 de febrero de 1879 se reformó la plantilla aprobada el 25 de agosto de 1877 que aumentaba el personal de jefes y oficiales de los Cuerpos de la Armada que debían prestar servicio en las dependencias del Consejo. La nueva plantilla quedaba constituida por:

- 1 Secretario, capitán de fragata de la Escala de reserva.
- 2 jefes de Negociado, tenientes de navío de primera clase, de la misma Escala.
- 1 Archivero, teniente de navío de la misma Escala.

Esta reforma, sin embargo, no se llevó a cabo.

Tres R.O. de 27 de septiembre del mismo año 1879 dispusieron: que el jefe del primer Negociado del Consejo desempeñara la Depositaria general y, con objeto de separar este servicio de la Habilidad, se encargara ésta al oficial del mismo Negociado.

Que era de extrema urgencia que el Consejo liquidara en plazo breve su relación de cuentas con los Presupuestos de Marina, verificando los reintegros de las cantidades adelantadas por las Ordenaciones de Pago a dicho Consejo en la época anterior al acuerdo para pago directo de los premios de enganche por las Cajas sucursales del Consejo que se habían creado en las provincias marítimas en el mes de febrero de este mismo año; para resolver esta situación se creaba en el Consejo un Negociado de Atrasos que estaría a cargo de un contador de navío nombrado exclusivamente a este fin.

Por último, se autorizaba al Presidente del Consejo para que, por sí mismo o por delegación en los jefes que se expresaban, se trasladara para las revistas que considerara necesarias, a los servicios afectos a sus sucursales en las provincias marítimas.

El 26 de junio de 1880 se aprobó un nuevo Reglamento para el Consejo que, en adelante, estaría constituido por:

- 1 Presidente, de la clase de generales.
- 1 Vocal de la misma clase.
- 2 Senadores.
- 2 Diputados a Cortes.
- 1 Ministro togado del Cuerpo Jurídico de la Armada.
- 3 Consejeros natos que serían:
 - El director de la Caja general de Depósitos.
 - El director o jefe de la Sección del Ministerio de Marina que tuviera a su cargo los Cuerpos de reserva de Marinería.
 - El jefe más caracterizado del Cuerpo Administrativo de la Armada que tuvieran destino en las dependencias centrales.

Los comandantes y capitanes generales de los Departamentos, Apostaderos y Escuadras, los comandantes de Marina y de las Provincias, Estaciones Navales y los de los buques, tendrían la representación del Consejo en todo lo que, dependiendo del aspecto militar se refiriera a redenciones, enganches y reenganches. Los intendentes de Departamento y ordenadores de los Apostaderos tendrían la misma representación en el aspecto económico-administrativo.

En los capítulos sucesivos se exponían:

- Las atribuciones del Consejo.
- Las dependencias centrales del Consejo, su organización y funcionarios.

- Las delegaciones del Consejo.
- El capital del Consejo y sus aplicaciones.

El Título II trataba del régimen y gobierno interior del Consejo en 7 Capítulos:

- Modo de funcionar del Consejo.
- Atribuciones del presidente.
- Secretaría y sus Negociados.
- Sección de Contabilidad y sus Negociados.
- Archivo y Registro.
- Escribientes.
- Porteros y Mozos.

Por R.O. de 24 de diciembre del mismo año, en la que se declaró facultado al Consejo para determinar las plantillas orgánicas de sus dependencias, conforme a su Reglamento, se aprobó una plantilla que comprendía:

Para la Secretaría:

- 1 Secretario, capitán de fragata.
- 3 Jefes de Negociado, tenientes de navío de primera clase.
- 1 Oficial primero de Negociado, teniente de navío.

Para la Sección de Contabilidad:

- 1 Jefe de Sección, comisario de Marina.
- 3 Jefes de Negociado, contadores de navío de primera clase.
- 4 Oficiales segundos, contadores de fragata.

Para el Archivo y Registro:

- 1 Archivero, oficial primero de Negociado.

El 15 de febrero de 1881 se aprobó la reforma del Reglamento del Consejo que confirmaba la plantilla anterior, con la salvedad de expresar que los jefes y oficiales asignados a la Secretaría y Archivo debían pertenecer a la Escala de reserva. También se declaraba que, para todos los efectos, el personal de estas oficinas se consideraba de carácter político-militar.

El 4 de octubre del mismo año se resolvió que, en lo sucesivo, los nombramientos de jefes y oficiales para los destinos del Consejo se considerarían como comisiones del servicio. Una R.O., de 28 del mismo mes, dispuso el relevo de los jefes y oficiales del Cuerpo Administrativo que contaran más de 3 años con destino en este Centro.

La R.O. de 30 de junio de 1883 modificó el sistema de administración de las Cajas sucursales del Consejo en los Departamentos y Apostaderos

y determinó la adquisición de las necesarias y su colocación en locales adecuados que no debían ser los Arsenales en donde hasta entonces había estado.

El 29 de julio del mismo año se estableció la forma en que, en adelante, se debían redactar los Presupuestos del Consejo. En la misma disposición se procedió, a propuesta del mismo Consejo, a equiparar las categorías de los oficiales de este Centro con los destinados en el Ministerio, de acuerdo con las clases que debían desempeñar los destinos.

Por Reales Ordenes de 1 de julio de 1884 se acordó el cese de los oficiales de la Secretaría y Contabilidad del Consejo que tenían otros destinos y no estaban con plaza prevista en el proyecto de Reglamento de dicha Corporación.

La Ley de Reclutamiento y Reemplazo del personal de tripulación de los buques de la Armada de 17 de agosto de 1885 declaró obligatorio el servicio para todos los españoles pertenecientes a la inscripción marítima en las industrias a flote, de pesca y navegación. El servicio sería de 8 años, 4 en actividad y 4 en reserva que se contarían desde que el inscrito fuera declarado disponible. Quedaba suprimida la sustitución, salvo el caso entre hermanos y algún otro especial pero se permitía la redención a metálico sólo por el tiempo que los individuos debían servir en el servicio activo. El redimido pasaba entonces a la situación de reserva.

El 17 de febrero de 1886 se aprobó un Real Decreto que mejoraba las condiciones en que los cabos de mar y de cañón y los individuos de la inscripción marítima mayores de 18 años y menores de 40 que no hubieran servido en los buques de la Armada, podían contraer compromiso de enganche por 4, 3 ó 2 años. La R.O. de 30 de junio inmediato suspendió los enganches de la gente de mar hasta que las exigencias del servicio los hiciera necesarios. En esta misma R.O. se modificaba el Decreto de 17 de febrero, para cuando se volvieran a admitir los enganches y se establecía que el compromiso mínimo sería de 3 años; se suprimía el enganche de los cabos de cañón de segunda y, en cuanto a los inscriptos, deberían acreditar la práctica de mar necesaria para ser útiles en el servicio.

La Ley de 2 de agosto del mismo año 1886, del Ministerio de Hacienda, desarrollada en el Real Decreto del día 29 inmediato, del mismo Ministerio dispuso que, a partir del 1.º de julio anterior se considerasen obligaciones del Estado las contraídas por el Consejo de Gobierno y Administración del fondo de Redenciones y Enganches del servicio militar y del de Premios de la Marina, así como los gastos de personal y material para la administración de ambos servicios que continuarían desempeñando, conforme a sus Reglamentos. En consecuencia, se incluirían en los presupuestos del Estado los créditos necesarios para su mantenimiento.

En el decreto del día 29 se expresaban las condiciones en que se llevaría a cabo la transferencia de fondos de las Cajas de los Consejos a la Tesorería central de Hacienda pública.

Se confirió el cargo de ordenadores de pago por delegación del ministro de Hacienda a los presidentes de ambos Consejos para que rindieran directamente al Tribunal de Cuentas del Reino las de gastos públicos y de

presupuestos correspondientes a la inversión de los créditos que para los servicios de su respectivo cargo se autorizaran en los presupuestos generales. Y se establecieron varios principios para la reordenación de los servicios.

La R.O. de 14 de febrero siguiente trasladó al Consejo de Premios de Marina la de Hacienda de 24 de enero que determinaba los justificantes que requerían los mandamientos de devolución de cuotas y las operaciones que debían preceder a ésta.

En los años 1887 a 1889 la vida del Consejo de Gobierno y Administración del fondo de Premios para el servicio de la Marina continuó de forma precaria. El Real Decreto de 5 de marzo de 1890 lo suprimió definitivamente y trasladó sus atribuciones a la Dirección de Personal y Escuadra.

La resolución de los asuntos relativos al derecho a redención, cuotas que debían pagar los redimidos en el Tesoro Público y derecho de devoluciones correspondió a una Junta compuesta por el director general de Personal y Escuadra que sería presidente; el ordenador general de Pagos y el asesor general del Ministerio, Vocales; y el jefe del Negociado correspondiente como Secretario sin voto.

La Ordenación de Pagos que ejercía el Presidente del Consejo de Premios quedó a cargo del ordenador general del Ministerio y se resolvió que las carpetas, nóminas y demás documentos justificativos se entregaran a la Intervención Central después de sentados, por el Negociado de Personal correspondiente, en la cuenta individual de los enganchados.

El 7 de marzo siguiente se declararon los destinos que debían desempeñar los jefes, oficiales y empleados del suprimido Consejo y se establecieron reglas para la entrega de las cuentas, libros, documentos y efectos del mismo en las correspondientes dependencias del Ministerio.

El día 14 se circuló en la Armada la comunicación que expresaba haberse constituido la Junta que reemplazaba el Consejo y que, en adelante, los expedientes y documentación que se cursaban antes al Consejo debían remitirse a la Dirección de Personal y Escuadra.

Es de notar que, a partir de la fecha en que la Dirección de personal se hizo cargo de los asuntos del Consejo de Premios, se señaló un Negociado para los enganches, reenganches y redenciones de Infantería de Marina y otro para los Inscriptos, Marinería, Artilleros, Fogoneros, Aprendices, etc. El motivo de esta diferenciación radicaba en que el Cuerpo de Infantería de Marina se regía por la Ley de Reclutamiento y Reemplazo del Ejército y, en general, el Ministerio de Guerra tendía a hacer sus disposiciones sobre enganches y redenciones extensivas a este Cuerpo de la Armada.

El 29 de diciembre de 1892 se aprobó un nuevo Real Decreto Orgánico del Ministerio y, el 1.º de enero siguiente, el Reglamento para el régimen interior del mismo. En el primero se manifestaba quedaban disueltas todas las dependencias que no se mencionaran en el decreto: entre ellas, estaba la Junta.

Quedaron, pues, estos asuntos, sometidos exclusivamente a la que ahora se llamó sólo Dirección de Personal aunque, desde luego, cualquier pro-

blema que no tuviera resolución de trámite podía remitirse al Centro Consultivo para su discusión.

La documentación de esta Sección es muy completa y comprende:

<i>Secretaría</i>	<i>Años</i>	<i>Legajos</i>
Generalidad y Asuntos	1862-1889	3
Acuerdos del Consejo	1863-1882	1
Asuntos de Sucursales	1877-1882	4
Memorias	1862-1886	1
Reales Decretos (Impresos)	1879 y 1886	1

Contabilidad

Generalidad, Reales Ordenes y Expedientes	1862-1875	1
Caja general de Depósito	1862-1886	1
Correspondencia con Banco de España .	1873-1886	1
Reintegros a Presupuestos de Marina ..	1864-1880	1
Papeletas extracción e introducción fondos	1878-1886	2
Generalidad y Correspondencia	1876-1892	7
Cuentas	1862-1886	15
Certificaciones de abonos	1891-1901	1
Relaciones de premios y otros asuntos .	1872-1887	2
Pliegos registro de correspondencia	1880-1890	7
Indices de correspondencia	1882 y 1884 y 1885	2
Giros	1862-1886	46

Redenciones

Generalidad, asuntos particulares, expedientes de Departamentos y correspondencia	1862-1893	14
Asuntos personales alfabetizados	1879-1891	17
Total		125

<i>Enganches</i>	<i>Años</i>	<i>Legajos</i>
Generalidad, asuntos particulares, expedientes de Departamentos y Correspondencia	1862-1892	20
Expedientes personales alfabetizados ...	1879-1893	36
Relaciones nominales Departamentos, Apostaderos, etc.	1880-1885	5
Relaciones de novedades Departamentos, Apostaderos, Estaciones navales, etc.	1879-1892	5

Excedidos

Generalidad, expedientes, cuentas, correspondencia, etc.	1869-1888	5
Total		71
		125
		<hr/> 196

Ocupan 52,50 metros lineales de estantería.

Fuentes y Bibliografía

A.B.— Documentación de Generalidad de la Sección
Colección Legislativa de la Armada.

2.26. Pensiones

2.26. Pensiones

La dificultad de ordenar abreviadamente el conjunto de disposiciones que se han dictado sobre Pensiones desde el origen de esta institución obliga a reducir el estudio de esta Sección a un esquema muy breve, con objeto de que resulte claro. El investigador que desee profundizar en el tema encontrará en las Colecciones Legislativas de todos los Ministerios material abundante para hacerlo de forma exhaustiva.

Aunque en alguna obra aparece citada una Resolución de 13 de enero 1732 en la que se señalaban pensiones —que llegaban incluso a la cantidad de 2.000 doblones al año— para las viudas de los oficiales generales y particulares, según los grados alcanzados por éstos, siempre que reunieran determinadas condiciones, en nuestro Archivo no se encuentra referencia a ella, ni tampoco a la de 1740 que suprimió todas las pensiones.

En realidad, no parece haya existido una disposición de carácter general en este aspecto hasta que se aprobó el Reglamento del Montepío militar de 20 de abril de 1761. Ciertamente, los memoriales de los afligidos por la necesidad solían ser atendidos con un donativo gracioso que podía ser por una vez o vitalicio; pero este sistema resultaba excesivamente gravoso para el Erario al no existir una contraprestación que equilibrara estas asignaciones: era preciso crear un organismo que atendiera de modo permanente a las situaciones de necesidad que el fallecimiento del padre o sostén de la familia podía originar y éste fue el Montepío militar cuyo Reglamento se aprobó el 20 de abril de 1761.

En este Reglamento se procuró regular las cargas con los fondos que habían de satisfacerlas pero bastaron pocos años para que el crecimiento de las obligaciones superara al de los ingresos, constituidos estos por las contribuciones y descuentos que se hacían a los sueldos de los individuos comprendidos en él.

Se tomaron entonces varias medidas para minorar el déficit, entre ellas, la de reducir las pensiones a las tres cuartas partes de su dotación y la de asignar al Montepío diversas rentas eclesiásticas en América y en España, además de los seis mil doblones anuales del Erario público consignados al Montepío. Se puso así remedio a la difícil situación de éste que, algo más tarde, pudo reformar de nuevo alguna de las disposiciones restrictivas que la necesidad había obligado a adoptar.

En este Montepío militar estaban comprendidos solamente los oficiales del Cuerpo General, los jubilados y reformados de él y los individuos del Cuerpo del Ministerio, además de los diversos Cuerpos del Ejército que en el Reglamento se señalaban. A partir del año 1785 se empezaron a crear otros Montepíos para los demás Cuerpos de la Armada.

El 20 de agosto de 1785 se aprobó el Reglamento del Montepío de Pilotos; el 17 de septiembre, el de Inválidos y Viudedades de la Maestranza que fue derogado por otro del 11 de febrero de 1806 que lo modificaba; el 6 de noviembre, el de Batallones para todos los individuos que sirvieran

en esta arma; y el 13 de abril de 1789, el Reglamento para el Montepío de las viudas, hijos y madres de los médicos y cirujanos de la Real Armada.

El 26 de agosto de 1800 se concedió a las viudas, madres y huérfanos de ingenieros de la Armada el mismo derecho y goce de pensión del Montepío militar que a los ingenieros del Ejército pues sus sueldos y descuentos eran iguales. Esta disposición hubo de ser confirmada por otra de 26 de enero de 1819.

El 1 de enero de 1796 se había aprobado un nuevo Reglamento para el Montepío militar (1) que derogaba todas las providencias anteriores sobre pensiones militares que no se confirmaran explícitamente en las cláusulas de éste. El Reglamento del Montepío militar de 1796, aunque reformado en muchos de sus artículos por resoluciones que lo modificaban, mantuvo fundamentalmente su vigencia hasta el año 1926.

El Capítulo I señalaba la composición de la Junta de Gobierno del Montepío, sus funciones y facultades; esta Junta celebraría sus sesiones, por lo menos una vez a la semana, en una sala del Consejo Supremo de la Guerra y su director sería el decano de dicho Consejo, al que pasarían los asuntos que, por su gravedad, considerara la Junta debían discutirse en él para su resolución. Los Capítulos siguientes se ocupaban de las obligaciones de la Contaduría, la Tesorería y la Secretaría. Se expresaban después las consignaciones, rentas y productos que constituirían el fondo económico del Montepío y, a continuación, las retenciones y descuentos que en sus sueldos y goces debían sufrir los acogidos a los beneficios del mismo. Se declaraban los oficiales y ministros que quedaban incorporados al Montepío militar; las personas que tenían derecho a pensión de él; las reglas y requisitos para cobrarlas y las circunstancias que debían preceder a los matrimonios de los oficiales y ministros incorporados al Montepío.

Se detallaban, también, los haberes que correspondían a los pensionistas según los Cuerpos a que habían pertenecido los fallecidos y al empleo que habían alcanzado en él; y los documentos que tenían que presentar para poder obtener la pensión.

Se incorporaron después a este Montepío:

- El Cuerpo de Ingenieros de la Armada, el 26 de agosto de 1800.
- Los Cuerpos de Artillería e Infantería de Marina por R.O. de 12 de junio de 1804.
- El Cuerpo Jurídico, por Real Orden de 28 de septiembre de 1826.
- El Cuerpo de Sanidad que había constituido su propio Montepío en 1785, lo vio suprimido por disposición de 3 de diciembre de 1806. Se incorporó al Montepío militar por Real Decreto de 16 de enero de 1836.

(1) Este Reglamento está incluido en la Colección Legislativa de la Armada de 1828, en la R.O. de 26 de julio que restablecía la Junta del Montepío militar.

— El Cuerpo Eclesiástico se incorporó como consecuencia de Reglamento de 1 de enero de 1885.

Los Cuerpos Subalternos y los Político-Militares no expresados en la relación anterior se incorporaron al Montepío en fechas muy diversas.

El Real Decreto del Consejo de Regencia de 30 de octubre de 1811 que trasladaba el de Cortes de 28 del mismo mes, señalaba pensión de un empleo más a las familias de los oficiales que perecieran en acción de guerra o de resultas de heridas recibidas en ella, si se habían casado con derecho a pensión del Montepío; si no tuvieran este derecho, recibirían la pensión correspondiente al empleo de su marido, padre o hijo. Señalaba también la pensión que debía obtener la familia de los sargentos, cabos, cornetas, soldados y paisanos que fallecieran en análogas circunstancias y, en el caso de que estas pensiones superasen el fondo del Montepío, se ordenaba suplir el déficit por el Erario público. Esta disposición se renovó y amplió con las de 11 de febrero de 1824, 30 de agosto de 1825, 8 de julio de 1860 y otras posteriores.

La organización y funciones del Montepío militar se modificaron por Real Decreto de Guerra de 11 de octubre de 1834, así como las de la Junta de Gobierno del mismo, como consecuencia de los Reales Decretos de 24 de marzo y 7 de abril del mismo año y Ministerio por los que se extinguió el Supremo Consejo de Guerra y se creó el Tribunal Supremo de Guerra y Marina. En esta disposición —que se circuló en Marina el 9 de noviembre— se establecía que los jefes de las dependencias militares de Ejército y Marina debían remitir, informados, a la Junta para su resolución, los expedientes de licencias para contraer matrimonio, revalidación de éstos y solicitudes de pensión; se suprimían la Contaduría y la Tesorería del antiguo Montepío y se ordenaba que el pago de pensiones se hiciera, en adelante, por la Pagaduría del Ejército de Castilla la Nueva y la Intendencia de Marina en la capital y, en las provincias, por las oficinas correspondientes de estos organismos. También se modificaba la composición de la Junta.

El Real Decreto de Guerra de 31 de julio de 1848 declaró extinguida la Junta del Montepío. En adelante fueron de la exclusiva competencia del Tribunal Supremo de Guerra y Marina la clasificación de los derechos pasivos de los individuos de los Cuerpos de Ejército y Marina, la declaración de los haberes que correspondían a las familias de estos cuando fallecían y la resolución de los expedientes de licencias para contraer matrimonio, revalidación de estos y demás que antes se resolvían por la Junta.

El Real Decreto de Hacienda de 24 de octubre de 1849, comunicada a Marina el día 25 que dictaba reglas para la formación de los presupuestos de los Ministerios, rendición de sus cuentas y modo de llevarlas estableció que, desde el 1.º de enero del siguiente año, ingresaran en el Tesoro público los productos íntegros de todas las rentas, impuestos y derechos aplicados al pago de obligaciones comprendidas en el presupuesto general del Estado. Los fondos que tuvieran una aplicación especial no serían distraí-

dos para atender otras obligaciones sino en la parte sobrante, después de cubiertas las del objeto a que estaban destinadas.

La R.O. de 9 de enero de 1850 circuló en Marina los Reales Decretos de Hacienda de 28 de diciembre anterior, relativos a la creación de una Junta de Clases Pasivas, dependiente de dicho Ministerio, a la que corresponderían todos los asuntos referentes a dichas Clases, a excepción de la clasificación de los jefes, oficiales y tropa del Ejército y Armada que continuarían a cargo del Tribunal Supremo de Guerra y Marina, bajo la dependencia de sus respectivos Ministerios quedando, sin embargo, dependientes de Hacienda en lo relativo al pago de los haberes que les fueran declarados.

La R.O. de 27 de febrero de 1857 de Marina, comunicaba el Real Decreto de la Presidencia del Consejo de Ministros del día 23 que declaraba que, a partir del 1 de marzo siguiente cesaría el descuento que se hacía en los sueldos de los militares de todos los ramos y clases de mar y de tierra con el nombre de Montepío; también declaraba que las viudas y huérfanos de los individuos de estos Cuerpos a los que correspondía pensión, la cobrarían del Tesoro público que, en adelante, cubriría esta atención.

El 20 de mayo de 1862, el Ministro de Hacienda presentó en las Cortes un proyecto de Ley de retiros y pensiones que comprendía a los empleados de todos los ramos de la Administración, tanto civiles como militares y establecía como principios generales para regular las pensiones el número de años de servicio del causante y el mayor sueldo que hubiera disfrutado por espacio de dos años en servicio activo.

Señalaba un mínimo de 15 años de servicios para que la viuda, hijos o madre tuvieran derecho a pensión vitalicia y la escala de estas pensiones según los años de servicio; la escala de pensiones temporales, conforme al mismo baremo; quiénes dejaban derecho a pensión y quiénes no lo dejaban; y las pensiones que corresponderían a las familias de todos los fallecidos en acción de guerra o acto de servicio o como consecuencia de ellos, en incendios, naufragios, desórdenes públicos y otras calamidades, tuvieran o no opción a pensión de Montepío. Se indicaban también las circunstancias que podían modificar la percepción de las pensiones.

Este proyecto de Ley no fue aprobado pero algunos de sus artículos, precisamente los reseñados en las líneas anteriores, se pusieron en vigor por el artículo 15 de la Ley de Presupuestos de 25 de junio de 1864. El Real Decreto de Hacienda de 22 de octubre de 1868 declaró en suspenso estos artículos y dispuso se procediera a la revisión de todos los expedientes de clases pasivas que, en consecuencia de ellos, se habían producido.

El Real Decreto de 20 de abril 1872 determinó que el Tribunal del Almirantazgo procediera a la revisión de los expedientes de declaración de pensión a viudas, huérfanos y padres pobres de individuos de Marina con sujeción estricta a las leyes vigentes sobre la materia al tiempo de fallecer los causantes y con exclusión de las Reales Ordenes que estuvieran en oposición abierta con el Decreto Ley de 22 de octubre de 1868.

Por su parte, el artículo 10 de la Ley de Presupuestos de Hacienda de 28 de febrero de 1873 estableció que en ningún caso los preceptos del Decreto Ley de 22 de octubre de 1868 podían tener en su aplicación efectos retroactivos con respecto a derechos fundados en leyes anteriores. No obstante, las pensiones del Tesoro concedidas a militares en el período de 1864 a 1868 en las condiciones expresadas, no fueron plenamente reconocidas hasta que la Ley de 30 de abril de 1883 dispuso que los Ministros de Guerra y de Marina presentaran recurso de revisión ante el Consejo de Estado en nombre de todos los pensionistas que considerasen lesionados sus derechos por declaraciones de la Administración opuestas a sus intereses. Para las declaraciones de los derechos de estos, debían aplicarse a las Fuerzas Armadas la misma legislación dictada para los funcionarios civiles.

Las disposiciones legales respecto a las circunstancias en que los individuos de los distintos cuerpos legaban derecho a percibir pensión se multiplicaron en los últimos años de 1800 y primero del siglo xx. Los nuevos Cuerpos de la Armada que no existían en 1796 se iban incluyendo en el Montepío militar conforme redactaban sus Reglamentos. Los llamados Cuerpos Subalternos: contraamaestres, condestables, practicantes, maquinistas, vigías de semáforos y auxiliares de Oficinas vieron reconocidos sus derechos a legar pensión a sus familias, cuando contaban 12 años de servicios, por la Ley de 30 de diciembre de 1914; la de 30 de julio de 1914 asimiló a los anteriores la Maestranza permanente, contraamaestres de Puerto, celadores de prisiones y archiveros jefes del Ministerio.

Pero el Reglamento del Montepío militar conservó la vigencia de la mayor parte de los artículos de los Capítulos VII, VIII y IX; en este último estaban fijadas las tarifas de las prestaciones, conforme a las graduaciones y, como no habían variado con el discurrir del tiempo, podían considerarse miserables en los comienzos del siglo xx.

Sin embargo, el problema fundamental de este período era el aumento progresivo de la carga presupuestaria que representaban las clases pasivas. La Ley de Autorizaciones de 1917 privó de derechos pasivos a todos los que ingresaran en el servicio del Estado después del 4 de marzo de dicho año, pero este sistema no era justo y no podía subsistir. El Real Decreto de 23 de enero de 1924 sustituyó la fecha de 4 de marzo de 1917 por la de 1 de enero de 1919 y, en cuanto a pensiones de viudedad y orfandad, concedió pensión vitalicia a las familias de todos los funcionarios que hubieran servido por lo menos 10 años.

Quedaba en pie, sin embargo, el problema fundamental que era el de crear un sistema que no resultara una carga creciente para la Hacienda pública. El Real Decreto de 22 de junio de 1926 retrasó en 2 años la edad de la jubilación: esto representaba una economía a corto plazo pero, para buscar una solución total del problema, se nombró una Comisión de técnicos en cuestiones económicas que, en un plazo bastante breve, elaboró un informe. Con algunas modificaciones en sus postulados y conclusiones, el informe, con el nombre de Estatuto de las Clases Pasivas del Estado, fue

aprobado por Real Decreto de 22 de octubre de 1926. Su entrada en vigor se señaló para el 1 de enero de 1927.

Este Estatuto comprendía a los funcionarios civiles y a los militares y, tanto unos, como otros, quedaron clasificados en dos grandes grupos: los que habían ingresado antes del 1 de enero de 1919 y los que ingresaron con posterioridad a esa fecha. Los primeros quedaron subdivididos en 2 subgrupos: los que ingresaron antes del 1 de enero de 1919 y no se hallaban al servicio del Estado en 1 de enero de 1927, ni volvieron a él con posterioridad, los cuales continuaron rigiéndose por la legislación anterior, salvo en lo prevenido en las disposiciones transitorias; el otro subgrupo lo formaban los que habían entrado al servicio del Estado antes del 1 de enero de 1919 y se hallaban aún en él, el 1 de enero de 1927 o volvieron al mismo después de esa fecha: sus derechos pasivos se regularon por los Títulos I y III del Estatuto y quedaron derogados para ellos y para todos los del segundo grupo, las disposiciones anteriores a este Estatuto, salvo en los casos especiales que en el mismo se fijaban.

Se estableció entonces, por primera vez, la distinción entre derechos pasivos máximos y mínimos según que el funcionario pagara o no al Estado un canon que se le descontaría sobre los sueldos que percibía de él. En los 96 artículos de que constaba el Estatuto —si se prescinde de las disposiciones transitorias y las adicionales— quedaban claramente determinadas las condiciones para jubilación y retiro, y pensiones de viudedad y orfandad causadas por los empleados civiles y militares del Estado.

El reconocimiento y clasificación de los individuos de Ejército y Marina para retiro y de los causados por los mismos a favor de sus familias, correspondió al Consejo Supremo de Guerra y Marina (1); la ordenación de los pagos de los haberes de las clases pasivas correspondió al Director general de la Deuda y Clases Pasivas, con arreglo al Real Decreto de 29 de diciembre de 1899 —que creó la Dirección general de Clases Pasivas— y al Real Decreto de 25 de agosto de 1903 que refundió esta Dirección con la de la Deuda.

La R.O. de 8 de enero de 1927 aprobó las Instrucciones para la aplicación en Marina de este Estatuto. El Real Decreto Ley de 18 de noviembre del mismo año procedió a la reforma de varios artículos del Estatuto y el Real Decreto del 21 del mismo mes y año aprobó el Reglamento para la aplicación de él.

Este Estatuto, con las disposiciones complementarias que se han dictado en este largo período, es el que se halla vigente en la actualidad.

Algunas de estas disposiciones han modificado sensiblemente el contenido del Estatuto. Entre ellas se pueden contar:

La Ley de 22 de diciembre de 1949 que amplió el derecho a percibir derechos pasivos a las huérfanas casadas en vida del causante que envi-

(1) Actualmente, Tribunal Supremo de Justicia Militar.

darán después. Complemento de ésta fue la de 8 de junio de 1957 que incluyó en este beneficio a las huérfanas que estaban viudas cuando falleció el causante.

La ley de 19 de diciembre de 1951 hizo obligatorio para todos los funcionarios civiles y militares el pago del canon que había de producirles y a sus herederos, los derechos pasivos máximos. La de 24 de diciembre de 1964 autorizó a todos los funcionarios expresados que no estaban obligados al pago de este canon con anterioridad a la ley antes citada, para que pudieran optar a una u otra situación, bien entendido que las cuotas ya abonadas al Tesoro quedaban en beneficio de éste.

Esta misma Ley de 24 de diciembre de 1964 introdujo en el articulado del Estatuto de 1926 una serie de novedades como fueron los derechos de los hijos y padres adoptivos; y los de la mujer funcionario público a causar los mismos derechos pasivos que el varón sin más excepción que la de no legar derechos de viudedad, aunque sí de orfandad cuando no viviera el padre o cuando éste reuniera determinadas circunstancias que se enumeraban.

La documentación del Archivo contiene:

	<i>Años</i>	<i>Legajos</i>
Generalidad	1761-1870	4
Brigadas y Batallones	1784-1830	11
Concedidas en los tres Departamentos .	1786-1820	2
Individuos de Arsenales	1784-1830	43
Matrículas	1784-1829	12
Médicos	1784-1830	4
Ministerio	1784-1830	6
Oficiales	1784-1830	9
Asuntos Personales	Alfabético	368
Total		<hr/> 459

Ocupa 113,30 metros lineales de estantería.

Las pensiones de individuos de Arsenales están colocadas a continuación de los expedientes personales de ellos y no en esta Sección. En todo caso, a veces aparecen expedientes de pensiones entre los del personal de cada Cuerpo.

Fuentes y Bibliografía

A.B.— Generalidad de la Sección.
Colección Legislativa de la Armada.

2.27. Cruces y Recompensas

2.27. Cruces y Recompensas

Esta Sección contiene los expedientes formados para premiar en alguna forma las acciones distinguidas —por su valor o por su pericia en defensa de los intereses de la patria— de los individuos de la Armada y, ocasionalmente, de alguno que no pertenecía a ella. También los años de servicio, cuando en la hoja de estos no había nota desfavorable. Algunas cruces son meramente honoríficas y otras llevan anexa una pensión.

Es frecuente encontrar en estos expedientes los partes de los hechos que motivaron la solicitud de recompensa, incluso las razones alegadas en favor o en contra de la concesión.

La documentación del Archivo contiene:

	<i>Años</i>	<i>Legajos</i>
Generalidad	1777-1916	5
Generalidad. Creaciones	1790-1900	2
Generalidad. Reglamentos	1804-1879	1
Asuntos Particulares	1772-1940	40
Encomiendas y Ordenes Militares	1778-1829	6
Mercedes de Hábitos	1801-1819	1
Cruz de distinción de Marina	1816-1817	1
Alzamiento Nacional	1843-	1
Africa	1860-1864	2
Pacífico	1865-1871	3
Trafalgar	1857-1872	1
Defensa de la Carraca	1874-	1
Fuerzas navales del Norte	1874-1876	1
Guerra Civil	1876-1877	2
Guerra Civil y Alfonso XII	1877-1879	1
Joló	1876-1879	1
Nafragios de buques	1911-1912	1
Cruces extranjeras	1927-1935	1
Asuntos personales	Alfabético	2
	Total	<hr/> 73
Libros registro	1860-1934	17 libros

Ocupan 20,60 metros lineales de estantería.

2.28. Real Compañía de Guardiamarinas

2.28. Real Compañía de Guardiamarinas

La necesidad de organizar el Cuerpo General de la Armada, creado en 1710, de manera que pudiese ejercer el mando efectivo de los buques de la Escuadra, no sólo en el aspecto militar, sino también en el facultativo de la navegación, movió a Patiño a crear en 1717, la Real Compañía de Caballeros Guardiamarinas en la ciudad de Cádiz.

Daba también, con ello, una posibilidad de adquirir una formación intelectual y científica y un trabajo honorable a los hijos de los nobles para quienes estaba vedada toda ocupación que no fuera la de la Iglesia y la de las Armas y que, en esta Compañía, podrían adquirir un grado de cultura que de otro modo no hubieran llegado a alcanzar. El año 1718 se publicó la «Instrucción para el gobierno, educación y servicio de los guardiamarinas...» que fijaba, entre otras, las condiciones para el ingreso.

El pretendiente debía obtener, ante todo, carta-orden, de guardiamarina, firmada por el ministro. Con esta carta-orden, la documentación justificativa de la nobleza o hidalguía de sus cuatro abuelos y la fe de bautismo que demostraba su legitimidad y la edad alcanzada, debía presentarse en el término de cuatro meses al comandante de la Compañía. No podía contar menos de 14 años ni más de 18 pero, ocasionalmente, se autorizaba para ingresar a alguno que aún tenía 12 años o que había ya pasado los 20 y que reunía unas condiciones determinadas.

Aprobadas las pruebas de nobleza por el comandante de la Compañía y hecho el asiento en los libros por el contador de ella, el guardiamarina tenía que permanecer en la Academia durante dos años, en los que recibía clases teóricas de Matemáticas, Náutica, Artillería y Maniobra, además de idiomas, dibujo, táctica, esgrima y baile. Si al cabo de este tiempo aprobaba, embarcaba en un buque de la Armada para una campaña de 6 años, formando parte de la dotación del buque hasta obtener el despacho de alférez de fragata.

La Compañía estaba gobernada por un capitán que era general de la Armada, un teniente con el grado de capitán de navío y un alférez, capitán de fragata. Tenía, además, un director de Estudios y los maestros de las distintas disciplinas, pertenecientes casi todos al Cuerpo general, un contador, un cirujano, capellán, etc., además del personal subalterno y marinería que se consideraba necesario.

Cuando el Departamento de Cádiz se trasladó a la isla de León en 1769, también lo hizo la Compañía que permaneció en San Fernando hasta 1824, en que se trasladó a la Carraca con el nombre de Real y Militar Colegio de Guardiamarinas. En 1777 se habían organizado en las capitales de los Departamentos de Ferrol y Cartagena sendas Compañías, con una organización similar a la existente en el de Cádiz, donde permaneció, no obstante, la Jefatura Superior de todas ellas.

Durante la guerra de Independencia quedaron paralizadas las Compañías, pues los Guardiamarinas estuvieron prestando servicio, en uno u otro

bando. Al terminar la guerra, aunque en teoría seguían figurando las 3 Compañías, sólo se organizó la de Cádiz, con un número de alumnos muy inferior al previsto durante el siglo anterior.

Los decretos de 26 de marzo y 17 de agosto de 1811 habían suprimido las pruebas de nobleza que volvieron a exigirse en 1814, a suprimirse de nuevo en 1820, a restablecerse en 1823 y nuevamente abolirse en 1836. Desde 1844 a 1865 sólo se pidieron pruebas de limpieza de sangre y, por Ley de 13 de junio de este último año se suprimieron, definitivamente, toda clase de pruebas.

El Real y Militar Colegio de Guardiamarinas de La Carraca funcionó desde 1824 a 1828. Su Reglamento provisional se aprobó el 8 de octubre de 1825. A partir de 1828, los pretendientes que habían obtenido carta-orden de guardiamarinas, después de aprobar en exámen varias materias que estudiaban por libre, pasaban directamente a embarcarse para hacer los años de campaña establecidos.

El 1 de enero de 1845 se inauguró en la nueva población de San Carlos el Colegio Naval Militar cuyo Reglamento provisional había sido aprobado por Real Decreto de 18 de septiembre del año anterior. El nuevo Reglamento se aprobó el 28 de abril de 1858.

Se habían modificado las condiciones de ingreso y se exigía a los pretendientes mayor número de conocimientos. Los que aprobaban el examen permanecían durante tres años en el Colegio, con el nombre de aspirantes y sólo al salir y embarcar para la campaña de mar ascendían a guardiamarinas. Cuando terminaban la campaña y previo examen, eran ascendidos a alféreces de navío pues se había suprimido el grado de fragata.

También debían cursar sus estudios elementales en este Colegio los destinados a formar parte del Cuerpo de Infantería y Artillería que, al terminar sus tres primeros años, recibían el nombre de Cadetes.

Paralelamente, se organizaron cursos de Estudios mayores en el mismo Colegio, con una duración de otros tres años, para los oficiales que aspiraban a una formación más científica, dentro de la Armada o a pertenecer al Cuerpo de Astrónomos del Observatorio o de Hidrógrafos del Depósito de Hidrografía o a transformarse en oficiales del Estado mayor de Artillería de Marina.

El Colegio Naval Militar fue clausurado por orden de 10 de mayo de 1868. El decreto de 10 de septiembre de 1869 creó, para sustituirle, la Escuela Naval Flotante que se inauguró el 1 de abril de 1871 en la fragata *Asturias*, convertida en pontón y fondeada en Ferrol. El 1 de agosto de 1872 se aprobó el Reglamento provisional para ella y se fijó en 80 el número de aspirantes que se podían admitir en la primera convocatoria, aunque este número fue tan variable que llegó a 100 para la de 1876 y a 19 para la de 1896. El sistema de ingreso fue, exclusivamente, por oposición.

También sufrieron un profundo cambio las asignaturas que se estudiaban pero éste se introdujo de forma gradual, conforme lo fueron exigiendo los nuevos sistemas de navegación y de combate en la mar.

El nuevo Reglamento se aprobó el 1 de septiembre de 1888.

Con objeto de dar instrucción práctica a los guardiamarinas que habían aprobado los cursos teóricos en la Escuela Naval Flotante se establecieron buques-escuela que fueron, sucesivamente, la *Blanca*, la *Numancia* y, desde 1895, la *Nautilus* en los que embarcaban los guardiamarinas de primer año. El régimen de estos buques escuela se fijó en el Reglamento de Guardiamarinas de 1 de enero de 1885. Los de 2.º año se destinaban en los buques de la Escuadra.

Otro decreto de 7 de agosto del mismo año de 1885 creó la Academia de Ampliación en la ciudad de San Fernando, con objeto de proporcionar a los oficiales del Cuerpo general los conocimientos técnicos necesarios para ejercer las especialidades de Ingenieros Hidrógrafos, Artilleros, Mecánicos y Navales buscando, por este medio, la unidad de procedencia de la corporación. Se cerraron, pues, las Academias de Ingenieros y de Artillería. Por R.O. de 2 de junio de 1892 se aprobó el Reglamento de esta nueva Escuela. El 23 de marzo de 1905 se estableció un nuevo Reglamento.

El Real Decreto de 31 de enero de 1907 suspendió el ingreso en todos los Cuerpos de la Armada con objeto de cerrar la Escuela cuando terminasen los aspirantes que estaban en ella. La ley de 7 de enero de 1908 dispuso que las Escuelas del Cuerpo general se establecieran en Cádiz y la R.O. de 31 de octubre del mismo año que los aspirantes que estaban en la Escuela pasaran a la *Nautilus* el 10 de febrero de 1909 para terminar su instrucción, por lo que hubo que modificar el Reglamento vigente para adaptarlo al nuevo régimen de enseñanza.

La *Asturias* desarmó en 1909. En 1913 se inauguró la Escuela Naval Militar en el mismo edificio en que había estado instalado el antiguo Colegio. En 1943 pasó la Escuela a su actual emplazamiento, en Marín.

La documentación de los sucesivos Centros de enseñanza de los guardiamarinas siguió las vicisitudes por las que aquellos pasaron.

Se conservaba primero en las Compañías que, más tarde, tuvieron que entregarla al Archivo de la Contaduría Principal del Departamento al que correspondían. Sin embargo, por R.O. de 21 de diciembre de 1784, las Contadurías tuvieron que devolver su documentación a las Compañías que la conservaron hasta su extinción.

En 1850 se remitió al Colegio Naval de San Carlos toda la documentación correspondiente a las tres Compañías y la que había quedado olvidada en los Archivos de las Contadurías. Por R.O. de 2 de agosto de 1870 esta documentación pasó a la fragata *Asturias* cuando se estableció en ella la Escuela Naval Flotante.

En 1909 toda la documentación se trasladó al Archivo del Departamento de Cádiz.

En 1935, el entonces subdirector del Museo Naval, D. Julio Guillén, pidió al Archivo de Cádiz transfiriera al Museo Naval la custodia de los expedientes de probanza de hidalguía y de limpieza de sangre y los libros matrices de los guardiamarinas. Quedaron entonces depositados en la Biblioteca Central que en aquel momento dependía del Museo Naval. En 1939

se trasladaron al Archivo Central que también dependía de la dirección del Museo y, en 1950, se llevaron al Museo Naval, donde permanecen actualmente y son objeto constante de estudio para los genealogistas.

Documentación

	<i>Años</i>	<i>Legajos</i>
Generalidad	1717-1909	9
Asuntos particulares	1717-1912	68
Asuntos personales	1750-1861	18
Reservado	1786-1798	3
Construcción Cuartel Cartagena	1787-1807	1
Reales Ordenes	1854-1856	1
	Total	<u>100</u>

<i>Colegio Naval</i>	<i>Años</i>	<i>Legajos</i>
Generalidad	1844-1920	10
Asuntos particulares	1841-1871	24

Escuela Naval

Asuntos particulares	1872-1935	33
	Total	<u>67</u>

De la serie de Cádiz se han reunido a ésta los legajos correspondientes a:

	<i>Años</i>	<i>Legajos</i>
Guardiamarinas	1756-1884	15
<i>Colegio Naval</i>	1844-1856	5
C.N. Reales Ordenes	1846-1847	1
C.N. Revistas	1845-1865	1
C.N. Dirección	1861-1867	1
C.N. Obras	1858-1859	1
C.N. Correspondencia	1844-1868	1
C.N. Detall	1845-1859	1
C.N. Sirvientes	1862-1867	1
	Total	<u>27</u>

<i>Escuela Naval Flotante</i>	<i>Años</i>	<i>Legajos</i>
Reales Ordenes	1848-1906	10
Asuntos particulares	1853-1908	16
Exámenes	1868-1907	7
Actas de exámen	1876-1904	1
Estados censura exámenes y filiaciones .	-	1
Informes reservados	-	1
Altas, Bajas y Novedades	1866-1883	2
Estados de Fuerza y Vida	1866-1908	3
Libretas, órdenes de embarco, etc	-	3
Detall	1853-1863	1
Historiales y anotaciones	1872-1904	3
Contaduría	1893-1907	7
Cuentas de aspirantes	1880-1907	1
Nóminas	1893-1906	6
Prendas	1852-1866	1
Subastas	1872-1901	1
Libretas y varios	1864-1908	3
	Total	<hr/> 67

Ocupan 68,25 metros lineales de estantería.

Fuentes y Bibliografía

A.B.— Generalidad de la Sección.

Válgoma, Dalmiro de la y el Barón de Finestrat.— Real Compañía de Guardiamarinas y Colegio Naval. Catálogo de pruebas de Caballeros Aspirantes.

Colección legislativa de la Armada.

2.29. Colegios de San Telmo y Escuelas náuticas

2.29. Colegios de San Telmo y Escuelas náuticas

La creación de este Colegio, en Sevilla, fue promovida, fundamentalmente por la Universidad de Mareantes, asociación de los armadores, capitanes y pilotos de las naves de la carrera de Indias que en 1629 consiguió autorización del Rey para crearlo; pero no tuvieron posibilidad de hacerlo así hasta 1681 en que se unieron a la Casa de Contratación.

En principio se instaló en un edificio en el barrio de Triana que resultó insuficiente e inadecuado y entonces adquirieron los terrenos llamados de San Telmo, propiedad en parte de la Inquisición a quien quedó obligada la Universidad con un censo perpetuo anual. Las obras se iniciaron en 1686 pero desde 1682 ya habían comenzado a salir para la carrera de América colegiales muy bien preparados, para hacer las prácticas de navegación.

En los mismos años se redactaron las Ordenanzas para el Colegio: en él se admitían los huérfanos de marinos pobres que se preparaban allí para ser pilotos de la Armada o de particulares. La enseñanza era gratuita y se mantenía, al tiempo que atendía a la construcción del nuevo edificio, con el producto de 300 toneladas concedidas en cada flota que se dirigiera a Nueva España y Tierra Firme.

Por Real Cédula de 6 de noviembre de 1786 se separó el Colegio de la administración de la Universidad de Mareantes. Se le dieron nuevas Ordenanzas, se nombró protector e inspector nato de él al capitán general de la Armada y se le fijó una renta anual para sus gastos sobre el arbitrio del 1% de la plata procedente de Indias, además de 300 acciones de la Compañía de Filipinas y 120 en el Banco Nacional de San Carlos.

El mismo año 1786 se autorizó al Consulado de Málaga para adquirir terrenos junto al que había sido Colegio de Jesuitas y establecer en éste y en el edificio complementario que se iba a construir en los nuevos terrenos, un nuevo Colegio de San Telmo, también capaz como el de Sevilla, para 150 alumnos de Náutica, bajo las mismas Ordenanzas que aquél.

En 1787 se determinó que ambos Colegios y las Escuelas de Pilotos del reino pasaran a depender totalmente de la Secretaría de Marina. Por Real Cédula de 2 de julio de 1788 se aprobaron nuevas Ordenanzas para los Colegios. Los alumnos que por cualquier razón no podían continuar la carrera de pilotos, continuaban preparándose en éstos para ejercer cualquier otro oficio.

Al terminar sus estudios debían hacer, cuando menos, dos viajes redondos a Indias o dos campañas para poder examinarse de pilotines de la Armada o particulares.

Por Real Cédula de 24 de diciembre de 1790 se admitió en los Colegios de S. Telmo a porcionistas nobles, en número de 40 en cada uno de los Colegios, aunque después se aumentaron hasta 50. Los porcionistas pagaban sus estudios y para ingresar debían hacer información de nobleza, salvo que fueran hijos de militares, de Caballeros de Ordenes Militares, títulos de Castilla y ministros de Tribunales.

Con la invasión francesa se inició la decadencia de estos Colegios. La

causa principal fue la falta de medios económicos para sostenerlos pues había dejado de llegar la plata de América, caducado las acciones de la Compañía de Filipinas y suspendido el pago de las del Banco de San Carlos. Se hicieron varios proyectos para utilizar los edificios de Sevilla y Málaga para otros fines y aún se aprobó su destino para Hospital de Inválidos de la Armada primero y después para Colegio Naval pero nada se hizo y continuaron como tales Colegios viviendo de modo precario hasta su cierre.

La entrada de alumnos se suspendió en el Colegio de Málaga en 1841.

En 1847 se suprimió el Cuerpo de Pilotos; el 30 de junio de ese año se clausuró el Colegio de Sevilla y los edificios se entregaron al Ministerio de Comercio, Instrucción y Obras Públicas.

Para los fines previstos en la Ordenanza de 1748, tratado 4.º, Tit. 1 y 2, se estableció una Escuela náutica en cada Departamento, con tres maestros cada una: el primero y el segundo para la enseñanza de la navegación y ciencia matemática y el tercero para el dibujo hidrográfico, geometría práctica y métodos de levantar y formar planos de puertos y cartas marinas.

Se admitía como alumnos en ellas a todos los muchachos que supieran leer y escribir, con tal de que fueran hijos de padres honrados. Por tanto, no había número señalado pero, entre los que aspiraban a entrar en el Cuerpo se elegía a los mejores, en alternancia con los procedentes de los Colegios de San Telmo, para los remplazos precisos en la clase de terceros.

La Escuela no daba fuero, ni privilegio a los alumnos y estos se mantenían a su costa o a la de sus padres mientras realizaban sus estudios: empezaban a disfrutar su sueldo al embarcar.

En estas Escuelas se preparaban también para pilotos particulares o de la Marina Mercante y había también alumnos que utilizaban esta preparación para seguir después otra carrera. Los alumnos que eran elegidos para ingresar en el Cuerpo debían presentar la fe de bautismo y una información jurídica de limpieza de sangre.

El decreto de Carlos III de 12 de octubre de 1778 abrió a todos los puertos españoles la posibilidad de comerciar con los de América y a partir del año siguiente fueron surgiendo Escuelas náuticas en numerosos puertos de la Península. Estas Escuelas pasaron a depender de Marina en 1787. En los años siguientes, fueron numerosas las disposiciones de Marina relativas a estos pilotos.

El 29 de marzo de 1849 se aprobaron las bases propuestas por el Ministerio de Comercio, Instrucción y Obras Públicas para el arreglo de las Escuelas Náuticas que habían pasado a su dependencia.

Documentación

La documentación del Colegio de San Telmo de Sevilla se conserva en su mayor parte en la Biblioteca Universitaria de Sevilla.

En el archivo general de Simancas hay documentación de ambos colegios desde 1730 a 1783.

En nuestro Archivo se encuentra la documentación, incompleta, correspondiente también a los dos Colegios y a las Escuelas de Náutica de los Departamentos, desde 1784 a 1846. Comprende:

	<i>Años</i>	<i>Legajos</i>
Generalidad	1784-1853	5
Visitas de Ulloa y Arnuero	1773-1780	1
Asuntos particulares	1784-1874	22
Inspección	1837-1841	1
Causa contra el director de Málaga	1839-1844	2
Asuntos personales	Alfabético	4
Colegios de San Telmo y Escuelas Náuticas	1732-1844	30
Total		<hr/> 65

Libros

Registros, Cuentas 7 libros en 1 legajo

Ocupa 15,75 metros lineales de estantería.

Fuentes y Bibliografía

M.N.— Ms. 1545.— Informe... de D. Juan María Osorio en 30 de mayo de 1830.
Estados generales de la Armada.
Fernández Duro. Cesárero. Disquisiciones náuticas.

2.30. Instituto Asturiano

2.30. Instituto Asturiano

Con este nombre se creó en Gijón el año 1793 un establecimiento con objeto de perfeccionar los procedimientos de laboreo de las minas de carbón de piedra que en aquel momento habían adquirido gran importancia para los arsenales y fábricas de Artillería y fundición.

El 9 de abril de 1789 dirigió D. Gaspar Melchor de Jovellanos un informe en el que proponía la erección de un Consulado en Gijón y a su cargo se formase una Escuela de Náutica en la que se incluirían las enseñanzas propias de ésta y las de Mineralogía que comprendería los aspectos teóricos y prácticos de esta ciencia. El 15 de mayo de 1791 volvió a renovar la propuesta que se aprobó por Real Cédula de 24 de agosto de 1792.

El Instituto se inauguró el 7 de enero de 1794.

Las enseñanzas eran: Matemáticas, que abarcaba Aritmética, Cosmografía, Navegación, Maniobra y Dibujo; y Física, Física general, Química y Minerología. Aparte se establecieron cursos de lenguas y se creó una biblioteca. Como personal, contaba con un director, un profesor de matemáticas, uno de Náutica y uno de Minerología, tres auxiliares, un Bibliotecario, un contador, y un conserje.

Las Clases de Mineralogía no llegaron a cubrirse por falta de profesor: sólo temporalmente se dieron lecciones de Física experimental.

Posteriormente se fundó en él una escuela gratuita de primeras letras para cien niños pobres, por legado particular de D. Fernando Morán; y su biblioteca se enriqueció considerablemente con la de D. Gaspar Melchor de Jovellanos, que fue donada al Instituto por sus herederos.

Por R.O. de 15 de octubre de 1826 se le concedieron las exenciones, privilegios y prerrogativas dados a los colegios de San Telmo, de Sevilla y Málaga.

Documentación

Todos los asuntos 1790-1842 2 legajos.

Bibliografía

Jovellanos, Gaspar de.— Noticia del Real Instituto Asturiano.
Colección marítima legislativa.

2.31. Escuelas y Academias

2.31. Escuelas y Academias

A continuación de las Escuelas de Náutica se ha procurado reunir la documentación de varias Escuelas y Academias. Unas se crearon ya en este siglo y otras, aunque del siglo pasado, tienen poca documentación. Es posible que más adelante aparezca alguna más y, también, que una parte de ella esté incluida con la de Asuntos particulares del Cuerpo correspondiente. Son estas:

	<i>Años</i>	<i>Legajos</i>
Escuela Naval.— Cuerpo Administrativo	1809-1904 1914-23	1
Escuela Naval y otras. Reglamentos y Programas	1885-1935	1
Escuela de Guerra Naval.— Creación y Asuntos	1925-1935	1
Escuelas. Varios Asuntos	1930-1933	2
Escuela de Aplicación.— Memorias	1906-1907	1
Artillería y Tiro Naval	1909-1936	5
Buzos	1929-1936	1
Torpedistas-Electricistas	1907-1936	6
Telemetristas	A-Z	1
Radios	1916-1936	1
Aprendices Marineros especialistas	1915-1936	7
Analfabetos.— Profesores	1925-1935	2
<i>Submarinos</i>		
Instancias	1933-34	1
Convocatorias y cursos	1918-1936	11
<i>Maquinistas</i>		
Generalidad	1849,1856,1909	1
Convocatoria. Aprendices	1872-1930	17
<i>Escuela de Ingenieros</i>		
Convocatoria	1874-1881	1
Aspirantes reprobados	1860-1870	1
Promociones	1852-1874	1
Escuelas	1873y1914-1921	1
Academia	1921-1930	1
Expedientes	1915-1935	1
Dirección de personal.— Sección Escuelas . . .	1916-1936	2
Plazas pensionadas, de gracia y gratuitas	1918-1936	2

Ocupan 21 metros lineales de estantería.

2.32. Real Observatorio Astronómico de Marina

2.32. Real Observatorio Astronómico de Marina

Cuando, concluida la comisión de Quito, regresó Jorge Juan de América fue destinado muy pronto a Inglaterra, con diversos fines. Uno fue el de visitar los arsenales y procurar contratar gente que aplicara los principios de la construcción naval inglesa en nuestros Arsenales; otro el de adquirir instrumentos y aparatos aplicables a la mejora de la navegación.

Entre él y Ensenada se estableció una relación muy estrecha pues a ninguno de los dos se ocultaba la necesidad de perfeccionar la Marina no sólo en cuanto a la construcción de los buques sino también en cuanto a los conocimientos que debían poseer los individuos que los dirigían.

De esta necesidad nació el Real Observatorio de Cádiz que, en principio, había sido concebido como una especie de aula superior y laboratorio especialísimo en el que los guardias marinas pudieran formarse en estas disciplinas, además de constituir, en el extremo meridional de la Europa occidental, un Centro de observaciones astronómicas complementario de los que ya existían en París, Greenwich y Berlín. En septiembre de 1748 fue nombrado director de la Academia de guardiamarinas el ilustre astrónomo francés Luis Godin, con el que habían colaborado Jorge Juan y Antonio de Ulloa en la medición del meridiano de Quito y había quedado en Lima como profesor y cosmógrafo. Jorge Juan fue nombrado alférez de la Compañía de guardiamarinas el 25 de febrero de 1749 y Comandante de ella el 13 de septiembre de 1751. El 21 de octubre del mismo año llegó Godin a Madrid y pasó, inmediatamente, a hacerse cargo de su puesto de director de la Academia.

El Observatorio se instaló en el llamado Castillo de la Villa que era también Cuartel de la Compañía de Guardiamarinas. Cuando llegaron los instrumentos y libros que había adquirido Jorge Juan en Londres y París, los dos científicos iniciaron las observaciones y trabajos con la ayuda de los oficiales y guardiamarinas que parecían más aptos para estos estudios.

En septiembre de 1760 falleció Godin. Años más tarde, el 6 de agosto de 1768, fue nombrado director de la Academia y, por consiguiente, del Observatorio, Vicente Tofiño de San Miguel quien, de teniente de infantería en el Regimiento de Soria había pasado a Maestro de Matemáticas de la Academia de Guardiamarinas en 1755 y se le había hecho teniente de fragata el 28 de julio de 1757.

Tofiño, con su discípulo José Varela, inició en junio de 1773 una serie de observaciones astronómicas que se publicaron en dos tomos en 1776 y 1777 y comprendían el período de 1773 a 1776. Pero, a pesar de esta publicación, este período, que comienza a la muerte de Jorge Juan representó una decadencia de las actividades del Observatorio.

Jorge Juan había fallecido en Madrid el 21 de junio de 1773. El 15 de julio del mismo año fue nombrado capitán de la Compañía de guardiamarinas Francisco Javier Winthuysen y Ticio.

La Academia de guardiamarinas se había trasladado a San Fernando en 1769. Los astrónomos del Observatorio que, al mismo tiempo, eran profesores de los guardiamarinas, procuraban conciliar ambos servicios; pero el nuevo jefe que había sustituido a Jorge Juan en el mando de la Compañía prohibió terminantemente a aquellos que pasaran a Cádiz, de modo que las observaciones y demás trabajos astronómicos se realizaron desde entonces de modo intermitente y, en lo últimos años del decenio, quedaron prácticamente abandonados.

A comienzos de mayo de 1783, el ministro Valdés destinó para estudiar la práctica y teoría astronómica en el Observatorio a los alféreces de navío José Espinosa y Tello y Alejandro Belmonte y los de fragata Julián Ortiz Canelas y José de Vargas Ponce, bajo las órdenes del director de las Academias de guardiamarinas, Vicente Tofiño de San Miguel y, para que se ejercitasen ampliamente en el uso de los distintos instrumentos e hicieran prácticas de observación, los dejó exentos de todo otro servicio en el Departamento.

Por R.O. de 27 de junio del mismo año se creó la Comisión de Cartas marítimas de la Península y se puso a cargo de Tofiño, al que se facultó para nombrar a los oficiales que conceptuara más idóneos para formar parte de esta Comisión; fueron designados, naturalmente, los oficiales destinados en el Observatorio y permanecieron en ella hasta fines de 1788, en que se concluyó.

En el primer período del Observatorio nadie se había ocupado en reglamentar los trabajos, formar Estatutos o crear escalafones. Eran personas que creían en la posibilidad de establecer un Centro científico importante para el que adquirieron los mejores instrumentos que entonces había en Londres y en París y los mejores libros que en materias astronómica y matemática pudieron encontrar.

En 1783, el proyecto fundamental de Valdés era formar un grupo de oficiales capacitados para levantar las cartas de las costas de España: de momento sólo interesaba acelerar, al máximo, el aprendizaje de los oficiales elegidos.

Cuando ya estaba próxima la fecha en que la Comisión de Cartas marítimas iba a dar fin a sus trabajos, el 10 de mayo de 1788, redactó Vicente Tofiño una breve Instrucción sobre las tareas en que podrían emplearse José O'Connock, Máximo de la Riva Agüero y Sebastián Páez de la Cadena que habían sido destinados por R.O. en el Observatorio; al remitírsela, les anunciaba la llegada de Joaquín Francisco Fidalgo, maestro de Matemáticas de la Compañía de guardiamarinas que debería instruirles en el manejo de los instrumentos y a quien correspondería la adquisición del material que juzgase necesario para los trabajos.

El 28 de octubre del mismo año se hallaban nombrados para el servicio del Observatorio el capitán de fragata Alejandro Malaspina; los tenientes de navío Miguel Gastón, Dionisio Alcalá Galiano, José O'Connock y Alejandro Belmonte; el teniente de fragata, Julián Ortiz Canelas; los alféreces

de navío Sebastián Páez de la Cadena, Máximo de la Riva Agüero y Juan Vernacci; y el alférez de fragata, José Ortiz Canelas.

Se empezaba a sentir entonces la necesidad de fijar un sistema de trabajo y servicio en el Observatorio para evitar interferencias entre unos y otros. No había regresado aún Tofiño y, aunque por su categoría correspondía la Jefatura interina a Malaspina quiso, en principio, que el proyecto de Reglamento se elaborase entre todos. Con este fin celebraron varias reuniones pero, como en ellas no se resolviera nada, decidió Malaspina que cada uno expusiera por escrito su parecer y se remitieran todos ellos a Mazarredo que, desde agosto de 1786, era capitán comandante del Cuerpo de guardiamarinas y, por lo tanto, jefe superior del Observatorio.

El 19 de diciembre del mismo año envió Mazarredo a Malaspina una Instrucción provisional del método de servicio y tareas de los oficiales destinados al Real Observatorio de Cádiz. Entre otras cosas establecía que los oficiales se dividieran en 3 guardias: una a cargo de Malaspina, otra de Dionisio Alcalá Galiano y otra al de Julián Ortiz Canelas. Las guardias se harían de domingo a domingo y las entregas se realizarían de 7 a 9 de la mañana de estos días.

En carta de 9 de enero siguiente Malaspina aceptó esta Instrucción con algún retoque pues no admitió ser el jefe de ninguna de las guardias. En esta carta sugería también la posibilidad de formar un Cuerpo de Astrónomos, análogamente al de Ingenieros Hidráulicos que se había creado en 1770.

El 23 de marzo de 1789 se aprobó un plan presentado por Mazarredo en 30 de enero, sobre organización del Observatorio. En él proponía se designasen cuatro oficiales permanentes en el Observatorio, durante cuatro años. El 14 de julio siguiente se nombraron los cuatro oficiales de destino permanente y quedaron otros ocho como asociados. En la misma R.O. se ratificó el destino de los pilotines o dos pilotos segundos que ya asistían para funciones subalternas; el año 1794 se aumentó en uno el número de estos.

El 14 de agosto de 1789 dirigió Tofiño a Mazarredo un plan de trabajos para los oficiales del Observatorio que había elaborado pero que no llegó a cuajar. Por R.O. de 15 de octubre del mismo año Tofiño fue separado de la Dirección de Academias de guardiamarinas y, por consiguiente, de la del Observatorio también.

Le sustituyó Cipriano Vimercati, que un año más tarde, iba a ver aumentadas las obligaciones de su equipo de colaboradores con una nueva tarea: el 3 de diciembre de 1790 se encargó al Observatorio la formación de las Efemérides o Tablas astronómicas que acompañaban al Estado general de la Armada; y tanto estas como el Almanaque náutico debían calcularse con 4 años de antelación.

En mayo de 1794 Vimercati solicitó se nombraran cuatro individuos expertos en cálculo para que colaboraran en la formación del Almanaque náutico; por Reales Ordenes de 23 de junio y 29 de julio del mismo año

se nombraron los cuatro calculadores, a los que el 10 de agosto inmediato se declaró el tratamiento de don, que por su clase de origen les correspondía; el 29 de diciembre de 1795 aumentaron a 5 los calculadores; a 6 el 22 de febrero de 1804, mediante el nombramiento de uno en comisión y, el 11 de marzo de 1809, se añadió otro más como agregado.

El 9 de septiembre de 1798 se separó la Dirección del Observatorio de la de la Academia de guardiamarinas, pero continuó dependiente del Comandante del Cuerpo de guardiamarinas hasta 1818.

En el mismo mes de septiembre de 1798 sucedió Rodrigo de Armesto a Vimercati en la dirección del Observatorio. El 24 de octubre presentó un plan de tareas para este Centro que fue aprobado en 28 de noviembre siguiente. En este plan figuraba la adquisición de nuevos instrumentos y, en la orden de aprobación, se autorizaba a Mazarredo para adquirirlos en Londres.

Para estas fechas ya se había realizado el traslado del Observatorio al nuevo edificio construido en la Isla de León.

El 25 de octubre de 1790 había propuesto Mazarredo ciertas obras en el castillo para evitar que la salinidad del aire dañara a determinados instrumentos pero, teniendo en cuenta que la Academia de guardiamarinas se había ya trasladado a la población de San Carlos y que la Dirección de ambos Centros residía en la misma persona, se consideró más acertado reunir, en la nueva población, el Observatorio Astronómico al Cuartel de guardiamarinas.

Se comisionó a Mazarredo, Vicente Tofiño, el marqués de Ureña y Cipriano Vimercati para que determinaran el lugar en que debía construirse el edificio; después de algunas deliberaciones se decidió hacerlo en un cerrillo inmediato a la Torre Alta, en terrenos pertenecientes al conde de este título que se había negado a vender la Torre; se adquirieron los terrenos; se aprobaron los planos del marqués de Ureña; se iniciaron las excavaciones el 23 de mayo de 1793; se puso la primera piedra el 3 de octubre y en junio de 1797 se entregó la obra concluida.

En el año siguiente, después de instalar los instrumentos en los lugares previstos, se iniciaron allí las observaciones. A partir de 1801, el Almanaque Náutico se calculó con referencia a la longitud del meridiano de San Fernando, como anteriormente se hiciera con respecto al de Cádiz.

En el nuevo Observatorio se habían preparado, además de las salas de observación y de cálculo, alojamientos para los astrónomos y el alcaide y obradores de relojería y de instrumentos.

El primer alcaide del Castillo y Observatorio había sido nombrado el 27 de enero de 1789 a propuesta de Mazarredo con encargo de atender a que el portero mantuviera el aseo y conservación de los alojamientos y dependencias y para tener a su cargo los instrumentos del Observatorio que se le entregarían con inventario.

Hasta entonces había realizado estas funciones el padre Francisco Alejos que, durante 19 años, había velado por la buena conservación de los

instrumentos, aunque estos estuvieran, en realidad, a cargo del Director; también se había ocupado de que asistiera regularmente el instrumentario, Francisco Sierra, encargado de la revisión de aquellos que aparece con este título desde 1769.

Por sus achaques y avanzada edad fue jubilado Alejos en estas fechas y, a partir de 1789, figuró siempre el Alcaide en la plantilla del Observatorio.

En cuanto a los obradores, ya había propuesto Jorge Juan en 1765 que se enviaran a Londres dos o tres relojeros habilidosos para que aprendieran el arte de mantener en buen estado los cronómetros y demás aparatos de precisión que se habían adquirido allí y en París pues componerlos en el lugar de origen, además de ser costoso, tenía la dificultad del transporte que siempre podía producir deterioros en ellos. Del mismo modo debían enviarse a aprender en el extranjero a los instrumentarios a quienes iba a corresponder la tarea de limpiar y conservar los instrumentos astronómicos que se habían instalado.

Por otra parte, si aprovechaban las enseñanzas, tanto unos como otros podrían ser capaces de construir aparatos semejantes a los que por entonces se contaba e, incluso, de introducir mejoras en ellos.

Mazarredo era también partidario de que los instrumentarios y relojeros que se habían de emplear en el Observatorio fueran a aprender las delicadezas de su oficio en Londres y París y de que prolongaran sus aprendizajes allí hasta que fueran capaces de enseñar a otros lo que habían aprendido.

Cuando consiguió la aprobación de esta propuesta, eligió en la Real Escuela de Relojería instalada en la calle del Barquillo de Madrid el que por sus condiciones le pareció más adecuado: fue éste Cayetano Sánchez que fue pensionado a París para aprender, bajo la dirección de Ferdinand Berthoud, el arte de lo que se llamaba relojería sublime.

Sánchez estuvo en París desde 1789 a 1793. A su regreso propuso se nombrara oficial suyo a Eugenio Cruzado, también alumno de la calle del Barquillo, al que se contrató ese mismo año. Cuando murió Cruzado, le sucedió como oficial de relojería Carlos La Rue que había estado pensionado en París y Londres; pero tanto La Rue como Sánchez fallecieron en la epidemia de Cádiz de 1800. En 1798 había muerto en París Antonio Molina, otro artista relojero que había estado en Londres y regresado a Cádiz en 1795.

Este aspecto de la empresa parecía condenado al fracaso. Sin embargo, en noviembre de 1800, Louis Berthoud, sobrino de Ferdinand que había heredado la habilidad y los conocimientos de su tío, propuso a Mazarredo enseñar en cuatro años a dos aprendices para que ocuparan el lugar de los que habían fallecido. Se aceptó la propuesta que Mazarredo trasladó y fueron elegidos Agustín Albino y Blas Muñoz para ir pensionados a París. Regresaron en 1806 y, en 1807 remitieron a Mazarredo un plan para enseñar este arte a 4 jóvenes en 8 años que fue aprobado el 16 de febrero del mismo año.

En 1812 se les autorizó a montar un obrador particular para ayudarse económicamente en las críticas circunstancias en que se hallaba España pero con la obligación de conservar los aprendices. Albino murió en 1813 y Muñoz fue trasladado a Madrid en 1818, cuando se cerró el taller de relojería del Observatorio de San Fernando.

También había muerto en la epidemia de 1800 Lorenzo Labora que había sido nombrado instrumentario del Observatorio en 1797. El obrador de instrumentos náuticos permaneció en el Arsenal hasta 1810. El 9 de abril de este año se dio la orden para que se instalara en las salas previstas en el Observatorio a este fin. Era director de instrumentos náuticos del Arsenal Francisco Martínez que para llevar a cabo este traslado tuvo que realizar una serie de obras en la dependencia para adaptarla a los aparatos que habían de montarse allí. Realizadas las obras, en el mismo año se verificó el traslado, sin daño de los aparatos, ni del edificio.

A Labora sucedió como instrumentario Miguel Borxes que había realizado su aprendizaje en Londres: murió en 1812. En 1814 fue nombrado José Díaz Munio que, en 1831, iba a ser, también, relojero del mismo Centro.

En 1801 la Dirección del Observatorio había pasado, interinamente, de Rodrigo de Armesto a Julián Ortiz Canelas. El 2 de julio de 1804 se le confirió el empleo en propiedad; y, desde 1804 a 1813 no mostró Canelas ninguna urgencia por introducir modificaciones en la organización de las tareas y administración del Observatorio, con las que aparentemente estaba conforme.

En 1813 una afección a la garganta le llevó a buscar en Inglaterra primero y luego en Francia el remedio para su mal; y no regresó hasta 1817.

El 7 de mayo de 1813 fue nombrado director interino Joaquín Francisco Fidalgo; en su ausencia, ejercería este cargo el director de la Escuela de San Telmo.

El 9 de julio del mismo año se dio orden para que en el Observatorio de la Isla se enseñara el curso de Astronomía luego que los oficiales dedicados a los Estudios Mayores estuvieran en aptitud para emprender aquél.

El 2 de septiembre siguiente, por decreto de Cortes, se dio a la oficina de Efeméridas la planta de 5 calculadores y dos meritorios en la forma:

- 1 primer calculador
- 2 segundos calculadores
- 2 terceros calculadores
- 2 meritorios

El 22 de octubre se estableció que para cubrir estas plazas el director del Observatorio debía elegir a los mejores que se pudieran encontrar en las Brigadas de Artillería de Marina.

En cambio, nada se determinó sobre un plan de tareas en esta oficina que fue presentado con sucesivas adiciones desde 1808 a 1813 por los calculadores de ella y, en la última fecha, por el director interino, Joaquín Francisco Fidalgo.

Ortiz Canelas regresó a Cádiz en enero de 1817 y el 26 de junio presentó su plan de gobierno y administración para el Real Observatorio que fue aprobado el 10 de julio de 1818.

En su primer artículo establecía la independencia del Observatorio de cualquier autoridad que no fuera la del Rey, a través del Ministro de Marina.

Los oficiales subalternos serían nombrados por éste a propuesta del director del establecimiento.

Las Observaciones estaban a cargo del director que distribuiría las tareas entre los subalternos. Su publicación se haría por contrata con un librero, pues la imprenta se desharía y sus útiles se venderían a excepción de los caracteres facultativos que se entregarían a su justo precio al librero con quien se contratara la publicación de los trabajos del Observatorio.

En cuanto a la formación, impresión y despacho del Almanaque civil y general de las provincias españolas y posesiones españolas en Africa que en 28 de septiembre de 1811 se había concedido con privilegio exclusivo, confirmado el 3 de junio de 1814, al Observatorio, continuaba éste encargado de su formación pero su impresión y venta se haría por subasta en cada una de las provincias. En la Gaceta de 7 de noviembre de 1820 apareció la orden de traslado de este privilegio al Observatorio de Madrid, pero el 13 de noviembre de 1823 se devolvió al de San Fernando.

En el plan de Canelas se preveía la adquisición de un nuevo círculo mural, un anteojo meridiano y otros instrumentos, además del arreglo de los existentes. Para que los muros soportaran el peso de los nuevos aparatos que se iban a instalar habían de realizarse, primero, obras de fortalecimiento en ellos.

Se ordenaba la disolución de los Obradores de Instrumentos y de Relojería. Los empleados en aquél pasarían el Arsenal y para la limpieza y conservación de los aparatos del Observatorio se pediría al Obrador de Instrumentos del Arsenal un obrero capacitado siempre que fuera necesario.

En cuanto al relojero, ya se dijo que con este motivo fue trasladado al Observatorio de Madrid.

La enfermedad de Ortiz Canelas no estaba curada. Desde agosto de 1822 Sánchez Cerquero ejerció interinamente el cargo de director del Observatorio que pasó a ejercer en propiedad el 14 de agosto de 1825.

En 1826, a propuesta del Director del Observatorio, se volvió a crear la plaza de Relojero de este Centro en Antonio Bonforte, sin tener taller en él pero con la obligación de enseñar aprendices. Bonforte murió en 1831 y, en este año, José Díaz Munio fue nombrado Relojero-Instrumentario del establecimiento.

El 16 de marzo de 1831 se aprobó un nuevo Reglamento para el Observatorio.

Establecía una planta formada por:

1 Director

1 Oficina de Observaciones

- 1 Oficina de Efemérides
- 1 Contador
- 1 Alcaide
- 2 Ordenanzas

Declaraba la total independencia del Centro y de los individuos en él destinados, respecto al capitán general del Departamento y confirmaba que sólo recibía las órdenes del Rey a través del ministro de Marina.

Se confirmaba también el privilegio exclusivo de formación, publicación y venta del Calendario Civil; sus productos constituirían el fondo económico del establecimiento.

La oficina de Observación constaba de:

- 3 Astrónomos u oficiales de observación:
- 1 Relojero
- 1 Instrumentario

Como ayudantes de observación se utilizaría el meritorio o meritorios que el director destinara a este fin, alternativamente, de la oficina de Efemérides.

La Oficina de Efemérides estaba formada por:

- 1 Primer calculador
- 2 Segundos calculadores
- 2 Terceros calculadores
- 3 Meritorios

En esta Oficina se debían calcular el Almanaque Náutico para cuya formación tenía que conservarse la anticipación de 4 años anteriormente prevista y debía remitirse a fin de cada año al Ministro para que resolviera sobre su impresión; y el Almanaque Civil o Calendario de todas las provincias de la Península e islas adyacentes que debía remitirse a fines de mayo a la misma autoridad para que éste las enviara a las provinciales que debían disponer la correspondiente subasta.

La admisión de meritorios, así como sus ascensos y los de los calculadores se haría por R.O. a propuesta del Director del Centro. Como los meritorios prestaban también servicio en la Oficina de Observaciones podían también optar, en determinadas condiciones, a las plazas de astrónomos.

Cuando se producía una vacante de astrónomo, correspondía al Director proponer la persona o personas que creyera más adecuadas para cubrirla, sin tener en cuenta su clase o servicios anteriores porque estos destinos no debían considerarse de escala; también debía informar para sus ascensos.

Además de las observaciones astronómicas prefijadas, correspondía a esta Oficina la formación de un diario meteorológico con el que debía finalizar

el volumen de Observaciones de cada año que en el mes de enero se enviaba al Ministro para que dispusiera su publicación.

El Reglamento establecía detalladamente las obligaciones de cada uno de los funcionarios, desde el director al alcaide. Por primera vez se creó la plaza de contador para que llevase la cuenta y razón de los ingresos y gastos del Centro; pero esta disposición quedó anulada por la R.O. de 20 de octubre de 1834 que suprimió esta plaza que en adelante sería desempeñada por uno de los empleados, como sucedía anteriormente.

La R.O. de 3 de junio de 1840 aprobó varios artículos adicionales al Reglamento; uno de ellos añadía 3 submeritorios para que ayudasen en la Oficina de Efemérides.

El 20 de mayo de 1856 se crearon tres plazas de aspirantes de la Oficina de Efemérides. Para su ingreso debían contar más de 16 años y menos de 20; probar sus conocimientos de Aritmética, Álgebra, Geometría y Trigonometría mediante un examen, fijándoseles el orden de antigüedad por el resultado de este examen y sus conocimientos de idiomas; no tendrían sueldo ni gratificación alguna en los 4 primeros años a no ser que, por vacante de submeritorios pudieran acceder a esta plaza; después de los 4 años comenzarían a cobrar como submeritorios; y todos los años, debían examinarse para comprobar sus progresos.

Por R.O. de 16 de septiembre de 1856 se estableció en el Observatorio un curso de Estudios Superiores de Matemática pura, Mecánica, Física y Astronomía. El año siguiente se dio orden de crear cursos de idiomas en el mismo Centro y, por la importancia del alemán en todos los aspectos científicos, se organizó el de este idioma en el mismo año.

El 8 de octubre de 1859 se aprobó un nuevo Reglamento Orgánico del Observatorio que modificaba ligeramente el proyecto presentado por el director del mismo, Francisco de Paula Márquez, el 21 de septiembre de 1858. En 1862 se modificaron algunos artículos de este Reglamento y se creó una clase de Química e Historia Natural para el curso de Estudios Superiores.

El 11 de agosto de 1869 se dispuso aumento del personal del Observatorio en 2 terceros calculadores, 2 cuartos y 2 meritorios.

El 19 de octubre del mismo año se aprobó un Reglamento para la Academia de Estudios Superiores de la Armada. El 24 de mayo de 1872 se introdujeron varias modificaciones en el Reglamento de esta Academia que, en lo sucesivo, se llamó de Estudios de Ampliación de Marina y el 29 de marzo del año siguiente se rectificó nuevamente en lo relativo a ascensos del personal que cursaba estudios en ella.

El 18 de abril de 1898 se dictaron bases para la clausura de ella, para que el personal de profesores y alumnos pudiera ser destinado a las necesidades de la campaña.

El 29 de mayo de 1873 se aprobó el Reglamento del Instituto y Observatorio de Marina de San Fernando que precisaba una reorganización, teniendo en cuenta las modificaciones sufridas por el Centro hasta entonces; este Reglamento fue redactado por Claudio Montero y Gay, jefe de la Sec-

ción de Establecimientos Científicos del Ministerio, el director del Observatorio, Cecilio Pujazón y el primer observador, José López de Ayala. Constaba de XIV capítulos.

En el 1 trataba de los objetivos y plantilla de la Institución cuyo personal se componía de:

Jefe y director
Jefe del Detall, subdirector
Oficiales de la Armada
Astrónomos
Artista instrumentario
Artista relojero
Contador
Escribiente
Conserje
Ordenanzas

Para lograr un mejor desempeño de las misiones encomendadas al Centro, se distribuyeron en 4 Secciones.

La primera Sección se ocupaba de la adquisición de cronómetros e instrumentos para la Armada y de los expedientes relativos a estos asuntos.

La segunda del curso de Estudios de Ampliación.

La tercera del cálculo del Almanaque Náutico y de su impresión.

La cuarta se dividía en 2 subsecciones, la primera se ocupaba de los trabajos astronómicos y la segunda de las observaciones y de las experiencias físicas. También residían en esta Sección el Archivo y la Biblioteca.

Los capítulos II, III, IV y V del Reglamento se referían a las obligaciones y derechos del inspector, director, subdirector y oficiales de la Armada destinados allí. El capítulo VI correspondía a los Astrónomos, cuyo número y clases fueron:

- 2 Astrónomos jefes de primera clase
- 3 Astrónomos jefes de segunda clase
- 4 Astrónomos de primera clase
- 4 Astrónomos de segunda clase
- 4 Astrónomos de tercera clase
- 6 Ayudantes Astrónomos

Los astrónomos que no pertenecían a cuerpos militares fueron considerados como cuerpo político-militar. El ingreso se hacía en la clase de meritorio, previo examen; las condiciones eran: no tener menos de 15 años. ni más de 18; no padecer enfermedad que dificultara la prestación de servicio; saber leer y escribir correctamente el castellano y aprobar el examen de Aritmética, Álgebra y Geometría pura, Trigonometría plana y esférica y traducción correcta del francés.

Los meritorios aprobados recibirían clase durante dos años y luego serían sometidos a un examen de aptitud para poder ascender a las vacantes de aspirantes de astrónomos que se hubieran producido.

Se fijaba un sueldo anual de 1000 ptas. para los meritorios que tendrían consideración de guardiamarinas.

Los ascensos tenían lugar por antigüedad. Los ayudantes, para ascender a astrónomos de tercera, además de haber cumplido 2 o más años de servicio en su clase, necesitaban probar en exámen haber hecho un curso de Mecánica, otro de Física y otro de Astronomía y traducir inglés y alemán.

En los artículos siguientes se establecían los derechos y obligaciones que correspondían a los astrónomos. Los capítulos VII al IX se referían a los artistas instrumentario y relojero, al contador y al escribiente, conserje y ordenanzas. El X trataba del régimen interior de las Secciones. El XI de las Academias. El XII de la Biblioteca y Archivos. El XIII de la cuenta y razón, inventarios y pliegos de cargo. Y el XIV comprendía disposiciones transitorias para la adaptación del establecimiento al nuevo sistema.

Este Reglamento se publicó en la Gaceta de 2 de junio. La R.O. de 5 de diciembre de 1877 equiparó el personal de astrónomos, en cuanto uniforme y honores, con el del Cuerpo general en la forma:

Astrónomos jefes de primera y segunda	Tenientes de navío de primera.
Astrónomos de primera y segunda e instrumentario	Tenientes de navío.
Astrónomos de tercera.....	Alféreces de navío.
Ayudantes astrónomos.....	Alféreces de fragata.

La R.O. de 19 de junio de 1878 amplió a 20 años la edad máxima para ingreso como meritorio.

La de 8 de junio de 1881 aumentó 2 plazas de astrónomos de segunda clase.

Centro Meteorológico

Una disposición de 28 de septiembre de 1876 propuso la creación de un Centro Meteorológico en el Observatorio de San Fernando. En el mes de noviembre del mismo año se procedió a la reforma de algunos artículos del Reglamento del Instituto y Observatorio. La creación del Centro Meteorológico tuvo lugar por R.O. de 26 de abril de 1877 en los términos y con el personal que se expresaba en ella.

Por R.O. de 11 de octubre de 1880 se aprobó el Reglamento para el servicio de Meteorológica marítima que constituyó la Sección V del Instituto y Observatorio de Marina de San Fernando. Para conseguir los objetivos que se proponía, establecía la creación de estaciones de primero y segundo orden en las capitánías de puerto, ayudantías de Marina o semáforos existentes en los puntos de la costa que se señalaban, dotándolas con

los instrumentos que les correspondía según su orden y se relacionaban en el mismo Reglamento.

También disponía que en todos los buques de guerra se llevara un Diario meteorológico que en ocasiones determinadas se remitiría al Centro, además de los estados diarios de las observaciones de esta clase que se enviarían los días 1 y 16 de cada mes o al rendir viaje, si se hallaban fuera de puerto.

Los comandantes de los buques mercantes nacionales serían invitados a tomar parte en el sistema de observaciones meteorológicas y, a los que aceptasen participar, se les proporcionaría estados, diarios e instrucciones para que, una vez cumplimentados, los entregaran a los capitanes de los puertos en que rindieran viaje.

En otros artículos se refería al sistema de trabajo que, con los diversos medios con que contasen, se seguiría en el Centro; al personal que compondría éste; a las relaciones que debía establecer con otros centros meteorológicos nacionales y extranjeros; y a la difusión que debía darse a las noticias y predicciones del tiempo que se pudieran elaborar.

El 7 de junio de 1889 se aprobó la creación de un Centro Meteorológico en la Habana y las estaciones meteorológicas que habían de depender de él. Este Centro fue suprimido en 1893.

La R.O. de 15 de julio de 1911 aprobó la instalación de una estación meteorológica en la capitanía de puerto de Santa Isabel de Fernando Poo. En la misma orden se relacionaban los instrumentos que el Observatorio de San Fernando les debía facilitar.

La Ley de 30 de diciembre de 1912 sancionó la implantación de uno o varios Observatorios Meteorológicos en las costas N. y N.O. de España y encargó al Ministerio de Marina el estudio del punto o puntos en que se habían de establecer.

Centro de Agujas Magnéticas

La R.O. de 12 de diciembre de 1878 dispuso el establecimiento de un centro de agujas magnéticas en las inmediaciones del Observatorio de San Fernando. Se eligió el sitio, se aprobaron los planos y presupuestos y se iniciaron las obras. Posteriormente, se encargó a la comisión de Marina en Londres gestionar la adquisición de cierto número de instrumentos para dicho Instituto.

Cuando el jefe de la Comisión anunció que el 20 de agosto de 1881 habían salido de Londres para Cádiz los instrumentos pedidos, el jefe nombrado para dirigir el Centro pidió al capitán general se depositaran temporalmente en el Arsenal pues el edificio, aunque concluido, aún no estaba en condiciones para recibirlos.

La R.O. de 7 de octubre del mismo año resolvió que los instrumentos fueran sacados del Arsenal y depositados en alguna de las salas del Observatorio. Poco después se comenzó a trabajar con ellos allí.

Las R.O. de 2 de junio y de 1 de julio de 1882 dispusieron la clausura definitiva del taller de náuticos del Arsenal del Ferrol y que sus herramientas fueran trasladadas al Centro de Agujas Magnéticas; estableció también que, en adelante, las reparaciones en los instrumentos y agujas de los buques del departamento de Ferrol se ejecutasen en este Centro.

La R.O. de 1 de enero de 1885 circuló el Reglamento del Centro de Agujas Magnéticas que se había aprobado con carácter provisional el 28 de febrero de 1880. En él se expresaban los objetivos del Centro, instrumentos de que debía estar dotado, su plantilla y los trabajos de que se había de encargar.

Por R.O. de 25 de agosto de 1904 se reorganizaron las Secciones y Centros dependientes del Observatorio; el Centro de Agujas Magnéticas que formaba la sexta Sección del Observatorio se fundió con la primera, o sea, la de Cronómetros y tomó el nombre de Sección de Instrumentos Náuticos; en la misma R.O. se autorizaba al Director de Observatorio para dictar, en adelante, las disposiciones de carácter orgánico que juzgara convenientes, sin necesidad de formular Reglamentos especiales.

La Ley de 12 de junio de 1909 que fijó las plantillas para los Cuerpos de la Armada, declaró a extinguir el personal de astrónomos del Observatorio de Marina de San Fernando y estableció que, a medida que estos fueran desapareciendo, los servicios encomendados a este Cuerpo serían desempeñados por personal de la escala de tierra que mostrase aptitud para ello.

El Real Decreto de 16 de abril de 1913 asimiló el Cuerpo de astrónomos, en cuanto a clases y honores, con el Cuerpo general, de la manera siguiente:

Astrónomo jefe de primera.....	Capitán de navío
Astrónomo jefe de segunda.....	Capitán de fragata
Astrónomo de primera clase.....	Capitán de corbeta
Astrónomo de segunda clase.....	Teniente de navío
Astrónomo de tercera clase.....	Alférez de navío
Ayudante Astrónomo.....	Alférez fragata

La R.O. de 13 de julio de 1923 dispuso se incluyera el personal de astrónomos de la Armada en la base octava del Real Decreto de 1 de julio de 1918, referente a la situación de generales, jefes y oficiales de los distintos Cuerpos de la Armada y que este personal disfrutara de iguales beneficios que los mandados para los Cuerpos de Sanidad, Administrativo y Jurídico, en el momento del retiro.

El paso del tiempo vino a demostrar la ineficacia de la Ley de 12 de junio de 1909 en cuanto a la supresión del Cuerpo de astrónomos pues en el Instituto y Observatorio de San Fernando fue desapareciendo el personal científico sin encontrar substitutos para él, hasta el punto de hallarse en riesgo de no poder cumplir los compromisos de orden nacional e internacional que había contraído.

El 7 de febrero de 1924 un Real Decreto del Directorio vino a reorganizar el Observatorio de San Fernando, estableciendo que los servicios encomendados al personal de astrónomos declarados a extinguir fueran desempeñados:

Por un personal técnico, en número reducido, denominado profesores jefes que procederían de la Armada, con estudios especiales para el desempeño de sus cargos.

Un personal auxiliar, sin categoría, ni asimilación militar para las prácticas de observación y cálculo, denominados observadores y calculadores.

La plantilla estaría formada por:

- 1 Director
- 1 Subdirector
- 3 Profesores jefes de Sección
- 1 Capitán de corbeta
- 3 Tenientes de navío
- 1 Primer observador
- 1 Segundo observador
- 2 Terceros observadores
- 3 auxiliares
- 1 Primer calculador
- 3 Segundos calculadores
- 3 Terceros calculadores
- 4 Auxiliares calculadores
- 1 Contador de navío
- 1 Maestro relojero
- 1 Instrumentista
- 1 Auxiliar de instrumentista
- 1 Conserje (contramaestre)
- 1 Maestro de taller
- 3 Operarios de primera
- 2 Operarios de segunda
- 1 Regente de imprenta
- 3 Tipógrafos (1 de primera y 2 de segunda)
- 2 Auxiliares de Oficina
- 3 Escribientes
- 1 Portero
- 8 Peones ordenanzas

Se fijaban los sueldos y gratificaciones que correspondían a cada empleo y se aprobaba, además, el Reglamento que en adelante debía regir para el Centro.

El Observatorio de San Fernando tuvo a su cargo, durante algún tiempo, los servicios de hidrografía: por R. Decreto de 7 de diciembre de 1927 fueron añadidos estos servicios al Observatorio, formando una cuarta Sección titulada Servicio Hidrográfico de la Armada.

En 1944 se separó del Observatorio este servicio para constituir el Instituto Hidrográfico.

Por ley de 30 de diciembre de 1944, ratificada por la de 22 de octubre de 1955 se aprobó para el Observatorio de San Fernando la siguiente plantilla.

- 2 Observadores primeros
- 4 Observadores segundos
- 3 observadores terceros
- 2 Auxiliares de observación
- 3 Primeros calculadores
- 2 Segundos calculadores
- 2 Terceros calculadores
- 4 Auxiliares de Calculador
- Aspirantes a observadores y calculadores

El Observatorio se reorganizó por la ley de 15 de mayo de 1945; el nuevo Reglamento se publicó el 21 de diciembre del mismo año.

La Ley de 24 de diciembre de 1962 dio una nueva plantilla a este Centro:

- 2 Observadores primeros
- 4 Observadores segundos
- 3 Observadores terceros
- 2 Auxiliares observadores
- 4 Calculadores primeros
- 2 Calculadores segundos
- 2 Calculadores terceros
- Auxiliares calculadores
- Aspirantes a observadores y calculadores } Indeterminado

Documentación

Los fondos documentales que forman esta Sección del Archivo no son muy numerosos pero permiten rehacer con bastante aproximación la historia de este Centro en el período que va de 1785 a 1922 y aún con anterioridad, merced a informes hechos en períodos de reforma que se refieren a las épocas fundacionales de la Institución.

Hay lagunas en la documentación. Pueden atribuirse, como en todas las demás series, a los traslados sucesivos del Archivo, al incendio del Archivo general de Alcalá de 1939, a préstamos de documentación a dependencias que después la extraviaron, etc.

La documentación anterior a 1785 puede encontrarse en el Archivo general de Simancas y, seguramente, en el Archivo del mismo Observatorio se hallará documentación muy interesante de todas la épocas.

	<i>Años</i>	<i>Legajos</i>
Generalidad	1785-1922	4
Asuntos varios	1753-1869	6
Asuntos particulares. Instrumentos ...	1785-1796	1
Asuntos particulares	1797-1804	1
Asuntos particulares. Material científico	1823-1828	1
Asuntos particulares	1830-1932	15
Asuntos particulares. Boletín meteorológico	1885-1888	3
Asuntos particulares. Calendario Civil .	1786-1863	13
Asuntos personales	Alfabético	9
Astrónomos. Hojas de servicio	Alfabético	3
	Total	<hr/> 56

<i>Libros</i>	<i>Años</i>	<i>Libros</i>
Listas de oficiales y demás empleados ..	1820-1846	6
Listas del producto del Almanaque civil	1841-1845	1
Cuaderno de los instrumentos que se entregan a los oficiales de la Armada	1846-	1

Fuentes y Bibliografía

A.B.— Generalidad de la Sección.
 Fernández Duro, Cesáreo.— Disquisiciones náuticas.— Vol. IV.
 Compilación legislativa de la Armada.
 Diarios Oficiales de Marina.
 Aranzadi.

2.33. Depósito Hidrográfico y Dirección de Hidrografía

2.33. Depósito Hidrográfico y Dirección de Hidrografía

La R.O. de 18 de diciembre de 1797 creó la Dirección de Trabajos Hidrográficos como desarrollo de lo que se había llamado Depósito Hidrográfico desde, aproximadamente, 1770 y venía a ser un servicio dependiente de la Dirección General de la Armada, en íntima conexión con el Observatorio Astronómico y con la Comandancia del Cuerpo de pilotos.

En estos tres Centros se recibían, en efecto, los diarios y noticias hidrográficas procedentes de las comisiones, escuadras y buques sueltos de la Armada que navegaban los mares de Europa, América y Asia y a lo largo de sus costas. Por su parte, los pilotos debían remitir a la Comandancia de su Cuerpo un extracto de sus Diarios de navegación y las noticias de los bajos, sondas y costas que determinaban en sus viajes: también los pilotos particulares y del comercio tenían que enviar estas noticias y todas las que consideraban de interés para la navegación.

Los diarios y las noticias se examinaban en Junta convocada y presidida por el Director General de la Armada, a la que concurrían los jefes u oficiales y los pilotos nombrados para ella y sus conclusiones se reflejaban en las cartas y derroteros que, a continuación, se elaboraban.

El establecimiento del Depósito Hidrográfico en Madrid tuvo por objeto, en principio, separar este servicio de los múltiples que integraban la Dirección General de la Armada y crear un Centro que exclusivamente se cuidara de grabar y renovar las cartas marítimas, preparar y publicar las convenientes para la navegación y comercio, con los derroteros, cuadernos de faros, avisos a los navegantes y todas las obras marítimas que pudieran interesar a la navegación.

El cambio de nombre establecido en la R.O. de 1797 no consiguió desterrar al primitivo y el centro siguió llamándose, indistintamente, en una u otra forma y, a veces, con los dos nombres, hasta el año 1906 en que se constituyó en Dirección de Hidrografía: el nombre de Depósito Hidrográfico se aplicó entonces, solamente, al ente físico en donde estaban establecidos.

La R.O. de 1 de enero de 1800 hacía una exposición de los fines para los que se había constituido la Dirección de trabajos hidrográficos y disponía que, en adelante, todos los que navegaban debían remitir a este Centro las noticias hidrográficas que hubieran podido reunir en su navegación, además de enviarlas, con los extractos de los Diarios de navegación, a los capitanes generales de los Departamentos, comandantes de Marina de los Apostaderos y Comandancia de pilotos para que éstos los remitieran —o sus copias— a la Dirección General de la Armada.

Mandaba también que tanto los individuos de la Armada como los particulares y del comercio que se dedicaran a la navegación usaran las cartas construidas por la Dirección de trabajos hidrográficos con preferencia a

las extranjeras. Para facilitar la adquisición de estas y de otras publicaciones de la misma Dirección se formaron Depósitos sucursales en donde se almacenaban para la venta los ejemplares que enviaba el Depósito de Madrid. Primero se establecieron sólo en las capitales de los Departamentos, donde se pusieron a cargo de los directores de las Compañías de guardiamarinas de cada uno de ellos. Después se fueron creando Depósitos en los puertos de mayor importancia de la Península y en las Comandancias de Marina de Canarias y de América y Filipinas: Habana, Cartagena de Indias, Lima, Manila y Veracruz.

La Dirección de trabajos hidrográficos tuvo al principio una organización muy sencilla: un director-jefe; un teniente de navío para el detall de la dependencia y examen y revisión de las obras hidrográficas; dos alféreces de fragata, primeros pilotos de la Armada, para el dibujo y construcción de cartas y planos; dos segundos pilotos, grabadores de cartas y letra; un depositario de existencias y un interventor de cuenta y razón.

El 10 de enero de 1817 se aprobaron las «Instrucciones por las cuales ha de regirse la Dirección o Depósito de Hidrografía» que, con las variantes impuestas por disposiciones y reformas posteriores, mantuvo su vigencia hasta 1906. En sus nueve títulos exponía las facultades y obligaciones del director, el oficial del detall e interventor de caudales, depositario de efectos, bibliotecario-radactor, delineadores y constructores de cartas, grabadores de geografía y de la letra, encargado del despacho de obras, portero y estampador. Este último no perteneció a la plantilla durante mucho tiempo pero, finalmente, fue agregado a ella.

La R.O. de 11 de abril de 1853 aprobó el establecimiento de una escuela de grabadores dentro de la Dirección de trabajos hidrográficos para perfeccionar el arte del grabado en su aplicación especial a las cartas y planos. La de 12 de diciembre de 1856 dio un Reglamento provisional a la Escuela —que ya estaba funcionando en el Depósito— y en abril de 1902 se sancionó el definitivo que, en su parte fundamental, recogía las disposiciones del Reglamento anterior.

Señalaba la gratuidad de la enseñanza, edad y condiciones que debían reunir los aspirantes, procedimiento de ingreso en la escuela y duración de la enseñanza en ella, hasta su incorporación en el Depósito como supernumerario.

En 1858 se ordenó la instalación de máquinas y útiles de fotografía en el Centro y se agregó un fotógrafo a la plantilla de éste.

En 1899 la Dirección de trabajos hidrográficos comprendía:

- 1 Primer jefe
- 1 Segundo jefe.
- 3 Redactores-traductores, tenientes de navío de primera clase.
- 3 Auxiliares, tenientes de navío de primera clase o tenientes de navío.
- 2 Primeros grabadores.

2 Segundos grabadores.
2 Terceros grabadores.
1 aspirante a grabador de topografía.
1 Primer fotógrafo.
1 Segundo fotógrafo.
1 Primer auxiliar de fotógrafo.
1 Segundo auxiliar de fotógrafo.
1 Archivero-bibliotecario.
Y el personal subalterno y de marinería correspondiente.

El Depósito Hidrográfico surgió en dependencia con la Dirección General de la Armada. La Dirección de trabajos hidrográficos creada en 1800 dependió directamente del Ministerio. En diciembre de 1892 se dispuso formara parte del Estado Mayor Central de la Armada. El 18 de agosto de 1903 una nueva disposición le hizo depender otra vez del Ministerio y en 1906 se constituyó como Dirección dentro de éste. La ley de reorganización de la Armada de 1908 deshizo esta Dirección y transfirió su cometido a la Dirección general de Navegación y Pesca Marítima.

El Real Decreto de 12 de diciembre de 1927 incorporó al Instituto y Observatorio de Marina de San Fernando la dirección de los asuntos hidrográficos y el estudio científico de los mismos: suprimió, pues, la Sección de Hidrografía y Depósito Hidrográfico de la Dirección general de Navegación y creó, en su lugar, la 4.^a Sección del Observatorio, titulada Servicio Hidrográfico de la Armada. La R.O. de 19 de abril de 1928 estableció las normas por las que había de regularse esta Sección.

La Ley de 24 de noviembre de 1931 dispuso volviera a organizarse este servicio con arreglo a lo establecido en el decreto de 16 de enero de 1908. En consecuencia, se acordó que los servicios hidrográficos quedaran a cargo del Estado Mayor de la Armada, del Observatorio de Marina y de la Subsecretaría de la Marina Mercante.

Cuando el edificio que ocupaba el Depósito Hidrográfico en la calle de Alcalá pasó a pertenecer al Ministerio de Instrucción Pública y Bellas Artes, en 1935, el Museo Naval de Madrid recogió la mayor parte de la copiosa documentación que allí se encontraba: diarios de navegación y de viajes, extractos de estos, cartas geográficas e hidrográficas y las copias de documentos referentes a asuntos marítimos recogidas en diversos Archivos por Fernández de Navarrete, Sanz de Barutell y Vargas Ponce, comisionados para ello a fines del siglo XVIII. Recogió también una gran parte de su valiosa Biblioteca que, incrementada con adquisiciones posteriores, constituye un fondo de consulta imprescindible para el estudio de la Historia naval.

La documentación del Archivo «D. Alvaro de Bazán» comprende:

	<i>Años</i>	<i>Legajos</i>
Generalidad	1770-1900	5
Asuntos particulares	1738-1936	28
Asuntos varios	1790-1868	8
Cartas y planos (Correspondencia sobre)	1837-1864	1
Gobierno intruso	1809-1810	1
Atlas americano	1788-1804	2
Atlas marítimo	1789-1795	1
Noticias hidrográficas	1888-1889	1
Bajos	1803-1862	1
Alumbrado marítimo	1868-1884	1
Cuentas de gastos	1859-1897	4
Conferencia en Washington para adopción de un primer meridiano universal y una hora cosmopolita	1884-	1
Conferencia Internacional de Londres ..	1919-1923	1
Código de señales	1933-1934	1
Asuntos personales	Alfabético	11
	Total	67

Libros

Registros de cuentas de los años 1798-1846 y 1907-1908.

Impresos

Anuarios de Depósito de los años 1880, 1883-1885.
Avisos a los Navegantes - 2 legajos.

Ocupa 17,45 metros lineales de estantería.

Fuentes y Bibliografía

A.B.— Generalidad de la Sección.
Estados generales de la Armada.
Compilación legislativa de la Armada.

2.34. Semáforos

2.34. Semáforos

La creación de semáforos en las costas tuvo lugar en la segunda mitad del siglo XIX como consecuencia de la formación del Código Internacional de Señales y de la aparición del telégrafo eléctrico.

Sin embargo, desde épocas muy antiguas se habían utilizado diversos procedimientos para transmitir noticias desde el litoral hacia el interior, para señalar desde la costa a los buques y armadas los riesgos que podían correr en su navegación cuando se hallaban próximos a tierra o para comunicarse entre sí los buques que navegaban juntos o empeñados en combate con el enemigo.

En este aspecto, los griegos y los romanos emplearon fuegos y otros sistemas, como banderas y escudos, para dar órdenes o informes, cambiando la posición del fuego y los colores y formas de las banderas y escudos para modificar su significado; pronto vieron la utilidad de encender los fuegos en puntos elevados de la costa: el paso siguiente fue la construcción de faros, en los que el fuego estaba protegido de los vientos por las paredes de piedra.

No puede decirse mucho de los métodos que se usaron en la Edad Media en este aspecto. Consta que en las Siete Partidas de Alfonso X se ordenaba utilizar las señales conocidas como una especie de código para el servicio de las armadas. Recientemente, Juan Olaechea, jefe de la Biblioteca Central del Cuartel General de la Armada, publicó un código de señales ordenado para la escuadra que Juan II mandó armar contra el rey de Aragón en 1430: este código se conserva en la Colección Sanz y de Barutell del Museo Naval.

En cuanto a los árabes, construyeron a lo largo de la costa gran número de torres y, a la vista de estas, hacia el interior, otras también en puntos elevados que, por medio de luces, recibían y transmitían las noticias con más rapidez que por cualquier otro sistema. Las que construyeron en nuestra península fueron aprovechadas posteriormente hasta bien entrado el siglo XIX.

Es probable que, en la época Moderna, las escuadras y convoyes hicieran uso de algún sistema de señales ópticas, cuando no podían observar la ordenanza establecida por los Reyes Católicos para que todos los buques pasaran por la popa de la capitana para recibir la orden, tanto a la salida como a la puesta del sol; pero, hasta el siglo XVIII, no cabe referirse a la existencia de verdaderos códigos que, mediante señales diversamente combinadas, representaban números que se traducían en órdenes, consultas e, incluso, arengas que por este medio llegaban a destino.

El marqués de la Victoria fue el autor del primer código de señales que ensayó en 1759; adoptado a continuación en nuestra Marina, lo fue después en la inglesa y en la francesa, aunque modificaran el sistema para adecuarlo a sus necesidades.

En todo caso, cada escuadra o convoy tenía un código particular de señales, en tiempo de guerra, para evitar que los buques enemigos pudieran interpretar las órdenes.

El incremento de la navegación mercantil en el siglo XVIII hizo que volvieran a rehabilitarse muchos faros que habían sido abandonados durante largo tiempo. Tal sucedió con la Torre de Hércules de la Coruña, construida en tiempos de Trajano, que fue reconstruida en el último cuarto de dicho siglo, al par que se iniciaba en otros puntos la construcción de nuevos faros para facilitar la navegación en el litoral especialmente a las embarcaciones de pesca y cabotaje que habían aumentado considerablemente en este período. En los faros se colocaban luces fijas o giratorias y se emplearon diversos procedimientos para que el intervalo entre la máxima intensidad de la luz y la total oscuridad fuera regular y permitiera fijar, al navegante, su situación en la mar.

Hasta el siglo XIX no empezaron a aparecer los códigos de señales para la Marina Mercante y fue en Francia y en Inglaterra donde se publicaron los primeros que después utilizaron todas las naciones.

Pero eran varios los códigos y, aún dentro de cada nación, cada empresa naviera o cada buque suelto empleaba el que le parecía más adecuado. Esto daba lugar a que se produjeran accidentes marítimos, cuando un buque no podía traducir las señales que desde el faro se le hacían para indicarle algún riesgo o a que dos buques que se encontraban en la mar no pudieran comunicarse porque empleaban códigos distintos.

En 1865 se publicó el Código Internacional de Señales que había elaborado una comisión de especialistas ingleses y franceses. El 24 de agosto de 1866 España aceptó este Código y dispuso su traducción, sin autorizar el uso de cualquiera otra que no fuera la oficial. Posteriormente, en 1933, se tradujo un nuevo Código Internacional de Señales elaborado en aquellas fechas que entró en vigor el 1 de enero de 1934.

El Real Decreto del Ministerio de Marina de 10 de noviembre de 1870 había hecho obligatoria para todos los buques españoles de navegación de altura la adquisición del Código Internacional de Señales y las banderas y demás objetos necesarios para su uso.

Por otro Decreto de los Ministerios de Gobernación y Marina de 8 de febrero de 1871 se previno el inmediato establecimiento de los servicios electrosemafóricos y se fijaron las reglas y tarifas que habían de regir en las comunicaciones entre los semáforos y los buques.

El 13 de mayo de 1870 se había nombrado una Comisión de funcionarios de los Ministerios de Gobernación y Marina —a la que se agregaron después representantes del de Ultramar— para que estudiara los puntos de la costa en que convenía establecer semáforos, así como para que deslindara las atribuciones de cada Ministerio sobre este servicio. El 20 de agosto de 1871 manifestó esta Comisión los puntos de la costa que conceptuaba más adecuados para construir los semáforos pero, como no había conseguido emitir dictamen sobre el deslinde de atribuciones, el Ministro de Ma-

rina, conforme acuerdo del Almirantazgo, propuso el 3 de abril de 1872, la reforma o disolución de dicha Comisión si no entregaba en breve plazo el informe solicitado y proceder, por algún otro medio, a la resolución del asunto.

El 6 de julio de 1872, terminados satisfactoriamente los trabajos de la Comisión, se promulgó el Real Decreto orgánico para el establecimiento de los semáforos, a propuesta de los ministros de Gobernación, Marina y Ultramar, declarando ser competencia del Ministro de Marina la designación de los puntos en que se habían de establecer, así como todo lo referente al servicio de los mismos; correspondía a Gobernación lo relativo al uso de la telegrafía eléctrica y a Ultramar lo que concernía a las provincias dependientes de este Ministerio.

En el artículo 10 se fijaban las reglas según las cuales el Gobierno podía autorizar a corporaciones, sociedades o particulares para instalar semáforos en lugares en que no lo estuvieran oficialmente. De hecho, en Tarifa existieron dos semáforos particulares antes de que el 12 de mayo de 1873 se abriera el oficial, en el castillo de Guzmán el Bueno.

El 19 de septiembre de 1872, a propuesta del Ministerio de Marina se aprobó el Reglamento para la organización de este servicio y el 16 de diciembre se remitieron a las diversas autoridades ejemplares impresos de éste y de las Instrucciones para el exámen de los aspirantes a empleados en él, junto con la explicación del uso y manejo del Código Internacional de Señales que tenían que utilizar.

El 9 de julio de 1880 se aprobó el Plan general de Semáforos por la Junta Superior Consultiva que fijaba los puntos en que habían de establecerse los nuevos semáforos, así como el orden en que había de procederse a su creación y la conveniencia de transformar en semáforos de puerto los vigías existentes en los puertos militares de Ferrol y de Cartagena.

El 18 de octubre del mismo año se aprobó el Reglamento de efectos a cargo de la Marina con destino a los semáforos y fondos económicos asignados a estos establecimientos.

El 30 de noviembre de 1881 se determinó que los semáforos quedaran abiertos a toda clase de correspondencia pública a partir de 1 de febrero siguiente.

El 27 de noviembre del mismo año se había nombrado una Comisión de funcionarios de Guerra, Marina, Gobernación y Ultramar que debía proponer una adición al Reglamento de Semáforos para los casos en que el Ministerio de Marina considerase necesario que se establecieran dentro de fortalezas; el 27 de febrero de 1882 se remitió a los Ministerios indicados el proyecto elaborado que fue aprobado definitivamente, después de varias enmiendas, el 26 de noviembre de 1883.

El servicio electrosemafórico ,se regularizó en las Antillas en 1880 y en Filipinas en 1883.

El año 1889 una comisión de Marina y Gobernación se encargó de redactar un proyecto de reforma de los servicios electrosemafóricos. El pro-

yecto, en su mayor parte obra de Pelayo Alcalá Galiano, hacía depender los semáforos enteramente de Gobernación, con apenas una ligera intervención de Marina: no llegó a ser aprobado y se ordenó continuamente en la forma ya establecida.

En cuanto a las dependencias de Marina a cuyo cargo estuvo este nuevo servicio, el 9 de abril de 1873, por resolución del Almirantazgo, se creó en él un Negociado especial, denominado de Semáforos, encargado de todo lo concerniente al Código Internacional de Señales, lista de buques y lo relativo a personal y material de Semáforos y ramo de vigías. Al frente de este Negociado quedó destinado el teniente de navío Pelayo Alcalá Galiano.

Por Orden de 25 de junio de 1882, el Negociado de Semáforos pasó a depender directamente de la Secretaría del Ministerio de Marina: tenía a su cargo el personal y material de los semáforos, de las vigías marítimas y de las estaciones telegráficas de los establecimientos de Marina, lo concerniente a telegrafía naval, Código Internacional de Señales y estadística de los buques. Seguía a cargo del mismo jefe, Pelayo Alcalá Galiano.

El Reglamento para el régimen interior del Ministerio de Marina, aprobado el 1 de enero de 1893, puso los servicios semaforicos a cargo del Negociado 3.º de la Subsecretaría.

El 22 de septiembre de 1917 se aprobó con carácter provisional, un nuevo Reglamento Orgánico del Ministerio: en esta fecha pasaron estos servicios a la segunda Sección —Navegación— de la Dirección general de Navegación y Pesca Marítima que había sido creada por la ley de 7 de enero de 1908.

La Ley de 12 de enero de 1932 que creó la Subsecretaría de la Marina Civil, integró la Dirección General de Navegación y Pesca Marítima en este Departamento pero, cuando en 1934 se creó el Ministerio de Comunicaciones, desgajó la Sección de Semáforos de aquella Dirección para trasladarla al nuevo Ministerio.

Posteriormente los Semáforos pasaron a depender del Ministerio de Fomento y después de Obras Públicas y, dentro de este Ministerio, de la Dirección General de Puertos y Señales Marítimas.

Con referencia al personal empleado en este servicio, el Reglamento de 19 de septiembre de 1872 creó funcionarios especiales denominados Vigías de primera y segunda clase, que serían nombrados por el Almirantazgo. Estos destinos se proveería en oficiales graduados de la Escala de Reserva y Contramaestres de la Armada y, a falta de ellos, en Pilotos de la Marina Mercante; tanto unos como otros debían contar por lo menos cinco años de navegación y debían acreditar, previo examen, estar en condiciones de desempeñar adecuadamente sus funciones.

En las estaciones semaforicas en que se considerara necesario, se asignaría un mozo u ordenanza que debería ser marinero licenciado de los buques de la Armada o Mercante que tuvieran varios años de navegación. Se fijaban las edades a que se podía optar a estas plazas, así como las rela-

ciones que debían mantener con los empleados de telégrafos en los sitios en que tuvieran que convivir con ellos.

El 2 de agosto del mismo año se ordenó establecer escuelas teórico-prácticas de vigías de semáforos. En 1874 se dispuso la publicación de un cuadro de banderas de todos los países para que cada semáforo pudiera tener un ejemplar.

El 10 de octubre de 1876, por acuerdo de los Ministerios de Gobernación y Marina, se organizó el servicio electrosemafórico, procediendo a simplificar el personal que los constituía. Los vigías en él destinados debían aprender la teoría y práctica de los aparatos electrotelegráficos y dependerían del Ministerio de Gobernación en todo lo referente a la transmisión de despachos. Se considerarían como vigías provisionales hasta que se instruyeran debidamente en el Centro telegráfico correspondiente —Sevilla o Santander— y probaran mediante examen, su idoneidad.

El 7 de diciembre de 1883 se resolvió que el ingreso en el Cuerpo de Vigías fuera por oposición, cubriendo el tercio de las vacantes con Contra-maestres de la Armada y Pilotos de la misma, siempre que fueran aprobados en las pruebas.

Por R.O. de 20 de octubre de 1887 se creó la clase de auxiliares de semáforos, a la que podrían optar los ordenanzas de los mismos que supieran leer y escribir correctamente. Para obtener el nombramiento de auxiliares debían permanecer cuatro meses en la Escuela de Telegrafía de Sevilla y sufrir después un exámen. En caso de no ser aprobados podrían permanecer allí otros cuatro meses pero, si no aprobaban entonces, perdían el derecho a ingresar en la clase de auxiliares.

En 1890, el Cuerpo de vigías estaba formado por:

Primeros vigías
Segundos vigías
Vigías excedentes
Auxiliares
Ordenanzas

Los vigías excedentes eran los telegrafistas de la Habana que por R.O. de 3 de abril de 1888 ingresaron en este Cuerpo.

El ingreso como vigía tenía lugar mediante oposición y se hacía en la clase de segundos. Podían optar los auxiliares de semáforos, los oficiales graduados de la Escala de Reserva, contra-maestres de la Armada y pilotos de la Marina Mercante.

La Ley de 30 de diciembre de 1912 dispuso la reorganización del Cuerpo de vigías de semáforos. Una Junta, formada por personal de la Dirección general de Navegación y Pesca Marítima redactó un Proyecto de Reglamento Orgánico para el referido Cuerpo. Aprobado por Marina, fue sometido a examen de los Ministerios de Guerra, Gobernación y Fomento que introdujeron varias modificaciones en él. El nuevo texto pasó a dictamen del Consejo de Estado, donde sufrió nuevas alteraciones. El 5 de no-

viembre de 1917 se sometió al Consejo de Ministros y, finalmente, fue aprobado por Real Decreto de 16 de enero de 1918.

El Reglamento recogía todas las disposiciones vigentes relativas al establecimiento y régimen de los semáforos en el litoral de la Península e islas adyacentes, en el interior de los fuertes o castillos, objetivos y servicio semafórico en general, recepción y transmisión de despachos, material, personal y relaciones de efectos que debían formar el cargo de las estaciones, de arboladura y de mobiliario para los vigías y ordenanzas.

En cuanto a los vigías, constituían un Cuerpo subalterno político militar de carácter permanente que debía constar de los tres empleos siguientes, asimilados en la forma:

Primer Vigía.— Contraamaestre mayor.

Segundo Vigía.— Primer contraamaestre.

Auxiliar.— Segundo contraamaestre.

El ingreso tendría lugar por oposición para la que se debía presentar, entre otros documentos, certificado de servicios o copia de libreta que acreditase ser o haber sido cabo de Mar con ocho años de servicios por lo menos, tener buena conducta y menos de 35 años de edad.

Los que aprobasen pasarían a una Escuela que se iba a establecer en Cádiz, donde cursarían estudios durante dos semestres y tres meses de ampliación. Los que aprobaran recibirían el título de auxiliares de Semáforos, pasarían a realizar prácticas en el semáforo de Tarifa durante 3 ó 6 meses y luego serían destinados.

En cuanto a las plantillas se declararon variables, según lo exigiera la creación de semáforos, vigías, estaciones, etc. En este aspecto, una R.O. de 31 de agosto de 1924 (D.O. n.º 203) declaró la plantilla vigente que fue ampliada por R.O. de 30 de junio de 1930 (D.O. 150).

El Decreto de 6 de febrero de 1943 reorganizó el Cuerpo de vigías de semáforos y lo integró en el de suboficiales; fijó sus clases en:

Vigía mayor equiparado a contraamaestre mayor.

Vigía primero equiparado a contraamaestre primero.

Vigía Segundo equiparado a contraamaestre segundo.

Se suprimía la clase de auxiliares que se incorporaron al Cuerpo como vigías segundos.

El ingreso se haría como vigía segundo previo concurso entre los segundos de las especialidades de Maniobra, Hidrografía, Artillería, Electricidad, Radiotelegrafía, Celadores de Puerto, Celadores de Penitenciaría y Buzos; Cabos primeros y segundos de Maniobra, Hidrografía, Artillería, Torpedos, Electricidad, Radiotelegrafía y Fogoneros en servicio activo, en determinadas condiciones y con derecho preferente en el orden indicado.

Debían haber cumplido 32 años y poseer buenos informes de toda su carrera.

Después de aprobados debían hacer un curso y, los que aprobaran éste efectuarían un período de prácticas en el semáforo Escuela de Tarifa.

Los puestos de ordenanzas se cubrirían con sirvientes de la tercera sección de la Maestranza de la Armada, con preferencia del personal procedente de Marinería y Tropa.

Documentación

Esta serie es corta y contiene algunos aspectos que tal vez debieran corresponder a Depósito Hidrográfico. Sin embargo, como las conexiones entre ambas series —que, además, están colocadas inmediatamente— son evidentes, no tiene mucha importancia este defecto de atribución. Su contenido es:

	<i>Años</i>	<i>Legajos</i>
Generalidad	1872-1917	1
Asuntos personales	Alfabetizado	16
Novedades de Personal	1915-1917	1
Asuntos particulares	1871-1932	6
Asuntos de Semáforos	Alfabetizado	8
Fanal de Tarifa	1814-1828	2
Faros y Fanales Nacionales	1831-1863	3
Faros y Fanales Extranjeros	1800-1898	3
Partes de Vigías.— Cádiz	1822-1865	1
Partes de Vigías	1877-1893	15
Estados	1885-1890	1
Estados	1908-	1
Cuentas	1908-1919	9
Total		<hr/> 67

Libros

	<i>Años</i>
Listas del encargado de la luz del Faro de la Torre de Hércules	1766-1769
Listas de Vigías del Puerto de Cádiz	1771-1780
Listas de Vigías, intérpretes y prácticos del Departamento de Cádiz	1781-86, 1787-1802, 1803-1821

Libros

Años

Listas de individuos de vigías del Departamento de Cádiz 1805,1809-1810,
1818-1819

La Sección ocupa 15,45 metros lineales de estantería.

Fuentes y Bibliografía

Sección Semáforos.— Generalidad.— As. particulares.— Faros, etc.
Alcalá Galiano, Pelayo.— El Código Internacional de Señales y los Semáforos.—
Madrid.— Depósito Hidrográfico.— 1873.
Olaechea, Juan.— Un Código medieval de Señales Marítimas ...Rev. de Archivos, Bi-
bliotecas y Museos. Vol. LXXXII, n.º 3.
Estados generales de la Armada 1830, 1831, 1893.
Compilación legislativa.

2.35. Indiferente

2.35. Indiferente

Esta serie, muy amplia, contiene la documentación que, conforme al criterio de los archiveros que la clasificaron en el pasado, no correspondía estrictamente a ninguna de las series establecidas, aún cuanto estuviera relacionada con alguna de ellas.

La clasificación de un archivo, por principio, no debe alterarse salvo casos de evidente necesidad. En nuestro Archivo que aún tiene algunos fondos sin ordenar, sería prematuro y aún arriesgado proceder a la reorganización de esta serie, tanto más, cuanto que en muchas oportunidades, en la documentación de una serie se encuentran referencias para buscar complementamente en Indiferente.

Cuando se llegue a la formación de Catálogos de los fondos de este Archivo esta serie puede convertirse en una de las más consultadas, por la variedad de su contenido. El año 1951 se publicó un Índice de la documentación correspondiente a los años 1730-1794. Para su redacción debe hacerse utilizando el Registro de Generalidad, Asuntos Particulares y Asuntos Personales de las expresadas fechas pues la documentación de nuestro Archivo comprende sólo desde 1784 en adelante. Por consiguiente, este Catálogo, en su mayor parte, responde al contenido de la serie que se conserva en el Archivo general de Simancas.

Los asuntos que pueden encontrarse en ella se pueden referir a:

- Arsenales y Astilleros.
- Artillería: fábricas, inventos, proyectos, municiones, conducción, etc.
- Banderas.
- Bellas Artes: retratos, medallas, grabadores, alhajas, marfiles, etc.
- Beneficencia.
- Bibliotecas y Archivos: Ordenanzas y edictos, impresión y remesas de libros, impresores, papel, archivos particulares y de Marina, etcétera.
- Buques: sistemas de construcción, proyectos, compras, incidentes, relaciones con buques extranjeros, etc.
- Ciencias náuticas: aparatos, tratados, almanaques, personal, etc.
- Comercio: Consulados, Compañías, Reglamentos, etc.
- Correos: Marítimos y terrestres.
- Escuadras: Estados, combates, señales, gastos.
- Expediciones: Corso y Corsarios, piratas, Africa.
- Fincas de Marina.
- Galeras: personal, saludos, escuadras, de.
- Gobernación: Juntas, población, proyectos, sanidad, hospitales, pesques, cuarentenas, derechos, circulares, etc.
- Guardiamarinas: Ingreso, textos, Academia.

- Guerra: Personal militar, reclutamiento, fortificación, declaraciones de guerra, combates y batallas, paces, etc.
- Hacienda: Resguardo, moneda, vales reales, empréstitos, pensiones, tabaco, contribuciones, víveres, etc.
- Hidrografía: construcción de cartas.
- Historia Natural: Cuadrúpedos, pájaros, insectos, peces, maderas, etcétera.
- Independencia América.
- Instrucción Pública: Escuelas, maestros, academias, etc.
- Intendencia.
- Inventos.
- Justicia: Exhortos, jurisdicción, reos, desertores, apóstatas, robos, procesos, esclavos, etc.
- Maestranza.
- Máquinas diversas.
- Matrículas.
- Minas.
- Naufragios y salvamentos.
- Navegación mercantil.
- Obras civiles: construcción de caminos y canales, ríos, murallas, puertos, canteras, presidios, faros.
- Organización.
- Países extranjeros: noticias, Marina, relaciones diplomáticas, guerras, paces, convenios, prisioneros, incidentes, buques, etc.
- Personal civil.
- Personal diplomático: tratados, convenios.
- Personal de los distintos Cuerpos de la Armada.
- Pesca.
- Policía.
- Presas.
- Presbíteros y religiosos.
- Provincias de Ultramar.
- Relojes.
- Saludos, honores.
- Señales marítimas.
- Transporte de pasajeros en buques de la Armada.
- Uniformes.
- Vapor: máquinas, inventos, proyectos.

Su ordenación en nuestro Archivo se puede resumir así:

	<i>Años</i>	<i>Legajos</i>
Generalidad	1784-1909	28
Asuntos particulares	1748-1930	162
Gobierno Intruso	1790-1812	4
Jardín Botánico	1786-1816	1
Viaje de Amadeo I	1871-	1
Exposición de Nápoles	1870-1872	1
Guerra de Cuba. Telegramas	1898-1899	1
Observatorio de Algeciras	1805-	1
América	1799-1893	2
Buenos Aires y Montevideo	1773-1894	1
Centro América	1794-1822	1
Colombia	1802-1861	1
Chile	1810-1867	1
Filipinas	1809-1833	1
Habana	1808-1865	3
Nueva España	1802-1888	3
Perú	1804-1888	1
Puerto Rico	1808-1890	1
Asuntos personales	Alfabético	86
	Total	<hr/> 300

Ocupa 72,10 metros lineales de estantería.

Bibliografía

Guillén Tato, Julio Fernando.— «Índice de los expedientes y papeles de la Sección de Indiferente del Archivo... 1730-1794».

2.36. Archivo Histórico

2.36. Archivo Histórico

También figuraba esta Sección en el Nomenclator del Archivo y en ella se han ido recogiendo expedientes y noticias muy diversas. Hay un Inventario de ella y se puede hacer un breve resumen de su contenido:

	<i>Años</i>	<i>Legajos</i>
Expedición a Orán	1790-1792	3
Buques de guerra entre las costas de Argel, la Península y Baleares	1784-	1
Tratado de paz con Argel	1785-1787	1
Expedición a Argel	1817-1819	1
Declaraciones de guerra y tratados de paz	1670-1796	
	1711-1816	2
Tratados con potencias africanas para liberación de cautivos	1784-1799	1
Escuadra de evoluciones de Lángara ...	1785-	1
Escuadra de evoluciones de Córdoba ..	1788-	1
Escuadra de evoluciones de Tejada	1789-	1
Escuadra de Asia del mando del Alava .	1789-1803	3
Bloqueo de Cádiz.—Juramento al Rey José	1809-1812	1
Acciones de los Batallones de Marina en la guerra de Independencia	1809-1815	1
Asuntos de la Independencia de América	-	1
Defensas de las costas de España y América	1738-1802	2
Límites en América meridional con Portugal. Viajes al Estrecho de Magallanes	1781-1802	1
Comisión del ingeniero Gullón para comprar buques en Burdeos, Nantes y Londres	1818-1819	1
Compañía general de Pesca. Asuntos de pesca del bou en el Mediterráneo ...	1759-1802	1

— Noticias de Filipinas y de América.— Combates de Santiago de Cuba y de Cavite.— Muertos, prisioneros y sobrevivientes de estos combates.— Fallecidos del crucero Reina Regente.— 7 legajos.

— Combate de Trafalgar.— 2 legajos.

— Asuntos científicos: Observaciones astronómicas.— Comisiones de D. José Mendoza.— Instrumentos náuticos.— Azimutales.— Construcción de cartas y planos, etc.

La Sección tiene 67 legajos y ocupa 15,45 metros de estantería.

2.37. Reales Ordenes

2.37. Reales Ordenes

Aunque perfectamente diferenciadas, se han reunido en una Sección única las Reales Ordenes procedentes de Ferrol, Cádiz y Ministerio. La serie más numerosa y completa es la de Ferrol y a ella la sigue la de Cádiz. La de Madrid está más incompleta, tal vez porque muchas veces se encuentran reunidas en las Secciones de los distintos Cuerpos y Asuntos las Reales Ordenes que les afectan.

	<i>Años</i>	<i>Legajos</i>	<i>Metros de Estantería</i>
Ferrol	1738-1900	621	139
Cádiz	1721-1871	327	92,70
Madrid	1758-1830	85	} 41,20
Madrid Indices de Reales Ordenes	1814-1925	30	
Madrid Registro de Reales Ordenes	1737-1936	13	

2.38. Estadística

2.38. Estadística

El Real Decreto de la Presidencia de Ministros de 3 de noviembre de 1856 creó, bajo su dependencia, una Comisión para la formación y publicación de la Estadística general del Reino; el 27 del mismo año se aprobó su Reglamento.

En 1857 se elaboraron los modelos de Estados que las distintas dependencias debían remitir a su Ministerio con los datos estadísticos correspondientes y, aunque con alguna dificultad por parte de los Ministerios, se fueron enviando a la citada Comisión que después se llamó Junta General de Estadística, más tarde Instituto Geográfico y Estadístico, dependiente del Ministerio de Instrucción Pública y Bellas Artes, y actualmente es el Instituto Nacional de Estadística, dependiente de la Presidencia de Gobierno.

El campo de actuación de este Centro nacional era demasiado vasto y, por ello, al margen de éste, se fueron creando en los Ministerios otros organismos que completaban su labor de síntesis con datos estadísticos específicos relativos a los servicios que constituían su competencia.

El Centro de Estadística de Marina se creó como Negociado 4.º de la Subsecretaría que se estableció en el Reglamento orgánico del Ministerio aprobado por Real Decreto de 26 de abril de 1884.

Por primera vez se estableció en la Armada un plan completo de Estadística, con el propósito de reunir los datos estadísticos de todas las ramas de Marina, personal, material, obras, adquisiciones, consumos, gastos, navegación, naufragios, etc., con 38 estados diferentes a base de los cuales se publicaría un Anuario de Marina. Este Anuario serviría para los estudios, reformas y proyectos que habían de realizarse para el ulterior desarrollo de la Armada. La R.O. de 15 de julio del mismo año aprobó las bases para el establecimiento del plan de Estadística propuesto.

A comienzos del año 1906 aún no se había conseguido publicar el Anuario. En la R.O. de 25 de enero de dicho año se señalaba como una de las causas que produjeron estos resultados negativos el hecho de que los estudios de estadística que debía dar cada dependencia constituían un trabajo especial para el que no estaban preparadas éstas y se proponía que, en adelante, remitieran sólo copias de las cuentas, resúmenes y libros que por organización debía llevar cada una de ellas y la estadística se formara en el centro encargado de reunir estos datos. En la misma R.O. se nombraba una Comisión competente en la materia para que reorganizara este servicio que constituiría un negociado del Estado Mayor Central que próximamente se había de crear.

De la estadística general de Marina se segregaron, en distintas fechas, la criminal, la sanitaria y la de navegación, pesca e industrias marítimas.

— *Estadística criminal.*— El Real Decreto de 10 de noviembre de 1894 que aprobó la ley de Enjuiciamiento militar de Marina determinó, en sus artículos 418 y 419 que los datos estadísticos criminales se remitieran a la Asesoría general del Ministerio la cual, al formar su estadística, había de

emitir juicio sobre las mejoras que se podían introducir en lo sucesivo en la administración de justicia.

La R.O. de 30 de julio de 1900 encomendó este servicio al Consejo Supremo de Guerra y Marina, pero la de 9 de mayo del año siguiente, volvió a encargarlo a la Asesoría general del Ministerio, sin perjuicio de continuar cumpliendo la R.O. de 30 de julio anterior, con el resultado de que se confeccionaran las estadísticas en ambos centros.

— *Estadística sanitaria.*— La R.O. de 18 de junio de 1885 resolvió que los Inspectores y jefes de Sanidad de los Departamentos y Apostaderos remitieran directamente a la Subsecretaría los datos referentes a estadística general del ramo y que los de reconocimientos de enfermos e inútiles para el servicio y demás de carácter sanitario —con inclusión de los referentes a la parte facultativa— se enviaran, también directamente, a la Inspección del Cuerpo y servicios de Sanidad.

El 25 de marzo del año siguiente se determinó que los partes sanitarios se redactaran por duplicado, se remitieran al capitán general y éste dirigiera un ejemplar al Gobierno y otro al inspector o jefe de Sanidad del Departamento.

La R.O. de 10 de agosto de 1892 dispuso que los partes sanitarios que mensualmente enviaban los centros de Marina se sustituyeran por otros que pudieran servir para fines estadísticos. El 4 de junio de 1894 se establecieron y publicaron los nuevos modelos de estados.

Cuando, por Ley de 7 de enero de 1908 y Real Decreto de 16 de febrero inmediato, se creó la Jefatura de Servicios Sanitarios, se determinó que todos los datos estadísticos se remitieran a esta Jefatura. El 28 de septiembre de 1910 se creó el Centro Estadístico Sanitario dependiente de la Inspección general del Cuerpo y el 15 de octubre de 1915 se dispuso que dicho Centro dependiera de la Jefatura de Servicios Sanitarios.

Las Estadísticas Sanitarias de la Armada Española han sido publicados por dicho Centro y la Jefatura de Servicios Sanitarios de la misma desde el año 1911 aunque es posible exista alguna solución de continuidad en su publicación.

— *Estadística de navegación, pesca e industrias marítimas.*— El Real Decreto de 16 de octubre de 1901 creó la Dirección general de navegación, pesca e industrias marítimas. Se señalaron como asuntos de su competencia los relativos a la navegación y su régimen; servicios marítimos de los puertos; abanderamientos, arqueos, construcción naval mercante, pesquera y de recreo, provisiones de material naval; inspecciones de buques de pesca marítima, sus establecimientos y servicios; organizaciones, patentes, registros y disciplina del personal dedicado a las industrias y comercio marítimo; servicios semafóricos; naufragios y salvamentos, etc.; y la estadística de los servicios encargados a esta Dirección.

Con el transcurso de los años se fueron modificando los modelos de los estados que se rendían, así como los plazos en que se debían remitir

a sus respectivos centros; también se modificó la dependencia de éstos.

Sin embargo, las notas que anteceden han permitido restablecer, hasta cierto punto, la ordenación de los legajos que constituyen la Sección. La documentación ha planteado el problema de las series en que esta dividida; el contenido de cada una de ellas no corresponde —excepto la sanitaria— a las fechas en que se estableció su separación de la general; por el contrario sólo aparecieron los estados de los años anteriores a ella. Cabe esperar que la de los posteriores se encuentre entre los legajos que aún quedan sin ordenar.

	<i>Años</i>	<i>Legajos</i>
Estadística general de la Armada	1858-1932	49
Estadística criminal	1857-1865	8
Estadística sanitaria	1862-1926	16
Estadística de navegación y pesca	1870-1896	15
	Total	<hr/> 88

Ocupan 21 metros lineales de estantería.

Fuentes y Bibliografía

- A.B.— Documentación de Estadística.
- Colección legislativa de la Armada.
- Compilación legislativa de la Armada.

2.39. Impresos

2.39. Impresos

Esta colección es de una gran riqueza pero, hasta ahora, ha sido muy poco explotada para la investigación. Es de esperar que el Catálogo que de ellos está haciendo Juan del Campo permita muy pronto una mayor utilización de este fondo documental.

Su contenido se refiere a toda clase de asuntos: comercio, navegación mercantil, pesca, organización de los Cuerpos militares, asuntos religiosos, asuntos diplomáticos, milicia, corso, delincuentes, desertores, indultos, testamentarias, abintestatos... Dentro de una gran variedad de temas, se pueden establecer estos tipos de documentación.

Aranceles	Formularios
Asientos	Instrucciones
Bandos	Leyes
Breves	Leyes penales
Cartas circulares	Ordenanzas
Cartas reales	Ordenes circulares
Cédulas	Patentes
Convenios	Pragmáticas
Declaraciones	Privilegios
Decretos	Provisiones reales
Derechos y arbitrios	Reales Ordenes
Edictos	Reglamentos
Escrituras	Tratados de Paz
Estatutos	

Las fechas van desde 1717 hasta finales del siglo XIX. Son, aproximadamente, unos 100 legajos que ocupan 21 metros lineales de estantería.

2.40. Fondo documental de Cádiz

2.40. Fondo documental de Cádiz

La documentación que se conservó en el Archivo del Departamento de Cádiz hasta que un incendio lo destruyó, el año 1976, era muy rica. Durante mucho tiempo residieron en aquel Departamento, la Dirección general de la Armada, organismo tal vez el más importante de ella, la Contaduría general o Intendencia y la Comandancia general del Cuerpo de Pilotos; se crearon también allí, entre otros Centros, el Colegio de Medicina y Cirugía, el Observatorio Astronómico y la primera Compañía de guardiamarinas que más tarde se llamó Colegio Naval Militar.

Aunque parte de la documentación de estos Centros se trasladó a Madrid cuando lo hizo el organismo correspondiente, una gran parte quedó en la Isla; en cuanto a aquéllos que permanecieron allí, conservaron su documentación en sus propios Archivos o en el Departamento.

Se recibía también en éste la documentación de la Comandancia de Marina de Canarias que, hasta hace muy poco tiempo, dependió de la Zona Marítima del Estrecho a donde remitía la documentación en los plazos establecidos.

Una parte de estos fondos se remitió al Archivo «Don Alvaro de Bazán» en los años 1961-1968, en seis envíos sucesivos con su correspondiente inventario que es el que se utiliza para manejarlos.

De ellos se ha hecho, sin intentar una enumeración exhaustiva de sus tipos documentales, el siguiente resumen:

	<i>Años</i>	<i>Legajos</i>
Buques.— Listas de tripulación, guarnición, transportes y novedades, alfabetizadas .	1713-1850	269
Buques.— Cuadernos de bitácora	Alfabetizado	47
Buques.— Documentación general	S.XIX-XX	64
Listas de los individuos de los Cuerpos de la Armada, Maestranza, Marineros, Grumetes y Depósito de la Escuadra.	S.XVIII-XIX	328
Libros de la Compañía de Inválidos		
Libros de Estado Mayor de las Escuadras .		
Libros de cargo de los Tesoreros		
Libros de data de los Tesoreros		
Escuela Naval.— Cuentas y documentos . .	1844-1936	86
Comandancia de Marina de Santa Cruz de Tenerife y provincia marítima de Canarias	1848-1923	111
Cuerpos de la Armada.— Documentación varia	S.XIX-XX	284

	<i>Años</i>	<i>Legajos</i>
Arsenal de la Carraca.— Comunicaciones de personal	S.XVIII-1935	717
Nóminas	S.XIX-XX	127
Causas, sumarios y expedientes de justicia .	1889-1935	400
Reales Ordenes	1721-1883	519
Plana Mayor del Departamento	1793-1923	42
Escuela de Aplicación	1898-1935	17
Intervención civil y de Marina	1920-1935	51
Comisaría de Revistas	}	1900-1935
Habilitación		
Intendencia		
Documentación varia	S.XIX-XX	188
	Total	<u>3.000</u>

Ocupan 1.277,22 metros lineales de estantería.

2.41. Fondo documental procedente de Ferrol

2.41. Fondo documental procedente de Ferrol

La documentación enviada por Ferrol al Archivo «D. Alvaro de Bazán» es mucho más numerosa que la de Cádiz. Es, también de un valor desigual y, para decirlo todo, está infrautilizada. En parte, puede ser porque los inventarios de remisión son de tipo muy general pues cuando, por alguna causa, son más explícitos, se puede ver que muchos de sus documentos son complementarios de las Secciones del Ministerio.

A continuación se ha hecho una relación de los Centros y Dependencias del Departamento de los que se ha remitido documentación a este Archivo. Necesariamente, es sólo una lista aproximada, lo mismo que las fechas que comprende y el número de legajos de cada serie.

<i>Capitanía general del Departamento</i>	<i>Años</i>	<i>Legajos</i>
Estado Mayor	1717-1895	119
Comisaría. Intervención Prov. Marítima	1800-1936	6.346
	1874-1900	53
La Coruña	1832-1925	1.212
Justicia	1719-1899	1.761
Intendencia	1850-1936	1.367
Intendencia: Comisaría de Revistas, Nóminas de Haberes y documentación varia	1863-1897	595
Sanidad. Hospital de Marina	1858-1935	1.438
Buques	1898-1900	26
Escuadra de Instrucción	1898-1924	28
Jefatura de la División de Instrucción	1861-1899	5
Comisión Hidrográfica de España	1834-1876	23
Fuerzas Navales del Norte de España	1893-1936	274
Comisión de Marina en Londres		
<i>Comandancia de Marina</i>		
Coruña	1875-1923	446
Ferrol	1830-1927	209
Vilagarcía	1863-1929	132
Caramiñal	1864-1917	40
Bilbao	1848-1900	6
Corcubión	1900-1936	23

<i>Juzgados de Marina</i>	<i>Años</i>	<i>Legajos</i>
Bilbao-Coruña-Ferrol-Gijón-San Sebastián-Santander-Vigo-Vilagarcía	S.XVIII-XIX	1.362

Arsenal

Arsenal y sus servicios	1878-1936	479
Arsenal Comisaría Revistas. Personal de Maestranza	1813-1845	133
Arsenal Contaduría principal	1846-1909	447
Arsenal Ramo Armamentos	1772-1936	239
Arsenal Habilitación	1887-1900	33
Arsenal Comisaría	1880-1940	326
Arsenal Comandancia General	1858-1935	706
Arsenal Comandancia General.— Ayudantía Mayor	1862-1903	104
Arsenal Ingenieros	1885-1900	225
Gacetas Oficiales años incompletos ...	1862-1936	135
Cartas Españolas impresas	-	96
Cartas Inglesas impresas	-	17
Reales Ordenes	1738-1900	498
Documentación varia sin inventariar ...	-	527
Total		<hr/> 19.430

Ocupan 4.597 metros lineales de estantería.

La documentación sin inventariar corresponde al hallazgo, en la sala de San Campio del Arsenal de Ferrol, de papeles revueltos y muy deteriorados de los que se entresacó lo que parecía podía salvarse de la destrucción total, antes de enviarlos al Archivo del Viso.

2.42. Fondo documental precedente de Cartagena

2.42. Fondo documental procedente de Cartagena

El Archivo del Departamento de Cartagena sólo hizo dos envíos al nuestro, en los años 1954 y 1955; casi toda la documentación era del siglo XIX y, mucha de ella, de un valor histórico dudoso.

Los inventarios con que enviaron los 2.142 legajos no podían utilizarse como guía pues eran muy someros y no existía continuidad en las materias de su contenido. El almirante D. Julio Guillén, que con tanto esfuerzo había creado este Archivo general de la Marina, realizó una ingente labor con este fondo documental para formar con él series definidas.

Es difícil saber si acertó o no en la manipulación de estos papeles. En todo caso, estableció, aproximadamente, esta clasificación:

- Arqueos
- Arsenales
- Auditores
- Causas
- Comandancia General del Apostadero
- Comandancia de Marina
- Comisaría
- Contratas
- Dirección general
- Guardacostas
- Haberes
- Intendencia
- Junta económica del Departamento
- Maquinistas
- Marinería
- Matricula
- Mayoría
- Montes
- Nafragios y auxilios
- Navegación mercantil
- Oficiales
- Pasaportes
- Patentes
- Personal
- Pesca
- Pilotos
- Puertos
- Reales Ordenes
- Varia

Incluyó en su clasificación varios nombres geográficos de contenido más o menos amplio; pueden contener estos legajos documentación de inscritos y

matriculados, entradas y salidas de embarcaciones en puerto, construcción, navegación mercantil, pesca, etc. Son los siguientes:

Alicante	Masnou
Barcelona	Mataró
Cartagena	Palamós
Felanix	Tarragona
Ibiza	Tortosa
Mallorca	Valencia
Mahón	Vera

La mayor parte de los libros de Buques que incluía el envío se asimilaban a sus equivalentes de la colección general.

