

FUNCIONES DE LA COMISIÓN DE MARINA EN INGLATERRA

Esther E. VAN RIET GUTIÉRREZ
Doctora en Filología Anglogermánica

La finalidad de las comisiones de marina en el extranjero a lo largo del siglo XIX, su posible rentabilidad o su presunta incapacidad para desarrollar cuestiones comerciales y de adquisición de materiales para la Armada española ha sido un tema que dio lugar a diversas interpretaciones y valoraciones. Ante esta cuestión, nuestra postura es clara. Como se ha indicado en el artículo «Los inicios de la Comisión de Marina en Inglaterra» (1), la Armada española dependió casi en su totalidad de las compras de materiales que se efectuaron en países tecnológicamente avanzados, en particular, Gran Bretaña. Consideramos que la comisión en Inglaterra constituyó un medio completamente imprescindible por el que se dotó a nuestra maltrecha Marina de una fuerza no todo lo suficiente que hubiera sido deseable, pero al fin y al cabo, consiguió alinear una flota de nivel intermedio con la cual se pudieron ir salvando los sucesivos conflictos en los que nos vimos involucrados en el siglo anterior.

Hubo autores que señalaron la casi total ineficacia de los procedimientos seguidos, tanto por los primeros agentes de compras del gobierno español en Inglaterra como posteriormente por las comisiones. Y en especial, la obra *Política naval de la Restauración, 1875-1898* (2) hace un breve pero relevante estudio de éstas, que podría servir casi de resumen de todo lo contrario que vamos a argumentar. Se dice de ellas que «... Perduraron entre fuertes críticas por los gastos que ocasionaban, hasta el 26-V-1903, en que lógicamente, se traspasaron sus funciones a los agregados navales de las embajadas. Por la más importante, Londres, pasaron como jefes personalidades como Cervera o Cámara (3). En algún caso se volvieron a reabrir, ante determinadas y específicas atenciones.

»Las comisiones tenían una labor informativa acerca de los nuevos proyectos y adelantos; decidido el encargo, se ponían en contacto con las empresas interesadas y, por último, inspeccionaban la construcción de buques y materiales (...). El sistema, aparte de su mayor o menor coste, era largo y tendía a

(1) Ver el artículo de la misma autora titulado «Los inicios de la Comisión de Marina en Inglaterra» publicado en *Revista de Historia Naval*, 1999, núm. 65, pp. 43-62.

(2) RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, A. R.: *Política naval de la Restauración, 1875-1898*, pp. 299 y 300.

(3) Entre las personalidades que dirigieron la comisión destacamos, por orden cronológico: José de Carranza y Echevarría, Zoilo Sánchez Ocaña y Vieitiz, José Martínez Illescas y Egea, Evaristo Casariego, Rafael Rodríguez de Arias y Villavicencio, Miguel de Goytia, Manuel Fernández y García, Alejandro Churrua y Brunet, Antonio Prieto, Manuel de la Cámara y Libermore, Nicolás Prus y Diego de Tapia.

retrasar las obras (...). Pero, además, el atraso tecnológico del país, evidenciado en la "importación" de ingenieros y obreros, tuvo una traducción en las propias comisiones, que, en algunas ocasiones, demostraron su inexperiencia ante los nuevos materiales (...).

»Los problemas, hubiera o no inexperiencia de la comisión, no terminaban allí, prolongándose en un eterno regateo acerca de los materiales servidos por la empresa, sobre los resultados de las pruebas, y si los materiales defectuosos admitían compostura o debían construirse de nuevo. El asunto concluía en eternas dilaciones, incrementos de gastos y pérdida de confianza...».

Otra opinión semejante aparece en un informe sobre la legislación vigente de dicho servicio y basa su argumentación en la carestía de los precios, los elevados gastos y los retrasos por la mala gestión de los contratos: «... Se dirá que para salvar estos inconvenientes (que no existan en el mercado los materiales que se trata de adquirir, que el precio de la oferta sea mayor que el calculado, que haya problemas para el cobro por el procedimiento habitual, etc.) puede echarse mano de las comisiones en el extranjero; pero los que tal dicen no tienen presente los obstáculos de este nuevo procedimiento, pues nuestras comisiones no están establecidas en los puntos productores, sino exclusivamente en Londres, plaza comercial tal vez la más importante del mundo, pero en la que los precios de algunos materiales son tan altos como en España, por ejemplo, las maderas y otros productos de las naciones del Norte de Europa, y también otros materiales y efectos que tienen origen semejante.

»Las comisiones, para que fuesen en este sentido productivas, sería necesario que estuviesen económicamente establecidas y aun así no podrían evitar que los gastos que originasen fueran como un sobreprecio de los materiales que se adquiriesen.

»Todo ello daría lugar a un retraso que seguramente sería mayor que el que proporcionase un contrato de compras medianamente estudiado, mucho más si se tiene en cuenta una circunstancia que no hemos indicado, muy importante cuando de retrasos se trata, y es que las comisiones no podrían hacer compras sin consignaciones previas, y éstas tendría que efectuarlas el Tesoro, conociendo previamente el valor de lo que habría de adquirirse; operaciones siempre lentas y que lo serían más cuanto más se multiplicaran...» (4).

En nada estamos de acuerdo con lo arriba expuesto; aún más, la finalidad de este artículo es demostrar la importancia vital de las compras que se llevaron a cabo a través de la comisión de marina en Inglaterra, la cual constituyó, por aquellas fechas, el medio más eficaz al que se podía recurrir con el fin de conseguir las dotaciones materiales y los suministros imprescindibles para disponer de una escuadra lo más operativa y eficiente. Creemos, en resumen, que se trata de una labor impecable, y más teniendo en cuenta los resultados: un muy elevado número de buques como los *Reina Regente*, *Velasco*, *Gravina*, *Acevedo*, *Julián Ordóñez*, *Habana*, *Ariete*, *Isla de Cuba*, *Rayo* junto a un largo etcétera, o la cantidad ingente de materiales que abarcaban desde el

(4) Este informe, redactado por el intendente Joaquín M. Aranda y Pery, aparece en *Revista General de Marina*, año 1884, t. I, p. 553.

armamento y munición hasta todo tipo de maquinaria y herramientas, hierro y acero, carbón, equipos submarinos, aparatos eléctricos y ópticos, etc. Para demostrarlo, presentaremos, de la forma más objetiva posible, el trabajo llevado a cabo por esta entidad, de modo que se puedan ir apreciando los fallos y los éxitos; dejamos al lector que se decante ante una u otra opción.

La importancia de las comisiones de Marina es tal que constituyen por sí solas uno de los fondos del Archivo «Don Álvaro de Bazán», situado en El Viso del Marqués (Ciudad Real): la de Inglaterra abarca desde el año 1861 al 1907 con un total de 121 legajos, la de Francia tiene documentación desde 1875 a 1902, y está formada por un total de 63 legajos, la de Alemania comprende desde 1883 a 1901 y sólo tiene 5 legajos, y la de Estados Unidos tiene un único legajo de 1918.

Ana María Vigón, en su obra *Guía del Archivo Museo Don Álvaro de Bazán* (5), comenta que es preciso llegar al año 1861 para encontrarlas, momento en que aparece completamente elaborado el régimen de las comisiones de Francia e Inglaterra. Asimismo, hace referencia a los distintos momentos en que se dictaron las directrices que las regían: «... 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 el 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 más 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.

»(...) En estos primeros años en que las comisiones de Marina en el extranjero se constituyen como nuevos organismos de este ministerio se multiplicaron las disposiciones para limitar la autonomía con que funcionaron mientras no tenían una organización definitiva.

»En el año 1874 había comisiones de Marina en Londres, Viena, Bruselas y el Havre. (...) El 4 de febrero de 1880 se resolvió que se agregara un jefe u oficial de Artillería de la Armada (...).

»Desde que se establecieron las comisiones de Marina en el extranjero hasta que aparecieron como tales en los primeros estados generales de la Armada transcurrió un buen número de años: por primera vez se hicieron

(5) VIGÓN, Ana M.^a: *Guía del Archivo Museo Don Álvaro de Bazán*, p. 315 y ss.

constar en el de 1881 y eran, entonces, las de Inglaterra, Filadelfia, Austria-Hungría y la de torpedos en Alemania (...).

»Por R.O. de 6 de agosto de 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 (...). 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 2 años...».

La comisión de Marina española en Inglaterra se estableció en Londres desde sus inicios, dada la importancia fabril y comercial de esta ciudad. Allí, se emplazó en un primer momento en el número 15 de St. George's Place (Hyde Park Corner), pasando con posterioridad al 57 de Gracechurch Street y al 46 de Portland Place, para, finalmente, a mediados de 1887, trasladarse a los números 65 y 66 de Chancery Lane. Desde la capital se dirigió todo el intrincado mundo de negociaciones comerciales que existió entre Gran Bretaña y España.

Las comisiones estaban compuestas por un jefe y varios oficiales a su cargo. El número de empleados variaba entre unas y otras, dependiendo, casi siempre, de la importancia que tuviera la plaza. Su *curriculum* académico o el tipo de formación exigido para acceder al empleo que desempeñaban nos es relativamente desconocido. Mientras que los cónsules y vicecónsules debían estudiar la carrera diplomática y se regían por un reglamento propio e, incluso, debían presentar varias cartas credenciales antes de pasar a ejercer sus cargos, como signo de estar debidamente acreditados para desarrollar la referida función, sin embargo, no hemos encontrado ninguna indicación de cómo se accedía a los puestos de la comisión. No obstante, ya hemos señalado que las personas que dirigieron la que nos ocupa alcanzaron posteriormente cargos importantes en la vida política de nuestro país. En las ocasiones en que se producía una ausencia de los jefes, bien fuese por licencia, permiso por enfermedad o viaje, o, en su caso, traslado de destino, la comisión quedaba a cargo de un ayudante, que los sustituía interinamente en el cargo, como ocurría en el caso de los cónsules y vicecónsules. Los ceses de los comisionados eran simplemente comunicados a los interesados. No tenemos noticia de que hubiera otros cauces o imperativos como ocurría en el caso de aquellos, en que se indicaba que el designado había tomado posesión del cargo e incluso se hacía una lista de los efectos y fondos que se encontraban a su disposición.

Los oficiales de la comisión podían ser clasificados en diferentes secciones, a saber: la sección de artillería, la de ingenieros, los comisarios o interventores (quienes, junto al jefe, intervenían en la realización de los contratos, además de tener asignada la función de llevar las cuentas con los banqueros, a cuyo fin su firma debía estar reconocida) y la sección de contaduría, desde la cual se reclamaban los créditos necesarios para las adquisiciones, indicando si se estaba o no en disposición de efectuar dichas compras. Había también una serie de personas que formaban parte de este organismo de forma intermitente

o temporal, como podían ser los comandantes de los buques en construcción. Podemos acceder a otros datos sobre el trabajo de los miembros de la comisión a partir de las anotaciones que aparecen en las cartas, como esta: «... El oficial mayor examinará si los adjuntos contratos están conformes con las reales disposiciones que los ordenan y en tal caso los hará firmar para que principie [*sic*] a tener efectos desde el 12 del corriente. Como en 6 meses deben estar concluidos, anótese la fecha de 12 de octubre para cuando este servicio debe estar satisfecho...» (6), o esta otra: «...Véanse primero si estos 2 proyectos están conformes con el pedido de referencia (...). Particípense estos proyectos de contrato a la sección de contaduría para que se reclamen los créditos necesarios (...). Particípese a Madrid haberse efectuado el contrato para Filipinas que se ordena y en el tiempo en que quedarán terminados según expresan los proyectos de contrato...» (7).

Poco más sabemos sobre el personal puesto que la mayoría de los archivos consultados detallan este tipo de cuestiones de forma más minuciosa refiriéndose a la legación (8) y a los consulados; obviamente, abarcaban más territorio y tenían otras competencias (de carácter diplomático, judicial y notarial, administrativo, etc.).

Por lo general, los sueldos que cobraban los miembros de la comisión en Londres no eran muy altos: un secretario de tercera clase cobraba, a finales de 1874, unas tres mil libras anuales y disponía de cuatro mil quinientas más para gastos de representación frente a los 40.000 reales anuales que cobraba el cónsul general de España en Londres además de los 20.000 para gastos ordinarios, o las 3.214 libras, 5 chelines que cobraba el ministro plenipotenciario de la legación española en 1885. Ello motivó repetidas protestas tras lo cual, finalmente, se adjudicaron ligeros aumentos: «... En vista de la carta de V.E. n.º 31 de 26 de enero último a la que acompañaba copia de la comunicación que le ha dirigido el Ingeniero Jefe don José Torello exponiendo varias consideraciones para demostrar que un sueldo no basta para cubrir los gastos que efectúa durante las frecuentes expediciones que debe hacer a los establecimientos ingleses en que se llevan a cabo obras para el gobierno español (...) considerando que la constante movilidad a que por razón de inspección de las construcciones a que se hallan sujetos los jefes y oficiales afectos esa comisión aconseja el abono de dietas para los mayores gastos inherentes a tales traslaciones y de acuerdo con las direcciones del personal y contabilidad de este ministerio ha tenido a bien disponer que disfruten la de diez y ocho pesetas diarias interin duren las construcciones en Inglaterra, sujetando reconoci-

(6) Archivo Don Álvaro de Bazán (en adelante A.A.B.), Comisión de Marina en Inglaterra, legajo 1, Artillería.

(7) *Ibidem*.

(8) A modo de ejemplificación podemos decir que, basándonos en el Archivo General de la Administración (en adelante A.G.A.), Asuntos Exteriores,—Servicio Exterior del Reino Unido. 77.1.—Londres, Embajada de España, legajo 3, caja 4.000. Correspondencia de y con el Foreign Office, la legación estaba formada en 1850 por el ministro plenipotenciario y dos secretarios y un agregado; en 1879: el ministro, 4 secretarios, un agregado militar, otro naval y otro más.

miento y pago a lo prevenido en los artículos 8 y 16 del reglamento vigente de indemnizaciones, esto es, remitiéndose mensualmente a este centro estado de las comisiones desempeñadas y abonos que correspondan por ellas, cuya aprobación por la superioridad será requisito indispensable para reclamación en nómina...» (9). Estas dietas debían ser justificadas remitiendo mensualmente a la Dirección de Personal y Contabilidad un estado de los trabajos desempeñados y los abonos que a ellos correspondiesen.

La comisión era, sencillamente, un enclave del gobierno de Madrid en suelo británico; un mero intermediario, como queda patente en esta carta donde se puede observar que existe, incluso, cierta duda sobre los responsables de la realización de los pedidos: «... Dear Sir, we are informed that the Director of the Ferrol Arsenal has given instructions that one of our lathes should be ordered through you. We shall be glad to hear if you are in a position to place the order, and if necessary, as one of our firm will be in London shortly, he would be glad to call upon you on the subject...» (10).

Esa dependencia de la autoridad española se llevaba con todo rigor, como podemos verificar en esta carta relativa a la petición por parte de la firma española de seguros y transporte marítimo Larrinaga & Co., con sucursal en Liverpool, de que se hiciera allí el reconocimiento del vapor *Isla de Panay* en una fecha en concreto, aunque no llegase la orden de Madrid, a lo que se le responde de este modo tan tajante y aclaratorio: «... Debo en contestación manifestar a V. S. tanto para este caso como para cualquier otro que en lo sucesivo pueda presentarse, que esta comisión no puede ni debe desempeñar servicio alguno sin tener para ello expresa orden del Exmo. Sr. Ministro de Marina, no bastando en modo alguno, ni teniendo significación oficial la responsabilidad que Vds. quieren asumir...» (11).

Todos y cada uno de los problemas que iban surgiendo a cada paso se comunicaban inmediatamente a Madrid y desde allí se enviaban las órdenes correspondientes tras estudiar cada caso. Fijémonos en este contrato de la casa Nordenfelt que hacía referencia a dos proyectos para la adquisición del armamento pequeño que se destinaba a los cruceros *Reina Regente*, *Isla de Cuba* e *Isla de Luzón*, que dice: «... No me he atrevido a firmar el marcado A que está resuelto de formalizar por no venir acompañado de las especificaciones, tablas de dimensiones y tolerancias y planos de que la R.O. de 2 de noviembre menciona y como por otra parte este servicio es muy urgente he creído conveniente para ganar tiempo someter al examen de V. E. las condiciones generales que se expresan en el contrato y las consultas que la casa constructora hace en la carta que antes he citado.

»Por la misma razón y falta material de tiempo por estar encargado del total despacho de estas oficinas, en ausencia del jefe de la comisión, no permito remitir ambos contratos sin traducción, quedándome con los duplicados que voy traduciendo a medida que mis muchas ocupaciones me lo permiten.

(9) A.A.B., Comisión de Marina en Inglaterra, legajo 1, Asuntos generales.

(10) *Ibidem*.

(11) *Ibidem*.

»Todo lo que tengo el honor de someter a las consideraciones de V.E.I. para la resolución que estime conveniente...» (12).

Por lo que se refiere a la contabilidad (13), los jefes de la comisión eran, de nuevo, unos simples mediadores entre el gobierno español y las casas comerciales británicas. Se limitaban a realizar las tareas burocráticas, pero no intervenían para nada en las cuestiones económicas, lo cual significa otra nueva dependencia y subordinación en cuanto al trabajo y su compliación.

Funcionaban con créditos. Los banqueros pertenecían a firmas casi siempre extranjeras (14): la firma Frederik Huth & Company, situada en el número 12 de Tokenhouse Yard, London E.C., fue la que llevó en su mayor parte el tema económico, llegando a tener la consideración de Banqueros Comisionados del Tesoro. En segundo lugar aparecen Mildred Goyeneche y Rotschild & Sons, pero su importancia es significativamente menor.

Tras recibir la notificación de Madrid, abrían créditos a favor del jefe de la comisión y le notificaban «... que hoy hemos recibido una carta del Banco de España, de Madrid, fecha 22 del corriente, en la que se nos encarga abrir á su favor de Vd. en esta su casa, á ruego de la Dirección General del Tesoro Público, un crédito, n.º 2611, por £ 26,679.6.11 (veinte y seis mil, seiscientas, setenta y nueve libras esterlinas, seis chelines y once peniques) [*sic*], equivalente de Ptas. 672.319,54 para atender al pago de atenciones generales del material de las mismas.

»En su consecuencia abrimos á su favor el precitado crédito por la cantidad arriba mencionada, de la cual puede Vd. disponer de la manera que mejor le convenga...» (15).

Los pagos debían ajustarse a una serie de normas (autorización previa, presentación de las facturas por duplicado, disponibilidad económica, etc.), normas que, parece ser, no siempre se cumplían: «... You have taken the liberty of passing an order through your bankers for the amount of invoice for wind-glass winch and for which you have not been authorized, this being entirely against the rules and regulations in force and established in the Spanish government.

»On enclosing to you the corresponding order on Meprs. [*sic*] Fredr. Huth & Co. for the payment of £ 175 and the invoices which please to return to me duly receipted in the usual form in duplicate I cannot do less than indicate to you my disapproval of your action which will be kept in mind on future occasions...» (16).

(12) *Ibidem*.

(13) Se pueden encontrar más datos sobre la contabilidad de la Comisión en A.A.B., Comisión de Marina en Inglaterra, legajos 30, 80 y 82-I.

(14) Todo lo relativo a este apartado se puede consultar en A.A.B., Comisión de Marina en Inglaterra, legajos 30, 47, 80, 82-I y 108.

(15) Archivo General de la Administración, Asuntos Exteriores, Servicio Exterior del Reino Unido, legajo 82, caja 5.195. Correspondencia con el Ministerio de Estado, 1886.

(16) A.A.B., Comisión de Marina en Inglaterra, legajo 1, Asuntos generales.

La casa constructora debía ponerse en contacto con los banqueros una vez hubiera sido autorizada para ello, pero era necesario esperar a que hubiera dinero disponible para que las compras se ratificaran, como se indica: «... En contestación al respetable oficio de V.E.I., 5 del actual, creo de mi deber poner en su superior conocimiento que, a consecuencia de las considerables cantidades que se deben por esta comisión y de las reclamaciones presentadas con este motivo al Exmo. Sor. Ministro de Marina en demanda de fondos para “atenciones generales” (...) en R. O. de 31 de marzo último que sean las órdenes que reciba para la adquisición de materiales, máquinas o herramientas, ellas no obligan a contraer compromisos definitivos de compra, interin no se cuenta con el crédito necesario para satisfacer sus importes o venga consignada su apertura en la misma...» (17).

La cantidad tenía que ajustarse siempre a lo presupuestado. Dos problemas se derivan de este hecho. En primer lugar, cualquier variación de la cantidad inicialmente señalada (los contratos variaban con gran ligereza, sobre todo en el caso de los buques, al no adecuarse piezas construidas por distintas firmas y tener que cambiar la disposición o el modelo de los pertrechos) suponía repetir todo el proceso realizado hasta entonces y empezar de nuevo. Por otro lado, si los créditos abiertos no alcanzaban para cubrirlos, se disponía su pago con remanentes: «... Exmo. Señor, el estado de los créditos del presupuesto en ejercicio no permite adquirir nuevos compromisos que graven sobre él, pues difícilmente podrá atenderse a los ya contratados y (...) se ha servido determinar se manifieste a V.E. que los gastos que ocasionan las adquisiciones de material de Artillería encomendados a V.E. por R.O. de 19 y 23 de mayo último, deben afectar al próximo presupuesto de 1887-88 en el que tendrán lugar los pagos, formalizándose en este concepto los oportunos contratos...» (18). Remanentes que escaseaban, lo que daba lugar a retrasos, protestas y, lo peor de todo, demoras o falta de entrega de los pedidos. Así lo demuestra la carta de James & George Thomson, constructores del *Reina Regente*, que se quejan del retraso de las cantidades que se les adeudan, incluso cuando ya había sido entregado el buque, y a los que se les contesta: «... In answering your letter in which you rightly ask for the remainder of what is due to you, that is to say, three thousand pounds on account of changes of settlement of the big guns of *Reina Regente* would I have that amount I will deliver it to you on the way, but the case is that at present (...) I know the Minister can dispose of that sum because I don't know why it was forgotten to be included in the budget running this year which finish at the end of the present month. But as the said amount has been included in the next budget that begins in July then we will be given the money from the excheques that we could pay you. Nevertheless I will forward the letter to our Minister to see if it would be possible to afford money, matter which I doubt...» (19). Los retrasos eran frecuentes e, incluso,

(17) *Ibidem*.

(18) A.A.B., Comisión de Marina en Inglaterra, legajo 1, Artillería.

(19) A.A.B., Comisión de Marina en Inglaterra, legajo 47, Miscelánea de Contabilidad, 1886-88.

muchas veces los contratos se posponían hasta el presupuesto del año siguiente. Ello implicaba, lógicamente, que el material no llegara a España, lo que explica esas críticas negativas sobre el tema.

Como decimos, siempre hubo problemas de pagos en la comisión, motivo que solían esgrimir sus opositores, y la razón estribaba en esa dependencia de los banqueros y de la Península. Estaban demasiado atados a España, como ya se ha repetido, y la correspondencia entorpecía enormemente el asunto. Todo debía ser consultado, aprobado y remitido de nuevo a Inglaterra, pero el lapso de tiempo que se invertía en dichas cuestiones parecía no terminar nunca. Puesto que el dinero no siempre llegaba con la prontitud deseada, se recurría a utilizar cantidades destinadas a otros fines y así se comunicaba a Madrid: «... Para pagar el resto que estaba pendiente del carbón enviado á Fernando Póo y de las municiones enviadas á Manila ha sido preciso tomar la cantidad de £ 3045.14.3 del crédito que hay para atenciones generales de la Península. Esto obedece en primer término á haberse dispuesto de fondos de los Apostaderos para atenciones de personal; de lo que el Ministerio del digno cargo de V.E. ha tenido conocimiento diferentes veces y recientemente por mis oficios de 3 de octubre último y 1.º del corriente.

»Este procedimiento irregular que me he visto á adoptar por la fuerza de las circunstancias y del que siempre he dado cuenta á V.E., no ha producido contestación ninguna y me permito suplicarle respetuosamente se digne otorgarle su superior aprobación; ó me dé las instrucciones que tenga por conveniente.

»Al mismo tiempo creo deber llamar la atención de V.E. sobre el estado de créditos últimamente enviado que pone de manifiesto la necesidad de abrirlos nuevos, por todos conceptos, si los asuntos han de continuar su marcha regular...» (20). Los acreedores se impacientaban y se entraba en una situación de círculo vicioso permanente y de gran tensión. Se redactaron circulares como la siguiente, para intentar solucionar y normalizar las situaciones de los créditos, disponiendo se remitieran «... con la mayor brevedad posible, nota expresiva de todos los servicios pendientes, detallando las cantidades que deban satisfacerse dentro del actual ejercicio económico, con designación de la fecha en que deben ser pagados los plazos a que los contratos obliguen, valiéndose para la mayor exactitud de estos datos, de las noticias que pueden facilitar los comandantes de los buques en construcción o los comisionados que tenga V.E. nombrados en servicios especiales, de acuerdo todo con los contratistas respectivos, en cuyo interés está el cálculo más exacto de los trabajos, sin exageraciones o promesas que luego no pudieran realizarse, originando el perjuicio de distraer fondos en consignaciones de que no hayan de hacerse uso antes del 30 de junio del año próximo, que es precisamente lo que se trata de evitar...» (21).

Véase, también, este otro documento (extenso debido al análisis detallado de la situación), la oferta de soluciones y la sumisión final a las órdenes: «... Exmo. Sr., En 20 de Julio del año último; es decir, cuando debimos proce-

(20) *Ibidem*.

(21) A.G.A., Grupo de fondos I, Contabilidad, caja 47, Contabilidad general del Ministerio, Circulares 1898-99.

der al pago del primer lote del blindage [sic] para el Crucero *Infanta M.^a Teresa* ascendente á la suma de £ 20751.15.1 y en vista de que el remanente, entonces, de los créditos abiertos por el Banco de España para atenciones del Nervión alcanzaba solo á la suma de £ 5952.7.7 se dispuso por orden telegráfica del E.S. Ministro de Marina se procediera al pago del blindage expresado con los remanentes de créditos para atenciones del Astillero y si fuere preciso con caudal á nuestra disposición para otras atenciones del ppto. [sic] extraordinario; esta circunstancia obligó á esta Intervencion á involucrar en sus cuentas los créditos de una y otra procedencia á pesar de lo prevenido posteriormente por el E.S. Ordenador Gral. de pagos de Marina concretándose solo, para poder facilitar el detalle necesario al conocimiento de lo gastado en la atención "Astilleros del Nervión", á formar cuenta separada de todos los pagos verificados por este concepto desde el mes de Junio del año ppdo. [sic] en que empezaron los referentes á este servicio.

»Desde que por consecuencia de la orden telegráfica antes mencionada quedaron agotados los créditos disponibles para el pago de material con destino á atenciones grales. [sic] y ya dentro del actual presupuesto, no se ha consignado sobre esta comision crédito alguno que no haya expresado la particularidad de ser para obligaciones del Astilleros del Nervión; circunstancia que, unida á la antes referida, hizo creer que solo se pretendía llevar con separación la cuenta y razón del gasto ocasionado por ambos conceptos como se viene practicando, pues de otro modo, hubieran debido quedar pendientes de pago hasta la fecha las compras verificadas para atenciones grales [sic].

»Como según dejo manifestado, desde primeros del año económico actual solo se han consignado créditos para las atenciones del Astillero del Nervión, al tratar de dar cumplimiento en todas sus partes á la comunicación del E.S. Ordenador Gral. de pagos del 16 del que cursa, me cabe la duda de si deberán suspenderse los pagos del material adquirido con otro destino, mientras no se consignent nuevos créditos para ello, pues de otro modo entiendo que no puede llevarse la separación comparativa de cuenta que se desea, por lo que ruego á V.E. se sirva interesar de aquella superior autoridad de lo que proceda en este caso.

»Al mismo tiempo y con objeto de llevar cumplidamente, por mi parte, este deber, me permito rogar á V.E. se digne disponer lo conveniente á fin de que, de ser posible se notifique á esta comisión con la mejor oportunidad la apertura de los créditos, pues el retraso con que generalmente se reciben aquellas comunicaciones serán siempre motivo de duda en la aplicación de los anunciados con mucha antelación por los banqueros, obligándonos á demorar los pagos urgentes la mayor parte de las veces; pues como V.E. conoce ocurre hoy que según aviso de los Sres Huth & Co. el Banco de España há puesto á disposición de esta comisión dos créditos de 560.000 pesetas y otro de 130.000 abiertos en 25 de febrero y 15 del actual respectivamente y aún se ignora el destino de ellos, cuando por la urgencia de los pagos ha sido necesario disponer de casi su totalidad con distintas aplicaciones.

»Respecto á la solicitud de créditos necesarios para cada mes, aunque así se viene practicando no dá el mejor resultado por oponerse á ello la índole de los pagos que á cada momento se presentan, siendo en considerable número y de relativa importancia los que ocasionan las órdenes de abonos por resultas del estado de cuentas entre los distintos industriales y la sociedad Astilleros del Nervión, todos ellos de urgente ó corto plazo. Sin embargo, ofrezco por mi parte á V.E. prestar la mayor atención y llenar con el mayor esmero este estremo [*sic*] en cuanto las circunstancias lo permitan...» (22).

Debemos señalar, además, que no existían otras fuentes o recursos de donde pudieran ingresar dinero que ayudara a sufragar esos gastos, a diferencia de los consulados que recaudaban impuestos, las tarifas consulares, el derecho diferencial de bandera o los llamados derechos obvencionales (23).

En fin, como hemos visto, la subordinación al gobierno central era total, con lo que todos los logros eran de éste, pero los fracasos pesaban sobre los miembros de la comisión. Para entender esos problemas reales, pasamos a continuación a enumerar las principales funciones que llevaron a cabo.

Obtener información sobre adelantos tecnológicos

Este tipo de obligación queda reflejado en varias cartas (24) en las que se mencionaba que era uno de los deberes primordiales dar conocimiento de todos los adelantos y progresos que tan rápidamente se verificaban en el material de guerra marítimo, así como comunicar los datos y noticias de los progresos más sobresalientes en la construcción naval y artillería que pudieran tener aplicación en la nuestra. España, en tiempos de Isabel II, era una potencia mundial por su extensión, pero muy secundaria en cuanto a su poderío económico y militar. La crisis económica aún perduraba en el Sexenio y hubo que esperar hasta los años de la Restauración para encontrar el inicio de reactivación industrial. Todo ello implicó el tener que recurrir a adquisiciones en masa en el extranjero.

La supremacía británica en construcciones navales databa ya del siglo XVIII. Gran Bretaña dependía virtualmente del mar, bien para satisfacer necesidades básicas de alimentación, bien por la insuficiencia de materias primas para su industria. Ello, junto con el proceso de desarrollo industrial, fue el complemento ideal para que la mayor parte de los avances que se sucedieran tuviesen su epicentro en dicho país. La calidad, precios y rapidez de entrega de los productos ingleses fueron motivo más que conocido y suficiente para que nos dirigiésemos de lleno y con toda confianza a este mercado.

Generalmente, a pesar de que llegaban órdenes de petición de proposiciones a distintas casas (por ejemplo, «... obtengan presupuestos para la adquisición de dos gatos hidráulicos de 30 toneladas para el condestable, con destino

(22) *Ibidem.*

(23) *Ibidem.*

(24) Por ejemplo, A.A.B., Comisión de Marina en Inglaterra, legajo 1, Asuntos generales.

al crucero *Pelayo*, esta comisión se ha dirigido a las casas de Tangyes y Tweddell...»), no sólo eran los miembros de la comisión los que se dirigían a éstas para conseguir información, sino también al revés. Para darse a conocer, redactaban escritos similares a los siguientes, el primero de los cuales proviene de una firma que construía artillería: «... Understanding that you shortly be requiring steam steering gear for war ship under your direction, we shall be glad for the opportunity to quote you for this class of machinery of which we make a speciality. We make largely for the English government as such as for abroad amongst others, the Russian, Chinese, Japanese, Belgian and Dutch governments.

»We also fitted Her Majesty ships *Australia* and *Galatea*, 5.000 tons, with method of steering coupling direct on rudder head without interventions of chains, which plan has worked exceedingly well on trial ships with vessels steaming at 19 knots, and it is now considered by our own government as the best design at present in use. We shall be pleased to submit the drawings and prices for our machines if you ask kindly intrust the work to us.

»Sometime ago we had the honour of a visit from His Excellency señor Casariego at our works who inspected this gear and expressed himself fully satisfied with it. We have likewise fitted the whole of the New Black Sea fleet for the Russian government just completing at Nicolaieff and Sebastopol the largest being about 11.000 tons - besides we have fitted a considerable number of torpedo boats for the English government...» (25).

Este otro, de la firma Selig, Sonnenthal & Co., fabricantes de maquinaria y herramientas, decía: «... In reply to your letter dated 11th, inst. (*sic*) we have the pleasure to enclose you a list showing the "Sundale" Treble Geared Screwcutting Lathe, which is the machine we should strongly recommend for the purpose you name. The British Admiralty has a good many of such tools in use and finds them just the right thing for the heavy repairs necessary on a warship. We have also supplied them in several instances to ordinary steamers. The principal point about them is the combination of great strength with small and handy size. Of course, if a simpler, cheaper and smaller lathe would be consider sufficient we could offer it, but in the meantime feeling sure that the "Sundale" Treble Geared lathe would suit you we enclose a quotation for it, covering the various extras you name...» (26).

Asimismo, en esta otra carta se presenta un buen ejemplo de ofrecimiento de material con detalles abundantes, como el hincapié en el uso que otros gobiernos hacen del producto y los buenos resultados que se han obtenido: «... Dear Sir, We are in receipt of your esteemed favour of the 12th inst., and have much pleasure in handing you herewith a circular descriptive of our "Sonnebula", also reports on its working. The price is £ 21 and if fitted with a reduced value £ 1 extra.

»Any further information you may require we shall have great pleasure in supplying. We also beg to hand you the particulars of our Marine Engine Governors, and Piston Ringsand Spring. With regard to the Governors you are

(25) A.A.B., Comisión de Marina en Inglaterra, legajo 1, Artillería, 1886-1887, n.º 1 a 32.

(26) A.A.B., Comisión de Marina en Inglaterra, legajo 114, Registro de adquisiciones.

doubtless aware, & you will see from the list of ships given, that they are very extensively used. They are extensively fitted, both in our own & foreign navies. We think we may say without fear of contradiction that they are the most efficient machines in the market. We have already had the honour of supplying several for the Spanish Government & trust to be still further favoured. With regard to the Piston Rings & Springs they are giving great satisfaction & are extensively used by some of our leading engineers, both for Marine & Stationary Engines. Awaiting the favour of your Commands...» (27).

Continuamente llegaban a la comisión catálogos sobre novedades de todo tipo, a la vez que se proponía la posibilidad de una visita del representante de la casa como se indica a continuación: «...Dear Sir, Replying to your yesterday favor [*sic*] and referring to the call of our representative today, we beg to forward herewith one of our old Section “A” catalogues, describing and illustrating the “Conqueror” Engine [*sic*] on pages 18 and 19 (...).

»The “Conqueror” is also described on page 6 of our Spanish catalogue and the Engine in our price list, page 5 in the same catalogue, numbers 1, 2, 3 & 4 refer also to this pattern, you will observe that in our new section “A” catalogue, which we have sent you, that the “Conqueror” is no longer illustrated amongst our Steam Fire Engines, as it has been in every way superseded by the “Greenwich”, and we would strongly recommend your clients to adopt this latter Engine.

»Our representative will have the pleasure of calling upon you again tomorrow, and furnish you with any additional information you may require...» (28).

Fijémonos en los datos que se extrajeron de la revista naval de Spithead (29), visita cuyo objetivo consistía en recoger cuantas observaciones y datos pudieran interesar, tanto sobre el número, condiciones y particularidades de los buques, como sobre su organización: «... remito a V.E. esta en pliego aparte de forma que pueda publicarse en la *Revista de Marina* si así se cree conveniente, dando a continuación las pocas observaciones de carácter oficial que he creído dignas de mencionar (...):

»1.—Incluyo nota del total de cada uno de los buques que han constituido esta poderosa escuadra.

»2.—Ningún buque de mediana importancia dejaba de llevar a bordo un torpedo y alguno como el *Arethusa*, dos. Muchos acorazados los llevaban en la proa, sin duda como colocados mucho después y por tener la instalación del centro dispuesta para los otros botes.

»3.—A ningún buque moderno le faltaba su luz eléctrica en la popa, además de las dos de proa.

(27) *Ibidem*.

(28) A.A.B., Comisión de Marina en Inglaterra, legajo 1, Asuntos generales.

(29) Acto celebrado a partir de julio de 1887 como el más significativo del Jubileo de la Reina Victoria, que pasó revista a 116 buques fondeados al efecto en la rada de Spithead, en el canal formado por la isla de Weight y la costa de Inglaterra, frente al arsenal marítimo de Portsmouth.

»4.—El *Conqueror* tenía una luz eléctrica por banda.

»5.—Puede asegurarse que existe una determinación sobre la forma de las cofas militares: todas son semejantes. La forma es como las de nuestro cruce-ro *Reina Regente*. Todos los buques de mediano porte llevaban sus botalones y las redes Bullivant en cubierta listas para instalarse...» (30).

Como resultado de esas continuas relaciones mercantiles, varias firmas llegaron a convertirse en proveedores de determinados productos, como John I. Thornycroft & Co. (Church Warf, Chiswick, London W.) y John Kirkaldy (40, West India Dock Road, London) de maquinaria; Dollond & Co. (1, Ludgate Hill, E.C.) de material óptico o Suter, Hartmann & Co. (18, Billiter St., London E.C.) de pintura.

Correspondencia con las casas comerciales

Anteriormente, comentábamos que los miembros comisionados en Londres disponían de noticias clarificadoras sobre la multitud de firmas mercantiles que poblaban el inmenso mercado británico, noticias que eran transmitidas a Madrid para establecer las consiguientes relaciones comerciales. En este sentido, normalmente, la comisión servía como intermediaria entre distintas compañías que construían los componentes de un buque, actividad más que frecuente en aquellas fechas.

Muchas y de muy variada tipología fueron las firmas comerciales con las que mantuvimos relaciones comerciales. Como publicidad, destinada tanto a los organismos oficiales como a sus clientes, queremos destacar los mementos de las casas comerciales, verdaderas maravillas del diseño y auténticas joyas en sí mismas. Estos incluían las diferentes direcciones (tanto la principal como la de sus sucursales) y de quién eran proveedores; incluso muchos explicitaban el listado completo de sus clientes, país por país (31). Había firmas como Edgar Allen & Co., Limited (Sheffield) o The Blaenavon Company, Limited (86, Cannon St., London E.C.) que tenían hasta tres distintos mementos. Otros aspectos que se podían apreciar eran los premios obteni-

(30) A.A.B., Comisión de Marina en Inglaterra, legajo 1, Asuntos generales.

(31) J.T. Axford (9, London Street, London E.C.) presentaba en su memento los siguientes textos: Marine Engineer and Ships'Furnisher; Agent for celebrates Valvoline cylinder & engine oils; Agent for Chisholm & Law, boiler, gas & water tube manufacturers; Agent for Katzenstein's metal packing, for piston and slide valves, feed and bilge pumps &c.; Sole Agent and manufacturer of Philip's improved patent sight feed lubricator, for marine and stationary engines; Selkirk's patent improved boiler tube beadings; Agent for the anti-lithon boiler composition; Agent for Craven's patent pitchometer; Manufacturer of tube expanders equal to Dudgeon's own make; Manufacturer of all kinds of rubber goods for mechanical purposes, valves, packing, insertion belting, tubind, &c., &c.; Steam fittings of every description kept in stock; Steam & vacuum gauges, engine & boiler mountings, gauge glass tubes, &c., &c.; Engines, boilers, lathes planning, drilling, screwing, punching, slotting, shearing machines, &c. A.A.B., Comisión de Marina en Inglaterra, legajo 52. II.

dos a lo largo de las distintas exposiciones universales, indicando el lugar y fecha, las medallas conseguidas (32) o dibujos que los representaban, el teléfono, todos los artículos que fabricaban y de los que tenían patentes, así como el lugar en donde se encontraban situados los talleres.

La comisión servía de intermediaria entre las compañías que construían los componentes de un buque. Generalmente, un buque recibía materiales de muy diversas casas comerciales, incluso aunque no hubiera sido construido en Gran Bretaña. En *Política naval de la Restauración* (33), se cita como ejemplo el crucero *Carlos V*. De él se resalta que «... era un buen muestrario de la industria europea: su protectora era británica, de la “Atlas Steel and Iron Works” de Sheffield, su coraza alemana de “Krupp”, el codaste de “William Jessop and Sons”, sus cadenas y anclas de la “Hingley and Sons” y de la “Wetherston Iron Works”, el servomotor de “Emerson, Walker and Thompson Bros. Ltd.”. La maquinaria era de la “Maquinista” (...), parte del acero de su casco era de la “Felguera”. Su material eléctrico era de la “Breguet”, su artillería de 28, 14 y 37 mm, franco-española, la de 10 cm y 57 mm, hispanobritánica, los torpedos alemanes...». Debemos recordar que la diversidad de casas en cuanto al armamento era normal, puesto que, como veremos, se recurría a una u otra casa en función de razones económicas.

Lo más usual en nuestros buques era que tanto la maquinaria como el sistema de artillería fueran ingleses y, aunque dichas compañías estaban ubicadas allí, dicho envío se hacía mediante la comisión, generalmente por ferrocarril, en vez de realizarlo de forma independiente, trámite que ralentizaba el poder terminar la construcción y armamento de un buque en el tiempo establecido. Era necesario casi un perfecto entendimiento para que los materiales llegasen a tiempo y además encajaran perfectamente en el lugar indicado, cosa que, por supuesto, no siempre sucedía. De ello encontramos numerosos ejemplos como éste que presenta una serie de problemas sobre la instalación de las ametralladoras en las cofas de los cruceros *Isla de Cuba* e *Isla de Luzón*, dado que la casa constructora del buque supuso que los montajes serían iguales a los del *Reina Regente*. Ante esto, Nordenfelt contesta con fecha 15 de julio de 1887 que «...Your contract of the 6th of April states that 6-11 mm guns were wanted and according to your letter of the 19th of the same month you state after an interview we had with you that two of these guns were to be used on the tops of the *Reina Regente* and 4 of them on tops of the *Isla de Cuba* y *Luzón*.

»Before this we had worked out a special mast-top carriage, of which a drawing Q1094 was sent to you on January 7th, and was subsequently approved, and according to this we put the 6 mast-top carriages in hand.

»We beg to draw your attention to the fact that the mast-tops on these ships (*Isla de Cuba* y *Luzón*) must be constructed similar to those on the *Reina Regente*, otherwise the carriages will not work well.

(32) Henry Pooley & Son detallaba en sus membretes hasta 33 medallas conseguidas. A.A.B., Comisión de Marina en Inglaterra, legajo 2.

(33) RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, A.R.: *op. cit.*, p. 303.

»When we, however some time afterwards, received a drawing for the tops of the above mentioned ships we find out that the carriage which we according to your orders are making cannot be fired from them. In fact, the clips along the bulwarks as shown on that drawing are not suitable to secure these guns. Only by allowing some part of the carriage to rest on the bottom of the mast-top is it possible to get enough steadiness to fire a machine gun with advantage. The bottom not being provided with a roller will make it difficult to turn the gun round.

»As we agreed with you we wrote to W.G. Armstrong & Co. on June 14th to induce them to alter the tops, but have not received any answer to our letter. The six carriages are now well in hand, so as to enable us to deliver them in the time stipulated in the contract. As we however are anxious, if you will let us have some definitive views to meet them as much as possible, we are prepared to make up a fresh design for mast-top mountings for the tops of the *Isla de Cuba* and *Luzón*, and make four carriages to such design after it has been approved of by you to be delivered instead of those which we now are making and which will then be put aside until you might want them for some future order.

»In doing so we must however for the reasons mentioned above, be faced from responsibility both with regard to the good firing of the guns and the good working of the carriages; or if you will receive the carriages as ordered and partly made, we shall be willing to pay the cost of the alteration of the two mast-tops if such work is not too costly, about which perhaps you will let us know before you settle. And we must also be allowed to extend the time for delivery of the 4 guns and carriages for which new drawings will be wanted, beyond the time stipulated in the contract.

»We must, on the other hand, most respectfully request that you will settle which patterns will be used for future orders for 5 barrel 11 mm guns for mast-tops, as otherwise we cannot undertake to make new designs, new patterns, gauges, etc. for each few guns wanted without charging for the great extra outlay such changes would cause us.

»We beg to submit to you that it doubtless would be in your foremost interest if the tops of the cruisers could be all the same so as to limit the pattern of carriage at least for the same you used for the same purpose to one pattern.

»Upon hearing from you whether you wish us to make up new designs for the 4 mast-top carriages for *Isla de Cuba* & *Luzón*, we will put in hand until then we are going on with the works on the others...» (34). Se remite esta misma carta a Armstrong cuatro días después, y con fecha 8 de agosto, llega la respuesta a la comisión diciendo que «... tendrían mucho gusto en disponer las cofas de la manera requerida; sin embargo, como en la carta que en ese sentido me escribieron, no mencionaba la cuestión de gastos, yo les escribí diciendo que antes de elevar consulta a V.E. desearía conocer si esta transformación era o no gratis, aunque me inclinaba a creer que sí, pues suyo era el deber de

(34) A.A.B., Comisión de Marina en Inglaterra, legajo 1, Artillería 1886-87, n.º 1 a 32.

disponer los buques para recibir el armamento y que ya sabían en qué sistema y calibre consistía y que en último caso si algún dato les había faltado debían haberlo pedido a su debido tiempo.

»A esto han tardado mucho tiempo en contestarme, por decir que estaban estudiando la cuestión y el resultado ha sido una carta fecha 27 de julio, en que me dicen que: después de haber examinado con gran detenimiento el asunto de referencia, encuentra perjudicial el añadir pesos a las cofas de los cruceros *Cuba* y *Luzón* del modo deseado por los Sres. Nordenfelt y Co., puesto que esta transformación aumentando el peso en una tonelada, sería perjudicial a las condiciones del buque y forzaría innecesariamente los palos y aparejos. Las transformaciones, lejos de ser gratis, costarán £ 90 por buque, ...» (35), a lo que se añade el informe de la Sección de Ingenieros: «... Mi opinión es que podía manifestar a los Sres. Nordenfelt la consecuencia de modificar si lo consideran posible el sistema propuesto aligerándolo todo lo posible. Tal vez pudieran sustituirse por una barra en Z las dos planchetas que forman el clip ring [*sic*], formar los soportes de las juntas sobre ruedas los rolletes por medio de jarcias de acero de ángulo, estas juntas aligerándolas con un nuevo espesor y si esta estuviera determinada por la disposición que los rolletes tienen en el montaje tal vez pudiera formarse dichas juntas con una madera dura y una delgada plancha de acero atornillada a esa semejantemente a lo que se hacía con los medios puntos de los cañones. También convendrá ver si se puede rectificar en la máscara como está formada la ranura en que se mueve el pivote, etc. Si los Sres. Nordenfelt aceptaran lo que propongo disminuirá considerablemente el peso, que es la principal objeción que hacen los Sres. Armstrong y además el precio se reducirá considerablemente...» (36). El problema se solventa finalmente el 17 de agosto, es decir, un mes más tarde: «... as suggested in your letter we have gone through the drawings and find that the arrangement can be altered so as to make it considerably lighter than was shown on drawing originally sent to you. (...) We hope now since the objection W.G. Armstrong had against the railing proposed by us has been removed, they will undertake to fit the tops according to drawing...» (37).

Un caso parecido se puede encontrar relacionado con la formalización de un contrato de proyectiles Delmard. Nótese lo intrincado del tema. En un primer momento se fijan varias características, pero se deja libertad a la casa constructora para otras, lo cual origina problemas: «... Consecuente a la conferencia tenida ayer con V. sobre la construcción de 50 granadas de 16 cm, hemos convenido que dichas granadas deberán ajustarse exteriormente a los drawings [*sic*] y tolerancias que acompañaban a mi carta del 26 de julio, pudiendo hacerlo interiormente como lo crea V. más conveniente, dejando la granada con el peso de 53 kg que ofreció V.E. en propuesta de 28 de mayo último.

(35) *Ibidem.*

(36) *Ibidem.*

(37) *Ibidem.*

»Y cuyas condiciones ruego a V. consten igualmente en su draft of contract [*sic*] o con carta para que quede settled this result [*sic*]...» (38). La casa contesta que, en previsión de posibles cambios o errores, se va a redactar un proyecto para que se someta a la aprobación de Madrid. Se envían dos dibujos finalmente, junto a la propuesta de que se llene con bolas de fusil el espacio que queda vacío en el shrapnell, siempre que se tolere este aumento de peso. Sin embargo, la opinión de Madrid es contraria: «... Dada cuenta de la carta de V.E. n° 299 en la que remite para su aprobación planos para la fabricación de 50 proyectiles Delmard, S.M. el Rey (...), de acuerdo con lo informado por la Dirección del Material de este Ministerio, se ha dignado resolver que con objeto de evitarse el cabeceo del proyectil, consecuente a carecer en los planos que se remiten del resalte de la ojiva, se sustituye esta por una banda de cobre, análoga a las usadas en los proyectiles modelo 1879, cuyas modificaciones se han introducido en los planos que se acompañan, debiéndose en su consecuencia sujetarse a los mismos la construcción de los 50 proyectiles sistema Delmard, para el calibre de 16 cm modelo 1883.

»Es al mismo tiempo la voluntad de S.M. que no se acepte el aumento de peso que se propone, quedando estas variaciones a juicio de la comisión que realice las experiencias...» (39).

Creemos que los mismos textos a los que hemos aludido indican lo detallista y pesado que podía ser un simple contrato. Nos parece oportuno resaltar que entre los documentos arriba mencionados (que no incluyen las cartas relativas a la petición de aumento de crédito y su aprobación), es decir, en meras consultas técnicas, ha transcurrido un tiempo de dos meses. Es raro que no se tengan en cuenta las propuestas razonadas de la firma, toda vez que son ellos los expertos en el tema. Así queda claro que todo depende del gobierno central; los subordinados simplemente se limitan a opinar, pero, en realidad, estas opiniones no tienen ningún peso. Téngase en cuenta que este contrato se refiere única y exclusivamente a proyectiles. Si nos fijamos en todo lo que hacía falta, bien para un solo departamento (40) o para la construcción de un buque, habría que multiplicar por varias centenas los contratos proyectados, redactados, modificados, consultados, rechazados, vueltos a modificar, y, por fin, aprobados. Estas circunstancias fueron una constante fuente de problemas a lo largo del tiempo debido a la cantidad de firmas que entraban a formar parte de la construcción y armamento de un buque, sirviendo, igualmente, de detrimento de la labor realizada por los miembros de la comisión.

Pensemos en la cantidad ingente de papeleo, consultas, etc., a que tuvo que dar lugar. Pongámonos en su lugar, redactando traducciones y mediando ante estos problemas y situaciones, para entender lo complejo del trabajo de la comisión.

(38) *Ibidem*.

(39) *Ibidem*.

(40) Se puede comprobar en A.A.B., Comisión de Marina en Inglaterra, legajo 3, la relación valorada de los aparatos, máquinas y herramientas mecánicas necesarias para el arsenal de Cartagena, así como el listado de los pedidos hechos por los Departamentos en el legajo 113 y los efectos adquiridos para distintos arsenales en el 116.

Compras de materiales

Como ya se ha señalado, las necesidades de materiales y otros bienes eran muy grandes dado el escaso avance tecnológico que mostraba España, sobre todo a mediados de siglo. Pese a casi constantes iniciativas de nacionalización, la dependencia técnica del exterior era creciente y determinante para nuestra economía. Sectores como la artillería, maquinaria, buques e incluso personal especializado procedían, en su casi totalidad, de fuera de nuestras fronteras. Lógicamente, pues, el realizar compras y pedidos debía ser y era la función vital de la comisión.

Las compras de material que se realizaban en Gran Bretaña mediante la comisión seguían unos pasos largos y un tanto laboriosos. La lentitud fue uno de los principales inconvenientes que se habían achacado a ésta y ciertamente con razón: se daban demasiados rodeos a la hora de formalizar un pedido, existían muchos trámites burocráticos que entorpecían la posible eficacia y rapidez en adquirir los productos necesarios, como se verá a continuación. Aún así, José de Carranza (41) opinaba en 1890 que «... Una modificación urgente para la Marina es la reforma de la ley de administración y contabilidad del Estado en cuanto afecta a los servicios del ramo y deben hacerse desaparecer por el Parlamento tanta traba y tanto entorpecimiento para realizar en la práctica economías importantes de tiempo y dinero estableciendo los repuestos en los arsenales. Todo cuanto se requiera de material en nuestros arsenales y buques con carácter de urgencia bien se elabore en el país o en el extranjero debería poder adquirirse por gestión directa hacia los productores o encargarse a las comisiones de Londres o París teniéndose en cuenta que los pedidos hechos a las fábricas del extranjero serían remitidos con solo su coste de origen más el del seguro y transporte.

»Deberá siempre fomentarse por todos los medios racionales la industria nacional pero lo que pueda adquirirse en el extranjero será mejor y se tendrá más pronto sirviéndose de las comisiones que allí tenga la Marina abandonando la subasta y el concurso que hoy exige la ley en beneficio de la gestión directa...» (42).

Presentamos, a continuación y basándonos en lo arriba señalado, una ejemplificación de los contratos que tramitaba la comisión. La correspondencia que mantenía dicha comisión fue copiosísima (43) y era tanto en inglés como en español y en una mezcla de ambos, aunque se utilizaba el francés sobre todo en palabras de cortesía en las comunicaciones y referido a cargos políticos o diplomáticos. Las cartas son, realmente, un prodigio de trabalenguas:

(41) José de Carranza fue nombrado capitán de navío de 1.ª clase en 1877 y perteneció a la Orden Militar de San Hermenegildo. Dirigió la Comisión en Londres en 1879. Con el grado de almirante mandó la Escuadra de Instrucción en 1889. Posteriormente, fue nombrado comandante general de Ferrol en 1891 y seis años más tarde de Cádiz.

(42) Museo Naval de Madrid, impreso 10.049. José de Carranza y Echevarría.

(43) En A.A.B., Comisión de Marina en Inglaterra, legajo 108. Registro de correspondencia oficial, se puede comprobar un listado de la misma, que demuestra lo detalladas, abundantes y diversas que eran las cartas que se enviaban y recibían.

traducciones literales o sin sentido, frases que comienzan en un idioma y terminan en otro, palabras técnicas sobre las que se dan multitud de descripciones en un intento de encontrar algo que haga entender lo que no tiene traducción, etc.

En primer lugar, el Rey, y en su nombre la Reina Regente del Reino, aprobaban «... de conformidad con lo acordado con el Consejo de Gobierno de la Marina...» (44) la compra de un material que anteriormente se había solicitado por ser necesario o faltar. Todos los detalles necesarios venían claramente indicados desde Madrid. Entonces, la comisión, que ya tenía conocimiento de las casas que funcionaban en aquel país, estudiaba y se informaba de lo existente sobre el tema, dirigiéndose a las distintas compañías que elaboraban dicho producto para pedir presupuestos, especificando el material que se necesitaba, y solicitando, a veces, una muestra del mismo. Por otra parte, el número de compañías solicitantes era bastante numeroso; se llegaron a presentar hasta quince casas (diez inglesas, tres francesas, una alemana y una austríaca) para la construcción de 2 cruceiros de tercera clase (45), aunque lo normal eran dos o cuatro.

Las disposiciones relativas a la contratación de los distintos servicios de la Marina se destacan en la Real Orden de 8 de marzo de 1881, cuyo principal objeto fue regularizar los procedimientos seguidos hasta entonces para verificar los acopios de materiales y efectos de los arsenales y asegurar el oportuno aprovisionamiento de los buques armados. Se intentaba, pues, sin alterar la legislación vigente por el Real Decreto de 27 de febrero de 1852, facilitar los medios que aseguraran y agilizaran las exigencias de la Marina.

Para conseguirlo, se clasificaron los contratos, determinando los que debían verificarse por tratarse de cantidades ilimitadas (o sea, los contratos generales), y aquellos que, constanding de cantidades limitadas, comprendían sólo los destinados a obras autorizadas previamente y para las cuales se contaba con créditos disponibles. Estas reglas de contratación sufrieron algunas modificaciones en la Real Orden de 29 de julio del mismo año (46).

Según lo dispuesto en la regla 8.^a de la Real Orden de 30 de septiembre de 1880 (47), cuando los capitanes generales de los departamentos solicitaban determinado material del extranjero, su adquisición se hacía siempre bajo el concepto de reservar su importe de la cantidad que mensualmente se señalaba a

(44) Por el Real Decreto de 5 de febrero de 1890 se suprime el Consejo de Marina que decidía sobre la Ley de Escuadra (contratación y adquisición de material), trámite que se ve como demasiado formal e innecesario. Los asuntos que él trataba pasarían al centro técnico, facultativo y consultivo, que quedaba constituido de la siguiente forma: el almirante, presidente; un vicealmirante, vicepresidente; vocales: un contralmirante, el inspector general del cuerpo de Ingenieros, el mariscal de campo de Artillería de la Armada, y un capitán de navío de primera clase, secretario. Asimismo, el artículo 7.^o del Real Decreto de 28 de junio del mismo año, referente a la nueva organización de las distintas dependencias del Ministerio de Marina, dividía las atribuciones del Centro técnico en 3 secciones, a saber: de asuntos generales, de ingenieros y de artillería.

(45) A.A.B., Comisión de Marina en Inglaterra, legajo 1, Artillería.

(46) Se puede encontrar un pliego de condiciones y un modelo de proposición en Legislación marítima 1888, pp. 282-285.

(47) Legislación marítima 1881, p. 110.

los citados departamentos, así como el de los derechos de aduanas y los de conducción. Los trámites eran tan lentos que se llegó a disponer, mediante la Real Orden de 4 de enero de 1888, que los capitanes generales, una vez hechas todas las gestiones establecidas, pidieran directamente a los jefes de las comisiones en el extranjero el material necesario «... noticiando [sic] al mismo tiempo á este Ministerio los pedidos y su importe, á fin de que se pueda llevar á cabo la oportuna consignación de fondos...» (48). A finales del mismo año (Real Orden de 10 de noviembre 1888), se decidió que «... Finalmente, se les faculta del mismo modo á los capitanes generales de los Departamentos para que puedan entenderse con las comisiones de Marina en el extranjero, para adquirir las noticias que les convengan referentes al material encargado ó en fabricación con destino á sus respectivos Departamentos, y aún para adquirir por su mediación cualquiera cosa que sin exceder el límite de las 40.000 pesetas, sea esencialmente indispensable para evitar que sufra paralización alguna obra que se esté ejecutando, siempre que no les sea fácil adquirirla de la industria nacional, y dando de la misma manera participación a este centro, tanto para su conocimiento, cuanto por lo que concierna al abono de su importe...» (49).

Una nueva misiva indicaba que se autorizaba la compra: «... S.M. el Rey (q.D.G.) [sic] y en su nombre la Reina Regente del Reino, se ha dignado firmar con fecha de ayer el Real Decreto siguiente: De acuerdo con Her [sic] Consejo de Ministros y de conformidad con lo informado por el Consejo del Estado, en nombre de Her [sic] Augusto Hijo el Rey don Alfonso XIII y como Reina Regente del Reino, vengo en autorizar al Ministro de Marina para adquirir en el extranjero, sin las formalidades de subasta, una ametralladora sistema Nordenfelt de once milímetros, con su montaje y municiones, con destino al clipper *Nautilus* (...). Y de igual Real Orden comunicada por dicho Sr. Ministro lo traslado a V.E. para su noticia y para que proceda a redactar y formalizar el contrato correspondiente con arreglo a las adjuntas proposiciones presentadas en carta fecha 3 de diciembre último, quedando dadas las órdenes oportunas a la Dirección de Contabilidad para la situación del crédito correspondiente...» (50).

Una vez aprobado el pedido, se trasladaba a real orden, la cual era comunicada mediante el ministro de Marina a la comisión en el extranjero con una cierta dilación. Así, presentamos la orden de compra de cañones Nordenfelt para los *Reina Regente, Isla de Cuba e Isla de Luzón* (51), donde se pueden apreciar claramente los distintos pasos que debían seguir y el motivo real y verdadero de la tardanza y complicación de todo el proceso. En este caso a que hacemos alusión, la compra se aprobó en la R.O. de 30 de octubre de 1886, y mediante las cartas del 20 y 24 de noviembre fue notificada la decisión a los comandantes de los citados buques. Nordenfelt había remitido

(48) Legislación marítima 1888, pp. 12 y 13.

(49) *Ibidem*, p. 1135.

(50) A.A.B., Comisión de Marina en Inglaterra, legajo 1, Asuntos generales

(51) *Ibidem*. Para el *Reina Regente*: 4 cañones de 57 mm en las amuradas, 2 de 27 en las torres a proa, 1 de 42 mm para el bote y puente, 2 de 11 mm en las cofas; para los cruceros *Isla de Cuba* y de *Luzón* 4 cañones de 11 mm en las cofas.

el proyecto de contrato con fecha de 4 de diciembre, que se envió al Ministerio de Marina el 8 del mismo mes. Hubo que esperar hasta el 26 de marzo del año siguiente para que se publicase la disposición que lo aprobaba. Diez días después, se notificaba a la firma inglesa la confirmación y el 7 de abril se remitió firmado, para ser devuelto rubicado también por los representantes del gobierno español. A la vez se promulgó la real orden sobre la forma de pago. Todo el proceso había durado alrededor de seis meses, pero éste sólo tenía que ver con el espacio de tiempo hasta la firma del contrato. Lo relativo a la construcción del material, los problemas surgidos con posterioridad y la entrega del mismo se comentarán seguidamente.

El contrato se redactaba en inglés, aunque luego era traducido en la comisión al español antes de ser enviado a Madrid. Debieron surgir muchos problemas a este respecto, puesto que en carta fechada en enero de 1887 se anunciaba al organismo en Londres que se había dispuesto que todos los proyectos de contrato y proposiciones para la adquisición de material que remitiera éste, fueran acompañados de copia traducida de los mismos, así como se pedía que se tuviera el mayor cuidado en comprobar y corregir la traducción española por los oficiales a aquella afectos, no sólo para evitar errores de concepto, sino para que resultasen documentos de estilo conveniente, medidas que consideramos se tomarían dado el escaso conocimiento del idioma que existía, según se deduce, y los posibles errores o fallos que se cometían (52): «... ha tenido a bien ordenar la construcción de 2 cruceros clase iguales al *Isla de Cuba* e *Islas Filipinas*, uno de los cuales ha de construirse en el Arsenal de la Carraca y otro en el de Cartagena.

»Para ello es preciso que con la mayor urgencia y sin que sea necesario manifestar el objeto a la casa Armstrong obtenga V.E. de ella planos completos de construcción, libreta de espesores, despiezos de las planchas y demás detalles indispensables para que sobre ellos puedan adquirirse los materiales necesarios, y que remitidos a los referidos arsenales sean suficientes para llevar a cabo la construcción completa de los buques sin otras modificaciones que las muy pequeñas de detalle que forzosamente hubiera de introducirse en el curso del trabajo en casa de los Sres. Armstrong.

»Urge así mismo la remisión de la contrata y especificaciones definitivas para que sirvan de guía, teniéndose en esa comisión el mayor cuidado en comprobar y corregir la traducción española por los oficiales a aquella afectos, no sólo para evitar errores de concepto sino para que resulten documentos de estilo convenientes...» (53).

(52) En la fuente anteriormente citada, se puede encontrar un ejemplo de la copia traducida de un contrato con la firma Delmard para la fabricación de munición de 16 cm, hecho que se realizaba «...en cumplimiento de lo que disponen las Rs. Os. [sic] de 26 de Julio, 27 de Septiembre y 3 de Octubre del corriente año (1887)...».

(53) *Ibidem*. Así lo estipulaba la R.O. de 7 de enero de 1887: «... se ha dignado disponer que todos los proyectos de contrato y proposiciones que para adquisición de material remita V.E., sean acompañados de copias traducidas de los mismos, cuyos documentos son necesarios para tramitar los contratos...».

En el mismo, se señalaban como encabezamiento el nombre de la compañía y los representantes españoles, generalmente el jefe de la comisión y un comisario o interventor de la misma, en los siguientes términos: «... ambos en representación del Gobierno español...» o bien «... both in representation of his Excellency the Minister of Marine at Spain...». Después, se especificaban las distintas cláusulas (54):

1. Referentes a la patente de construcción. Se declaraba que el material que se iba a fabricar se realizaría bajo la patente registrada de la casa y que se ajustaba a los dibujos, planos y detalles que acompañaban al contrato: «... We beg to send you drawings nº A 1750, A 1752, D 1178, D 1166, Z 1093 of projectiles and fuzes for our 57 mm and 42 mm ammunition. We have the honour to submit to you last February drawings of these projectiles nº A 1664, A 1662, D 1062, D 1160 which were approved by the Minister of Marine in Spain...» (55).

También se solía hacer referencia a que el material debía ser del mismo tipo que utilizaba el Almirantazgo británico, incorporando los últimos avances introducidos y aceptados por ellos: «... The gun is to have five barrels made of best crucible charcoal cast steel of the rifle calibre adapted for firing the Remington ammunition as previously supplied. The mechanism to be the same as that delivered to the British Admiralty and approved by them with all the latest improvements lately introduced and accepted by said Admiralty. All the most important parts of the mechanism are to be made of the best quality of cast steel...» (56). Véase la reiteración sobre este último aspecto en otro contrato: «... The rapid firing guns are to be made of best gun steel, and fitted with mechanism of the same pattern as delivered to the British Admiralty and approved by them with all the latest improvements accepted by said Admiralty. The mechanism to be made of the best quality of cast steel. The machine guns are to have five barrels made of crucible charcoal cast steel of Rifle calibre adapted for taking the Remington amn. as previously supplied. The mechanism to be of the same pattern as delivered to the British Admiralty and approved by them, with all the latest improvements introduced on that mechanism and accepted by said Admiralty. All the most important parts of the mechanism are to be made of the best quality of cast steel...» (57).

2. Los plazos de entrega variaban generalmente de 2 ó 3 a 6 meses, a contar desde la fecha de la firma del contrato, estipulando su entrega «free on board» en el puerto de Londres, o en cualquier otro punto a determinar. El material embarcado, siempre asegurado, debía ir acompañado de 3 conocimientos de embarque o *bills of lading*.

(54) Nos hemos basado, principalmente, en información procedente de A.A.B., Comisión de Marina en Inglaterra, legajo 1, Asuntos generales, pero también se pueden revisar los legajos 52, II, 109, 113 y 113bis y 114.

(55) A.A.B., Comisión de Marina en Inglaterra, legajo 2.

(56) A.A.B., Comisión de Marina en Inglaterra, legajo 1, Artillería.

(57) *Ibidem*.

3. Había un apartado, a veces varios, dedicados a especificar el material, citando todas sus características, materiales de construcción y accesorios de los que disponía (58). Este es un ejemplo sobre ametralladoras: «... The carriages for the quick firing guns are to give all round fire & to allow of an elevation of 18° above & a depression of about 20° below the horizontal. They are to be made of cast steel & the gun laid by means of a shoulder piece attached to the gun. The recoil carriage for the 42 mm gun to be made with hydraulic buffer and springs & to be laid by means of a shoulder piece attached to the same.

»The pivots of the crosshead to fit into elastic cones with gunmetal sockets at the top. Space parts & tools will be in the same proportion as delivered to the British Admiralty. The sights to be fitted with an automatic brake and graduated in metres. The carriages for the machine gun are to give all round fire and to allow of an elevation of about 20° above, and a depression of about 30° below the horizontal. Light magazines for the supply of amn., one ranned sighting apparatus and the usual implements are with each gun. The 57 mm and 42 mm carriages are to be finished in such a way that shields can be put on them.

»The amn. with solid drawn cases to consist of steel shells, common shells covered with copper and fitted with base fuzes, and case shots weighing about 8 lbs [sic]. These to be brass covered & the inside fitted with iron segments.

»The powder to be Nordenfelt 45 indent & R.L.G.Z. [sic] as manufactured & delivered to the British Admiralty for 6 pdr. [sic] and 42 mm guns.

»The amn. for the machine guns to have solid drawn brass cartridge cases & steel bullets covered with tin to give rotation & centration...» (59).

4. La inspección del material requería una nueva notificación, puesto que los constructores permitían, como explicaremos posteriormente, la libre entrada a la fábrica de los oficiales de la comisión con derecho a rehusar aquellas partes que se considerasen defectuosas, ya fuera por mala calidad del material, defecto de mano de obra o dimensiones diferentes a las especificadas. Para ello, se estipulaba que el contratista facilitaría los instrumentos y calibradores necesarios para el reconocimiento: «... The inspecting officer whom the Chief of the commission may appoint has the right of rejecting those portions of the work which are not according to the specification for the Quick firing guns, and the general plan of the whole of the material which accompanies this contract, and in which are stated the principal dimensions and weights, and allowances of the same, the list of spare parts and set of reloading tools. He may also have the right of rejecting any work which he may consider defective either on account of bad quality of the material or for the want of finish in the workmanship...» (60).

(58) Se puede consultar una relación valorada de los aparatos, máquinas y herramientas necesarios para el arsenal de Cartagena que debían adquirirse en Inglaterra y que ocupaba 11 hojas en A.A.B., Comisión de Marina en Inglaterra, legajo 3, así como la relación de los pedidos hechos por los Deptos. a la Comisión de Marina en Londres en el legajo 113. De veinte hojas consta la especificación de 27 ítems en un contrato con la Whithworth y de diez las de especificación para la construcción de un torpedero de Rennie, en la misma fuente.

(59) A.A.B., Comisión de Marina en Inglaterra, legajo 1, Asuntos generales.

(60) *Ibidem*.

5. Al cumplirse debidamente los términos del contrato, la comisión convenía en pagar la cantidad acordada en el presupuesto y que se detallaba minuciosamente. La real orden que aprobaba la compra puntualizaba el importe de la misma.

Dicho importe se abonaba generalmente en dos plazos: un tercio, al firmarse el contrato; y el resto, cuando el producto hubiera sido concluido, reconocido y entregado a bordo a la presentación del conocimiento de embarque. Cuando se trataba de un pedido de munición o armamento, se especificaba que se cargaba una cantidad extra por el empaquetado y la entrega, embalaje que siempre debería ser devuelto a la casa de procedencia. En estos casos, también se clarificaba qué materiales servirían de prueba para que el inspector aceptase la totalidad del pedido, siendo muy usual la siguiente coletilla: «... the firing proof will be made not exceeding 2 rounds per gun, say 12 rounds in all (...) for the machine guns the inspector officer will select one of the guns with which the firing proof will be made not exceeding 2 rounds per barrel, say 10 rounds in all...».

Si se produjese un retraso en la entrega, se impondría una multa equivalente a un tanto por ciento a la semana (variable del 1,5 al 5 por 100) del valor del material no entregado, cantidad que se deduciría del importe total del contrato. Casi a finales de siglo, se introdujeron algunas variantes que determinaban los posibles retrasos, como se indica a continuación: «...failing to complete ready for inspection any of the material enumerated in the annexed specification or within one month later, except so far as they may be prevented by strikes or other general disputes with their workmen, fire or destruction to their works, His Excellency the Minister of Marine in Spain or his representatives in England shall be entitled to deduct as and by the way of liquidated damages for each complete calendar month during which the material shall be delayed beyond the dates stipulated, a sum not exceeding 2 and a half per cent in amount from the prices named in the specification...» (61).

No obstante, existieron algunas excepciones tratándose de la compra de buques, como así lo demuestran los partes relativos a la construcción de los *Reina Regente*, *Isla de Cuba* e *Isla de Luzón*. En tanto, se especificaba que, al firmarse el contrato, se abonarían 34.828 libras, 11 chelines, la misma cantidad al terminar 300 toneladas, 600, 900, 1.200 y cuando las pruebas se hubieran llevado a cabo de modo satisfactorio y el barco estuviera listo para su entrega; el total había ascendido a doscientas treinta y cuatro mil ochocientas libras esterlinas. En los otros dos casos, de la casa Armstrong, Mitchell & Co., se pagó una sexta parte al firmarse el contrato, o sea 16.100 libras; idéntica cantidad, al término de dos meses de la fecha, al término de 4 meses, al botarse al agua el segundo crucero, a los dos meses del lanzamiento y el resto al completarse cada buque respectivamente, lo cual sumó un total de noventa y seis mil libras.

(61) *Ibidem*.

6. El último paso consistía en la firma del contrato por duplicado, devolviendo uno a la casa inglesa y quedando archivado el otro.

Después de ver con qué excesiva minuciosidad y exactitud se realizaban los contratos, nos parece evidente que las compras de material llevadas a cabo por los miembros de la Comisión debían dar buenos resultados, y realmente cabría esperar pocas reclamaciones.

Sin embargo, no es eso lo que se afirma en *Política naval de la Restauración*: «... (las comisiones), en ocasiones, demostraron su inexperiencia ante los nuevos materiales; en el contrato con la “Nordenfelt” de 12-V-1888 para la adquisición de artillería, se especificaba que debía ser “de la mejor clase de acero y provistos de mecanismos del mismo modelo de los que se entregaron al Almirantazgo inglés, con todas las mejoras y adelantos aceptados y aprobados por el mismo” (62). Lo que era, en verdad, una demostración de inseguridad de la propia opinión.

»De forma más clara, se presentó el problema con las pruebas de las corazas de los *Vizcaya* en la misma Inglaterra. La comisión mostró una total inexperiencia en la prueba de fuego de las corazas, no sabiendo si era la “standart” [sic] del Almirantazgo, o cómo valoraba éste los resultados. Las corazas quedaron agrietadas en la prueba, cosa normal hasta cierto punto, límite que la comisión no se atrevió por sí misma a establecer...» (63).

Nosotros no hemos encontrado en las fuentes consultadas contratos anulados o negativos a aceptar el producto, terminado o no. Sí es verdad que aparece alguna carta mencionando, por ejemplo, no haberse firmado el proyecto de contrato por no ir acompañado de las especificaciones, tablas de dimensiones y tolerancias y planos que se mencionaban en la Real Orden correspondiente, o por no haber incluido alguna, como la de la entrega del material (64): «... On pursuing the contract for the manufacture of the 20,000 25 mm cartridges sent to me with your letter of the 3rd last, I have missed the usual article about the fine in case of retard in delivery, and as I know that my government would not approve the contract with the said article, I have added it, hoping that you will return me a copy after being signed by you.

»As to the draft of contract for the tube for the 57 mm and 42 mm guns I must send it to Madrid for approval as I am not yet authorized to sign it, but before I do it, I must request you to state the time you require for the manufacture as to be able to fill the blank space left in the draft of contract...» (65). En otros casos también se piden explicaciones: «... El Capitán General del Departamento de Cádiz manifiesta que la corticina que protege la cubierta del torpedero *Retamosa* se halla en tal mal estado que exige su pronto y total reemplazo siendo la causa su mala colocación que se ha demostrado hallando

(62) A.A.B., Comisión de Marina en Inglaterra, legajo 6, Artillería, Expedientes 1 a 16. 1888-1889.

(63) RODRÍGUEZ GÓNZÁLEZ, A.R.: *op. cit.*, p. 299.

(64) A.A.B., Comisión de Marina en Inglaterra, legajo 1, Artillería.

(65) *Ibidem*.

sitios en que no estaba adherida a las planchas, la excesiva temperatura que se desarrolla cuando se navega a toda fuerza y los agujeros por quemaduras producidas por las chimeneas (...) La avería producida puede dar lugar a otra de mayor consideración pues cuando el agua entre la corticina y las planchas posible es que al levantar aquella se encuentren esta en mal estado todo lo cual si siempre entraña gravedad la tiene mayor aún en un torpedero que sólo ha hecho su primera navegación, por todo lo cual S.M. se ha servido también disponer se explique por esa Comisión la razón del poco cuidado que los Sres. Yarrow parecen haber aportado a la construcción del *Retamosa* y como siendo una de las condiciones elementales de todo torpedero que las chimeneas estén dispuestas de manera que no dejen pasar llamas, ni chispas, aquellas carecen de toda principal condición hasta el punto de que despidan carbones encendidos de tamaño suficiente para producir agujeros en la corticina; como se probó y recibió ese torpedero con tal defecto y como fue su construcción inspeccionada que pasaron defectos como los enunciados, o si los constructores abusando de la falta de personal inspector no cumplieron lo que de su buen nombre debía esperarse y la contrata lo exigía...» (66).

Terminados todos estos trámites, se remitía al Ministerio de Marina, cuya Sección de Contabilidad pedía un crédito para la fabricación de este material. No pocas veces y tras los referidos cambios en los contratos variaba igualmente la cantidad presupuestada, lo que obligaba a cambiar los créditos aprobados. También, con frecuencia, surgía el problema de que el pedido, incluso ya iniciada su construcción, debía ser ralentizado debido a que se había agotado el presupuesto y había que esperar al del año siguiente, con todo lo que ello implicaba. En caso de que esto no ocurriera, la Dirección General de Contabilidad notificaba a los banqueros el pago de la cantidad necesaria, una vez aprobado por real orden el crédito correspondiente.

Varias eran las formas que se utilizaban para enviar el material a España, aunque también se remitían directamente a otra firma, en el caso de distintas piezas para un buque, por ejemplo. Lo más usual era utilizar vapores españoles (alguna vez ingleses) que aprovecharían así el viaje de vuelta, rentabilizando los gastos. De tal manera lo disponía el Ministerio de Marina en una Real Orden de abril de 1887 indicando que «... cuando en lo sucesivo tenga que enviar á España efectos para la Marina, á ser posible, aproveche la salida de los vapores españoles que se dirijan á nuestros puertos...» (67). Con posterioridad, también se utilizaron los servicios de compañías especializadas de ambos países (68).

Estos envíos debían incluir una minuciosa relación de lo que se transportaba y la cuenta detallada de los gastos. Ya en nuestro país, se seguían las instrucciones de la Real Orden de 29 de diciembre de 1888 especificando los

(66) A.A.B., Comisión de Marina en Inglaterra, legajo 1, Asuntos generales.

(67) A.A.B., Comisión de Marina en Inglaterra, legajo 1, Artillería.

(68) Como podían ser la Compañía Trasatlántica, British India Steam Navigation Co., o cualquier otra de las que aparecían en periódicos como el *Shipping & Mercantile Gazette* o el *Lloyd's List*.

datos necesarios para efectuar el desembarco del material traído del extranjero: «...Dada cuenta la comunicación oficial de V.S. de 19 del actual, consultando acerca de si lo dispuesto en Real orden de 6 del mismo mes debe considerarse como adición á las instrucciones de 6 de Agosto de 1886 para la contabilidad de las comisiones de Marina en el extranjero, S.M. el Rey (q.D.g.), y en su nombre la Reina Regente del Reino, se ha dignado disponer se manifieste a V.S., que el objeto de dicha Real orden es el de poder facilitar á la Dirección General de Aduanas los datos necesarios para autorizar el desembarque de los efectos en la Aduana de entrada de la Península, por lo que aún cuando no se refiere esta medida á las instrucciones que para dicha contabilidad se dictaron en 6 de Agosto de 1886 y sin alterar para nada de lo dispuesto en ellas; entendiéndose que si no fuera fácil ó posible remitir á este centro un duplicado del conocimiento de embarque, bastará una nota que exprese el nombre del buque, fecha de salida de la expedición, puerto de salida y de destino, y numero de bultos, peso, marcas y clase de embalaje y del contenido, para el objeto que se propuso la Real orden de 6 del actual...» (69).

Tras realizar muchos pedidos, se estudió después la posibilidad en algunos casos de la instalación de la firma extranjera en suelo español, bien mediante la venta de la patente o por la apertura de una sucursal aquí. Delmard (70) fue una de ellas. Así, en enero de 1887, la comisión remitió un informe (que debía incluir planos y tablas de tolerancia) sobre el coste del material y herramientas necesarias para producir 1.000 proyectiles a la semana de todos los calibres. En el mismo se reseñan los pasos para la fabricación de granadas ordinarias y *shrapnels* por el procedimiento de estriado a presión hidráulica, adoptado por la Marina inglesa, paso que se consideró imprescindible a la hora de tomar la decisión. El total del presupuesto, incluidos los derechos de patente, ascendían a £ 15.966 y se añadía que «...Mr Delmard esta dispuesto á enviar á España dos ó cuatro operarios practicos para instruir el personal de talleres y su salario seria en este caso convenido y pagado por el Gobierno español...» (71). Tras su posterior estudio, se llegó a la conclusión de que su excesivo precio lo hacía inaceptable; hay que tener en cuenta que sólo los 50 proyectiles de 16 cm para las pruebas que iba a llevar a cabo la Junta de Experiencia de Artillería del Departamento de Cádiz ascendían a 8.025 ptas.

Hemos de señalar, pues, que no hemos encontrado más que este tipo de esfuerzo de implantación en suelo español, que nunca se llegó a plasmar en su totalidad, alcanzando como mucho la entidad de socios o colaboradores, como el caso de Plasencia de las Armas o Martínez de las Rivas-Palmer. La primera había firmado un contrato el 23 de mayo de 1889 con Nordenfelt para la fabricación de 28 cañones de 57 mm y dos de 42. En el contrato, apar-

(69) Legislación marítima 1888, p. 1428.

(70) Maurier Delmard, con sede en el 11 de Victoria Road, Old Charlton, Kent, figuraba en sus membretes como «contractor to Her Majesty's War Department, manufacturer of steel projectiles and ammunition for ordnance and machine guns, torpedo fittings, balloon equipment, &c., &c. [sic]».

(71) A.A.B., Comisión de Marina en Inglaterra, legajo 1, Artillería.

te de las consabidas cláusulas de plazos y multas, se consignaba que: «... se importarán de Gran Bretaña los cuerpos de las piezas, barrenados, rayados y con el alojamiento abierto para ajustar mecanismos de cierre y dar fuego. Pero éstos, los puntos de mira, alza y sus ajustes deben ser ejecutados en la fábrica española...» (72). El encargo ascendió a cerca de ochocientas mil pesetas y pronto siguieron otros, ampliando las piezas del cañón-ametralladora Maxim de 37 mm. También se fabricaron montajes, accesorios, herramientas y granadas de distintos calibres.

En cuanto a la otra compañía, podemos decir que se creó en 1888 al objeto de atender el encargo del Gobierno de construir el *Infanta María Teresa, Oquendo y Vizcaya* (73). La sociedad, también conocida como Astilleros del Nervión (74), se debía a la unión del español José Martínez de las Rivas, que aportaba el capital, y el ingeniero naval británico Sir Charles M. Palmers, responsable técnico, ligado a la firma Yarrow y las Brown y Cammell de Sheffield. Posteriormente, cobró mucha importancia, llegando a ser considerada como una de las más relevantes en la construcción naval española.

Asistir a pruebas de materiales

Asistir a pruebas de materiales como los buques construidos por firmas británicas era otro deber de la comisión. Aunque parece algo lógico y normal, en los primeros años de su funcionamiento, dicha presencia no estaba permitida. Como se puede observar en la presente carta, hubo que esperar hasta comienzos de 1868 para que se derogase la mencionada prohibición: «... Legación de España en Londres, 11 de Enero de 1898 = My Lord, He tenido la honra de recibir la nota de V.E. de 8 del corriente, en que se sirve participarme la determinación adoptada por el Sr. Ministro de la Guerra, derogando la prohibición que hasta hoy regía, de admitir á los oficiales extranjeros á presenciar los experimentos del arma de artillería (...) y consintiendo en que desde ahora en adelante puedan verificarlo, excepto en circunstancias especiales, valiendose de los respectivos embajadores y Ministros extranjeros en la Gran Bretaña, para que por su contacto se les conceda la autorización oportuna que podra obtenerse acudiendo directamente al Ministerio de la Guerra, como se verifica en casos análogos (...)

» = Creo interpretar fielmente las intenciones de mi gobierno en significar á V.E. mi satisfacion por este acertado paso que coloca á los oficiales del ejercito español que se dirigen á este pais en igual pie [*sic*] y bajo la misma consideracion que se guarda siempre en España á todos los militares extranjeros, á

(72) A.A.B., Comisión de Marina en Inglaterra, legajo 6, Artillería.

(73) Todo lo relativo al contrato se puede revisar en Legislación marítima 1889, p. 295 y ss.

(74) La descripción del astillero, incluidos sus planos, la podemos encontrar en *Revista General de Marina*, año 1890, t. I, pp. 117-135.

quienes nunca se ha puesto obice alguno para visitar y examinar los establecimientos de la Península, cuando lo solicitan en la forma y por los medios acostumbrados...» (75).

Ello serviría, posteriormente, bien para estar al tanto de los avances logrados en el ramo como para futuras compras. Un buen ejemplo de ello lo encontramos en varias cartas de finales de 1886 y comienzos del siguiente sobre una demostración, solicitada con anterioridad por la comisión, realizada por la firma Yarrow ante Evaristo Casariego, y cuyo resultado fueron las adquisiciones de los torpederos *Azor* y *Halcón*: «... We have the pleasure to send you a line simply for the purpose of confirming the appointment for eleven o'clock tomorrow for a run in our last new torpedo boat. We trust the snow and ice which is floating in the river will not prove a source of difficulty in showing you the proper performance of the boat. We propose to have steam up at eleven o'clock, when we trust to see Y.E. and as many of the gentlemen connected with the Spanish Commission as can be present.

»Acting upon the suggestion made in your interview with Mr Yarrow as to the importance of being able to drive a torpedo boat at a show speed (which we thoroughly appreciate and agree with) we tried yesterday what we could do in this direction, and find no difficulty in driving the boat at a speed of from two-and-a half to three knots, the engines being completely under control. We propose to show you the boat performing in this way, also the remarkable steering power of it, and to make a short run at full speed, the trial being arranged so as to occupy about one-and-a half hours, returning here at about half-past-one.

»We take this opportunity to forward you a copy of last week's Graphic and Engineering in both of which publications will be found mention made of this boat. We would observe that we are not in any way responsible for the torpedo gear adopted by the British Government, which we do not ourselves at all like. Trustly to have the honour of seeing your Excellency tomorrow at eleven, we remain...» (76).

Ya hemos mencionado que la asistencia a estos actos no siempre culminaba con informes positivos sobre lo observado relativo a una casa, y así encontramos en la misma fuente un informe de Víctor Concas, en aquel entonces capitán de fragata afecto a la comisión, sobre un torpedero de mar en construcción por la firma The Defence Vessel Company de Bristol, que señalaba que «... el buque con 160 libras de presión en sus calderas y con 2 pulgadas de presión de aire, á duras penas alcanzó diez y siete millas, si bien es verdad que se veía desde luego la falta de conducir con aquella seguridad y arte especial que bien puede asegurarse que en manos de Yarrow ó de Thornycroft hubiera alcanzado el buque con una ó mas millas sobre las diez y siete...» (77).

(75) Archivo del Ministerio de Asuntos Exteriores. Correspondencia. Embajadas y legaciones. Gran Bretaña, 1867-68, legajo 1.561.

(76) A.A.B., Comisión de Marina en Inglaterra, legajo 1, Asuntos generales.

(77) *Ibidem*.

Tampoco todos los buques adquiridos respondían a las expectativas que habían motivado su incorporación a la Armada, lo que, lógicamente, preocupaba al Ministerio de Marina. Hubo así que recurrir a la R.O. de 30 de octubre de 1882, que dispuso la necesidad de supervisar con más celo la construcción de buques encargados en el extranjero, puesto que se habían detectado problemas en el estado de varios de ellos, a pesar de contar con pocos años de servicio, pues tales defectos obligaban a realizar costosas reparaciones. Se instaba continuamente, pues, a las comisiones a extremar su labor de vigilancia, asegurándose de que los materiales empleados reuniesen las mejores condiciones.

Los certificados de ensayos que hemos encontrado se refieren casi exclusivamente a las cadenas y munición (78). En los primeros se indicaba el nombre de la compañía (no siempre la misma que las construye, puesto que existían firmas especializadas como Lloyd's Proving House), sus números correspondientes, los materiales con que estaban hechas, sus dimensiones y la certificación de que realmente habían soportado un cierto peso. En cuanto a los segundos, se limitaban a indicar las filiaciones de los cañones, su destino y el medio de transporte hacia la Península, así como también la munición que hubiera sido inspeccionada y probada, junto a las dimensiones y tolerancias de fabricación de dicho armamento como se puede observar: «... Sir, as requested in your letter of the 13th inst, we beg to forward you enclosed the copies of certificates of proof of the 14 42 mm Mark A guns and carriages for the Spanish torpedo boats: 42 mm Mark A n° 4122, length of barrel 68", 9. Dartford, 12th January 88...» (79).

Como se puede observar, éste fue uno de los aspectos negativos que se consideraron en contra del trabajo de la comisión naval. Nosotros creemos, por el contrario, que se trata de un dato más, meramente anecdótico si tenemos en cuenta la cantidad de papeleo burocrático y las presiones existentes.

Conseguir técnicos extranjeros

En el siglo XVIII (80), era frecuente hallar en los arsenales del Estado técnicos foráneos. Tras la parálisis sufrida por los arsenales españoles en la primera mitad del siglo siguiente, su presencia fue precisa de nuevo, como lo puede

(78) En *Revista General de Marina*, año 1880, t. II, p. 117, se hace alusión a que la comisión de Marina en Londres acababa de recibir y examinar las 4 anclas de proa que se encargaron a Martin de 3.300 kilogramos cada una con arreglo a la patente de su invención con destino a la fragata *Aragón*. En la misma fuente, año 1881, t. II, p. 236, se habla de la botadura del crucero *Gravina* que había sido construido «... bajo la inspección de la Comisión española de Marina en Londres, de la que es presidente el capitán de navío de 1.^a clase Don Zoilo Sánchez Ocaña...».

(79) A.A.B., Comisión de Marina en Inglaterra, legajo 1, Asuntos generales.

(80) En el artículo de la misma autora mencionado al comienzo, ya comentábamos que en la comisión que llevó a cabo Jorge Juan en Inglaterra se mencionaba la necesidad de traer varios técnicos extranjeros a España. Posteriormente, y tras la autorización de salida de trabajadores especializados en 1825, su presencia fue continua y muy valiosa; es más, diríamos que imprescindible.

corroborar el hecho de que en marzo de 1868 todos los maestros de talleres de la factoría de máquinas del arsenal de Ferrol fuesen extranjeros, a excepción de uno.

La dependencia tecnológica española en este aspecto tuvo un fiel reflejo en los numerosos documentos de solicitud de pasaporte de súbditos ingleses que se trasladaban a la península, islas o colonias como especialistas en oficios relacionados con la nueva era industrial. 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 atender a su servicio. No obstante, según la *Guía del Archivo Museo Don Álvaro de Bazán* (81), dado que la aplicación del vapor para la propulsión de los buques se produjo en España con algún retraso, cuando se adquirieron los primeros buques hubo que contratar maquinistas extranjeros, tanto para el servicio de las máquinas como para su conservación y las reparaciones que pudieran presentarse. Se pueden encontrar en el Archivo General de la Administración (82) muchas cartas de personal extranjero que solicitaban el correspondiente permiso de las autoridades inglesas para venir a nuestro país. Como dichas salidas comenzaron a ser frecuentes, el Gobierno británico las fue normalizando, como se puede apreciar en la publicación del *London Gazzette* el 12 de mayo de 1855 de las denominadas *Regulations respecting Foreign Orders*: «... No subject of Her Majesty shall accept a foreign Order from the Sovereign of any foreign country, or wear the insignia thereof, without having previously obtained Her Majesty's permission to that effect, signified by a warrant under the Royal sign manual...» (83).

Como dato a tener en cuenta, señalamos que en el contrato para la construcción de los tres cruceros de faja blindada y cubierta protectora de la casa Martínez de las Rivas-Palmer de Bilbao, se ponía como cuarta condición el siguiente texto: «... los operarios de todas las clases y oficios que los Señores Martínez de las Rivas-Palmer ocupen en la construcción de los cruceros, serán españoles, exceptuándose aquellos que, por la especialidad de su profesión, no puedan encontrarse en su país, que entonces podrán ser extranjeros, pero sin que su número exceda de la cuarta parte del total de operarios empleados, de forma que las tres cuartas partes por lo ménos de los obreros empleados en las construcciones de los tres cruceros serán españoles, y la otra cuarta parte podrá ser extranjera, según especificaba [*sic*] la base primera del concurso para la construcción de los buques...» (84). De hecho, en los talleres de maquinaria figuraban el 1 de enero de 1892 ciento noventa y ocho ingleses, novecientos cuatro españoles y seis de otras nacionalidades.

(81) VIGÓN, Ana M.^a: *op. cit.*, p. 127.

(82) Véase, por ejemplo, A.G. A., Asuntos Extranjeros, legajo 10, caja 4006. Sobre pasaportes.

(83) *Ibidem*.

(84) Legislación marítima 1889, p. 295 y ss.

Generalmente, estos técnicos se especializaban en la construcción y montaje de los buques que se realizaban en España, pero que siempre utilizaban maquinaria y artillería de fabricación extranjera. Así, no encontrándose personal especializado ni materiales en España para realizar la instalación de materias explosivas en un buque, se pedía a la Comisión enviase un maestro operario que dirigiera la instalación: «... He recibido su comunicación del 10 del corriente relativa al material de tiro rápido Nordenfelt que tiene a bordo el buque de su digno mando y como quiera que el espacio de que aquí puede disponerse para abrir la caja es muy limitado, necesitándose por consiguiente que todos los efectos vayan siendo instalados a medida que se vaya desempacando, considero lo más conveniente el que la Compañía Nordenfelt envíe un Maestro operario inteligente que dirija la operación hasta dejar instalado todo el material. Este operario irá tan pronto como V.E. me participe haber recibido el cañón y montaje de 42 mm que debió ser remitido en el día de ayer y tanto por economía como por brevedad en ese servicio manifestaré al Sr. Nordenfelt que dicho individuo alojará y comerá a bordo en los 2 ó 3 días que tenga necesidad de permanecer ahí...» (85).

Este otro texto pertenece a un contrato de varios maquinistas ingleses que vinieron a trabajar a nuestro país mediante la comisión y que nos puede servir de modelo: «... En la ciudad de Newcastle-on-Tyne á nueve de Mayo de mil ochocientos setenta y cuatro, ante el Señor Don Francisco de Yebra de Sanjuan, Cónsul de España en los Condados de Northumberland y Durham, Inglaterra, por fé [*sic*] de mi el infraescrito Viceconsul y presentes los testigos que al final se mencionarán, parecieron [*sic*] de una parte Don Tomas Salinas, capitan del vapor español denominado *Correo de Alicante*, surto actualmente en el puerto de South Shields, de este distrito consular, y de la otra Joseph Grant y Thomas McLean, súbditos ingleses, quienes manifestaron que hallándose prontos á salir para el puerto de Alicante, en España, han resuelto entre si elevar á contrato formal y solemne, las bases convenidas amistosamente, á fin de que los intereses de las partes queden suficientemente garantidos [*sic*]. En su consecuencia los contrayentes se obligan de comun acuerdo á observar y cumplir las condiciones siguientes:

»1ª.— El ingeniero Joseph Grant se compromete á servir por seis meses en el referido vapor *Correo de Alicante*, como primer maquinista, ganando quince libras esterlinas cada mes y manuntencion, con arreglo á costumbre.

»2ª.— Thomas McLean se compromete tambien á servir seis meses la plaza de segundo maquinista, en el mismo buque, ganando diez libras esterlinas cada mes y manuntencion, con arreglo á costumbre.

»3ª.— El primer maquinista Joseph Grant garantiza la capacidad y carácter de Thomas McLean en el cumplimiento de sus funciones como ingeniero, y se obliga á responder con sus bienes y haberes si el referido Thomas McLean no fuese hábil en el desempeño de sus deberes como segundo maquinista.

(85) A.A.B., Comisión de Marina en Inglaterra, legajo 1, Artillería.

»4ª.— El capitán será libre de hacer las escalas y arribadas que crea conveniente.

»5ª.— Los referidos Joseph Grant y Thomas McLean no podran embarcar cosa alguna á bordo sin estar autorizados para ello por el capitán, y si lo embarcado fuese de ilícito comercio lo arrojará al mar, siendo de cargo del contraventor [*sic*] los perjuicios que se siguieren.

»6ª.— El capitán Don Tomas Salinas se compromete por su parte á pagar el salario convenido por las condiciones primera y segunda, al fin de cada mes vencido, contando desde la fecha de este contrato, y á darles manuntencion y trato razonable, con arreglo á uso y costumbre.

»7ª.— Cuando termine el periodo de seis meses, tiempo por el que se hace este contrato, la última paga y liquidacion deberá tener lugar en Alicante.

»8ª.— Si durante el tiempo de este contrato falleciese alguna de las partes Joseph Grant o Thomas McLean, se abonará por el capitán á sus herederos el salario devengado que le corresponda, conforme á lo dispuesto en el Art.º 730 del Código de Comercio, obligándose el mismo á observar y cumplir lo que para estos casos previene el 647 del espresado [*sic*] Código.

»Las referidas partes prometen cumplir este contrato sin contravenirle por motivo alguno, bajo obligacion de sus bienes presentes y futuros con renunciaciones necesarias. En cuyo testimonio asi lo otorgan ante la Señoría y lo firman en este Consulado el dia, mes y año arriva [*sic*] espresados [*sic*] los mencionados...» (86).

El jefe de la comisión debía certificar, al final del período señalado, los días de permanencia trabajando para el Gobierno español, las actividades que había desarrollado (inspección o montaje), los buques en donde había estado trabajando y si la comisión había quedado satisfecha de su labor o no, como se puede comprobar: «... El Excmo. Sr. Don Evaristo Casariego, capitán de navío de 1ª clase y jefe de la Comisión de Marina en Londres, certifico que el ingeniero de la casa Swarzkopft Mr. Hugo Martini ha permanecido en Inglaterra desde el dos de julio de 1886 al 28 de octubre de 1887, en la inspección y montura de los aparatos de torpedos del caza-torpedero *Destructor*, torpederos *Habana*, *Ariete*, *Rayo*, *Azor*, *Halcón* y de los cruceros *Isla de Cuba*, de *Luzón* y *Reina Regente*, quedando esta comisión completamente satisfecha de sus trabajos. Y para que conste, firmo la presente en Londres a 21 de octubre de 1887...» (87).

Elaborar y archivar documentación diversa

En este apartado, creemos interesante incluir diversos tipos de cartas que se enviaban y recibían en la comisión, y que formaban parte de su labor cotidiana.

(86) Archivo Histórico de Protocolos de Madrid. Consulado de Newcastle-upon-Tyne, años 1860-1881. Protocolo 37.120.

(87) A.A.B., Comisión de Marina en Inglaterra, legajo 1, Asuntos Generales.

En los partes mensuales se especificaban los buques que estaban en obras en Inglaterra. Las cartas iban dirigidas al Ministerio de Marina, a la sección de Fomento. Todo se reducía a un listado escueto de los nombres y, a veces, se añadía si había algún buque casi terminado (esperando que se secase la pintura, por ejemplo) o pendiente únicamente de entrega.

Se enviaban frecuentemente traducciones de artículos publicados en revistas especializadas así como otras publicaciones que se enviaban para la biblioteca del Ministerio de Marina, como los presupuestos de la Marina inglesa, informes sobre la administración de dicha Armada, sobre sus adquisiciones, discursos de los lores del Almirantazgo, proyectos presentados ante el Parlamento, libros sobre construcción de buques, diversa legislación, como los tratados vigentes sobre Gran Bretaña y otros países (sobre diferentes temas como entrega de malechores, relaciones judiciales, ejecución de sentencias, cumplimiento de exhortos y demás actos notariados), ejemplares de la guía de forasteros, etcétera.

Tras comentar con bastante profundidad el trabajo de los miembros de la comisión de Marina en Londres, pasamos a relatar su final. Nos gustaría haber resaltado todo lo complejo que resultaba la dirección y funcionamiento de las comisiones, toda la crítica destructiva que surgía desde España y los buenos resultados obtenidos, a pesar de ello.

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 las de París y El Havre así como su personal; también se redujo personal en la de Londres y se suprimió la de Estados Unidos, que se restableció 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. Las campañas de Cuba y Filipinas de 1896 dieron mayor urgencia a las construcciones previstas para la Armada en Francia e Inglaterra. Mientras, por su parte, la comisión de Marina en Italia se ocupaba del armamento de artillería en Génova.

A consecuencia de la pérdida de Cuba y Filipinas, 1899 fue un año de grandes restricciones en la Armada. Una de las primeras medidas que se tomaron a tal fin fue la de disolver gran número de comisiones de Marina en el extranjero. Así, por la R. O. de 14 de abril de dicho año, se suprimieron las de Alemania, Estados Unidos, China, entre otras, así como distintos agregados navales en varias embajadas; las comisiones de Marina de Francia e Inglaterra se redujeron sencillamente 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 uno de julio, se suprimieran las comisiones de Marina en el extranjero. Las funciones de inspección facultativa y demás, que hasta entonces habían desempeñado, quedarían a cargo de los agregados navales que se designaran para las embajadas y legaciones. Así, se autorizó a los jefes de las comisiones de Londres y El Havre a proceder al cierre de sus dependencias el 30 de junio y entregar, al día siguiente, todo lo que allí quedara a los agregados navales que los habían de sustituir (generalmente del mismo ramo).

Sin embargo, el 26 de diciembre del mismo año se resolvió mantenerlas de forma permanente para la contratación de obras, pertrechos y demás material para la Armada que no podía proporcionar la industria nacional, considerándose que esta función era poco compatible con la de los agregados navales, tanto por la diversidad de las funciones que a cada uno correspondía, como por la amplitud de ellas. Por tanto, se mantendría una comisión única, en Europa, que tendría su sede en París. Finalmente, serían absorbidas por la legación.

Bibliografía y fuentes

- RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, A.R.: *Política naval de la Restauración (1875-1898)*. Editorial San Martín. Madrid, 1988.
- VIGÓN, Ana M.^a: *Guía del Archivo Museo «Don Álvaro de Bazán»*, Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid, 1985.

Archivo de Marina Don Álvaro de Bazán

Comisión de Marina en Inglaterra:

- Legajo 1.—Asuntos generales, 1886-1887.—Expediente de 1890-1892. Artillería, 1886-1887, n.º 1 a 32.
- Legajo 2.—Artillería, 1886-1887, n.º 33 a 34. Ultramar: Cuba, Filipinas, Fernando Poo, 1886-1887.
- Legajo 3.—Expedientes de la Sección de Ingenieros.—Asuntos generales, 1887. Cartagena y Cádiz, 1887.
- Legajo 6.—Artillería.—Expedientes 1 a 16, 1888-1889. Artillería.- Partes de Obras y Reconocimientos, 1889, 1891 y 1898.
- Legajo 28.—Correspondencia Interventores, Intendentes, etc., 1890. Correspondencia Intendentes, etc., 1893. Correspondencia de Frederik Huth and Co., 1896. Varios Asuntos, 1896.
- Legajo 30.—Correspondencia Intendencias, Intervención, Banqueros, etc., 1899.
- Legajo 47.—Correspondencia con Capitanías y Comandancias generales, 1889-1899. Miscelánea de contabilidad, 1886-1888. Madrid, 1899-1900. Correspondencia diversa, 1889-1896.
- Legajo 52.II.—Intendencia Ferrol.—Acopios y Hospital, 1902-1904. Intendencia Cádiz.—Acopios, 1902-1904. Relaciones de efectos remitidos a Ferrol, 1893-1902. Relaciones de efectos remitidos a Cartagena, 1895-1902.

- Relaciones de efectos remitidos a Ultramar, 1893-1898.
Relaciones de efectos remitidos a los Astilleros del Nervión desde Glasgow y Liverpool, 1893-1895.
- Legajo 80.—Presupuestos de Ultramar.—Cuentas documentadas. Adquisición de material, 1898.
 - Legajo 82.I.—Cuentas de Ultramar.—Giros de Madrid, 1885-1895.
 - Legajo 108.—Registro de pagos a casas comerciales, 1886-1878.
Libro de descuento a favor de Hacienda, 1887-1903.
Diario de caja de créditos y fondos en efectivo, 1894-1895.
Diario de caja de créditos y fondos en efectivo, 1895-1905.
Copiador de correspondencia con autoridades, 1887-1898.
Registro de correspondencia oficial, 1868-1875.
Registro de correspondencia oficial, 1875-1877.
Registro de correspondencia oficial, 1897-1906.
Libro de pagos por adquisiciones para Ultramar, 1892-1906.
 - Legajo 109.—Correspondencia de carácter comercial del Jefe de la Comisión, 1883-1885.
 - Legajo 113.—Peticiones de material de los departamentos, 1897-1898.
 - Legajo 113.bis.—Órdenes de adquisición de material en el extranjero, 1898-1899.
 - Legajo 114.—Registro de adquisiciones, 1880-1881.
Registro de adquisiciones, 1882-1883.
Registro de adquisiciones, 1883-1885.
Registro de adquisiciones, 1884-1890.
Registro de adquisiciones, 1894-1900.
Registro de adquisiciones, 1886-1892.
 - Legajo 116.—Guías de remisiones de material y documentos correspondientes a las cuentas, 1861-1869.

Museo Naval de Madrid

- Impreso 10.049.—José de Carranza y Echevarría.

Legislación marítima. Manual de Reales Órdenes de Generalidad para el gobierno de la Armada

- Año 1881.
- Año 1888.
- Año 1889.

Revista General de Marina

- Año 1880, tomo II.

ESTHER VAN RIET GUTIÉRREZ

- Año 1881, tomo II.
- Año 1884, tomo I.
- Año 1890, tomo I.

Archivo General de la Administración

Grupo de fondos I. Contabilidad:

- Caja 47.—Contabilidad general del Ministerio. Circulares 1898-1899.

Sección de Asuntos Exteriores.—Servicio Exterior del Reino Unido. 77.1.
Londres, Embajadas de España.

- Legajo 3. Caja 4.000. Reales Órdenes 1850. Correspondencia de y con el Foreign Office. Obligaciones sanitarias de los cónsules.
- Legajo 10. Caja 4.006. Sobre pasaportes.
- Legajo 82. Caja 5.195. Correspondencia con el Ministerio de Estado, 1886.

Archivo Histórico de Protocolos de Madrid

Consulado de Newcastle-upon-Tyne, años 1860-1881:

- Protocolo 37.120.

Revista de Historia Naval

- Año 1999, n.º 65.