

LA MARINA DURANTE LA PRIMERA MITAD DEL SIGLO XIX

Fernando de BORDEJE Y MORENCOS
Director del Instituto
de Historia y Cultura Naval

ANTECEDENTES

De modo absoluto, está hoy fuera de duda que la batalla de Trafalgar y la Guerra de la Independencia fueron los factores que más decisivamente influyeron en nuestro porvenir y los hechos que con mayor fuerza se proyectaron sobre la política general de España durante el siglo XIX, determinando muy particularmente el futuro de nuestra Marina, hasta hacer desaparecer los cauces por los que los últimos Borbones la habían dirigido, iniciándose con ello en nuestro desarrollo naval un nuevo y doloroso calvario, cuyos ecos han llegado todavía a alcanzarnos.

Si son bien conocidos sus principios y las derivaciones que TRAFALGAR nos impuso, no es menos cierto que en aquella época hubo, al menos, un hombre que a la vista de los acontecimientos que en Europa se precipitaban, supo comprender la necesidad de contar como instrumento de su política exterior con un fuerte poder naval. Aunque no lo parezca, ese hombre fue Godoy, y si por sus ambiciones y dotes personales, así como por la particular situación de entonces, ésa, como tantas otras de sus ideas, habían de fracasar, supo sin embargo recoger los pensamientos de don Antonio Valdés, por parecerle los más acertados para conseguir sus fines y de ahí provino la Real Cédula de 27 de febrero de 1807, por la que se creaba el Consejo del Almirantazgo, destinado a promover una serie de reformas que pudieran dar a la inexistente Armada un nuevo vigor y la capacidad de ocupar, dentro de nuestra política general, los legítimos destinos que le pertenecían, si bien, pese a las referidas ideas del Príncipe de la Paz, aquéllos no podían ser otros que los de servir como simple auxiliar de la Estrategia francesa, a la que, inconscientemente o no, Godoy hacía el juego, al ser presionado por Napoleón, a quien urgía la rápida reconstrucción de nuestras flotas para poder proseguir su lucha contra Inglaterra.

El citado Consejo del Almirantazgo, integrado por varios Generales, entre los que descollaba Escaño, fue desde su nacimiento un organismo totalmente sujeto y mediatizado por Godoy, por lo que se convirtió rápidamente en un simple elemento consultivo, incapaz, por tanto, de alcanzar y poseer una personalidad propia, no pudiendo emitir ninguna directiva ni, incluso, lograr orientar su acción.

De otra parte, como cabeza superior de la Armada, adolecía asimismo de la falta de una base en que pudiera apoyarse y actuar, pudiéndosele considerar como uno de tantos organismos creados a la sazón como simples elementos de presencia, porque la falta de reglamentos, la puntualización de sus funciones y hasta la disposición del necesario y adecuado personal limitaban su acción, sin poder hacer otra cosa que continuar en una situación elementalmente teórica. De ahí, ese rutinario estado de la Administración central, de los Cuerpos de Oficiales y de las dotaciones, es decir, de todas las fuerzas vivas de la Marina que, privados de una cabeza rectora, no podían hacer más que seguir subsistiendo en una vida decadente aunque algo autónoma. Por si todo ello no fuera suficiente, una de las escasas medidas tomadas por el citado Consejo fue la de suprimir el Director General de la Armada, previsto por las Ordenanzas de 1748, quien desde el pasado siglo funcionaba bien o mal, sustituyéndolo por una serie de figuras que, contra lo previsto, iban a aumentar los gastos de la esquilmada organización.

En ese estado de la Real Armada, surgió la Guerra de la Independencia, en la que la Marina iba a quedar un poco al margen, por desplazarse el centro de gravedad de la lucha al corazón de la Península, aunque naturalmente repercutiera también en sus puertos y costas.

Como era lógico, los trágicos sucesos de la contienda no dejaron de trascender en la Marina, y así, por Real Decreto de 20 de marzo de 1808, presentado al Rey Carlos IV por el entonces Ministro don Francisco Cil, se disolvió el antedicho Consejo del Almirantazgo, cuya vida oficial había sido escasamente de un año, estableciendo en su lugar otro nuevo Consejo Supremo de Marina, presidido por el Monarca, con las mismas prerrogativas y funciones que en su ramo ejercía el Consejo Supremo de Guerra, aunque era fácil entrever que no se trataba de otra cosa que la de un simple cambio de nombre, al decretarse dos días más tarde, el 22 de marzo, que el nuevo Consejo comprendería a las mismas personas del extinguido Almirantazgo, con la única variación de aumentar el número de sus miembros hasta seis.

Lo que pudiera haber supuesto esta inyección de nuevos miembros en la dirección y organización de la Armada, no podrá conocerse jamás porque, presionados y comprometidos pocos meses después sus componentes a jurar fidelidad al Rey intruso José Bonaparte, lo que unánimemente no aceptaron, dio lugar a la supresión de la nueva Junta, es decir, a la muerte de tan superior organismo.

LA MARINA DURANTE LA GUERRA CONTRA NAPOLEON

Establecidas las Juntas Provinciales de la Nación e instalada el 24 de septiembre de 1808 en Aranjuez la Junta Central, se tomaron por la misma sus primeras disposiciones para la defensa del Reino, reponiendo las antiguas Secretarías de Despacho, de las cuales correspondió al Almirante Escaño la de Marina.

Mas por las vicisitudes y circunstancias que la lucha contra Napoleón nos impuso, la vida de dicha Junta fue muy movida y azarosa, con continuos desplazamientos en el interior, hasta terminar su existencia en Cádiz, al disolverse y entregar sus poderes, a la Regencia allí creada el 29 de enero de 1810. Parece que la formación de la Regencia obedecía a la necesidad de concentrar en una sola mano todos los poderes y así, cuando en 29 de octubre de ese mismo año las Cortes de Cádiz la renovaron, redujeron sus miembros a tres personas.

Si el órgano rector no podía funcionar, era natural que los elementos subordinados, sometidos al ambiente y a los singulares caracteres de aquel tipo de guerra, no fueran capaces de reaccionar, conforme a un plan de conjunto, por lo que para la Armada la lucha contra el francés fue otro largo calvario, en el que a través de su espontánea contribución a la misma fue labrando cada día su ruina, hasta llegar a su total ineffectividad. Claro es que ello fue en parte obligado por la necesidad de acomodar su personal y sus servicios a las modalidades de la lucha en tierra y de ahí la continua expoliación en favor de esa clase de operaciones, de sus Arsenales, depósitos y hasta de los pertrechos de sus buques, junto a la organización de batallones de marinería, aparte de la pérdida de cuantos materiales y metales se disponía, entregados y fundidos en los hornos de Cádiz y de Jubia, a fin de fabricar armas y municiones. Tan mísera situación puede confirmarse por el hecho, hartamente elocuente, de que en aquel estado no hubo más remedio que aceptar de la Royal Navy la escolta de los escasos convoyes enviados o recibidos de América y, además, que la deuda contraída por el Estado con la Marina, que se remontaba, por lo menos, el año 1802, alcanzaba la cifra de 272 millones de reales, realidades que convertían a la Real Armada en un Cuerpo muerto, sumido en la indigencia más absoluta.

Cuantas medidas y disposiciones pudo dictar el Almirante Escaño para hacer frente o, al menos, para aminorar tan ominosas dejaciones, no fueron otra cosa que papel mojado, pudiéndose a lo más admitir que la efectividad de tales medidas se circunscribía tan sólo a unos cuantos kilómetros de donde el Almirante estaba, pues es absurdo pensar que, dadas las difíciles condiciones en que todo el territorio peninsular se debatía, la peculiar autonomía con que funcionaban y luchaban sus diferentes regiones y la escasez de medios de comunicaciones, pudieran ser eficaces las órdenes emanadas de la Junta Central, contrarrestando de ese modo los verdaderos caminos por los que se deslizaban y movían los Cuerpos, buques y Administración de la Marina, cuya gráfica y más cumplida descripción reside, en nuestro sentir, en aquel popular epitafio que en 1811 planeó de un rincón a otro de España y que decía así:

*Aquí yace la Armada Real.
Que a un Ministro debió el ser
y otro ignorante la hizo perecer
con crueldad inaudita y fiera saña.*

Claro es también que si esa mal compuesta cuarteta era dura y señalaba una precaria situación, sus precisas responsabilidades no podían cargarse sobre los hombros de nadie, porque sus causas venían ya de muy lejos y continuarían actuando aún muchos años, por ser la natural y merecida consecuencia de un pueblo que habiendo dado por completo sus espaldas a la mar, desde hacía cerca de dos siglos, vivía y actuaba dentro de una perfecta indigencia naval, por ninguno advertida y mucho menos reparada, sin otros fines que un mal entendido patriotismo, cargado de odios, rivalidades y pasiones que muy pronto iban a dar sus naturales frutos en las lamentables y absurdas contiendas civiles que desde 1820 consumieron nuestro siglo XIX.

Por ello, pese a la creación por Escaño de un Director o Capitán General de la Armada y de un Inspector de Arsenales; de la fundación de los Cuerpos de Ingenieros y de Contramaestres, además de hacer proseguir los estudios en la Academia de Guardiasmarinas y de fomentar otras disciplinas y trabajo en el Observatorio y Depósito Hidrográfico de Cádiz, alrededor de cuya capital se desarrollaban, cual se ve, casi todas esas innovaciones, únicamente pudiera sobresalir en la guerra y ser agotado en el haber de la Armada aquella escuadrilla de faluchos que con el nombre de “fuerza sutil” se distinguió en la defensa de dicha plaza, al mando del C. de N. don Diego de Alvear y Ponce de León.

FIN DEL INTERREGNO

No hay que explicar, por ser bien conocido, lo que fue la Guerra de la Independencia, última vez en que, salvo una pequeña minoría, a veces obligada, nuestro pueblo, sin diferencias de alturas ni de clases, ofreció un bloque compacto y resistente que, como el propio Napoleón reconoció después en Santa Elena, fue la causa principal de su derrumbamiento.

Pero, pasados aquellos instantes, la vida y la sociedad españolas van prontamente a escindirse, por virtud de opuestas e inmerecidas ideologías ante las cuales todo desaparecerá. En el exterior, los desagradecidos negociantes del Congreso de Viena nos dejarán abandonados y hasta se permitirán muy pronto intervenir en nuestro régimen interior, agravando nuestros males. Por dentro, los choques de intereses nos sumirán en una especie de guerra semicivil que, como lógica secuela, confirmará y continuará el enorme caos, tanto administrativa como económicamente, latente desde antiguo, con lo cual nada o muy poco podrá realizarse. España continuará, pues, en una irremediable decadencia, cada día más agravada, y en ella los marinos seguirán totalmente olvidados porque si la Regencia los había acosado ya durante la guerra, Fernando VII iba a matarlos por extenuación, ya que durante el primer cuarto de siglo, la Armada pagará y purgará trágicamente una aparente falta política grave, que no fue otra cosa que la de haber

influido en la Regencia y en las Cortes de Cádiz e, incluso, hasta en la opinión pública, en favor de la libertad y contra el absolutismo.

Es verdad que el liberalismo y el sentimiento antidinástico que aparentemente dominaban en la Marina, se achacaban a la permanencia en Tolón y Brest de escuadras españolas, en contacto con la Revolución francesa, aunque sus causas pudieran más bien achacarse a la completa inactividad de sus dotaciones, que había creado un estado o, mejor, una mentalidad política, muy en pugna con el ambiente absolutista que, acabado el interregno, va a presidir a todo el reinado de Fernando VII, luego que este soberano rompa y anule la debatida Constitución de 1812, para volver al estado de 1808, en que el Rey gobernaba sin trabas.

Si con esas inconscientes medidas la nación entera se sumió en una verdadera parálisis, en el Cuerpo General, como en otros muchos, se rompió naturalmente la unidad de criterio y de ideas que antes imperaban, por las implacables depuraciones efectuadas y la abolición de derechos y privilegios hasta entonces exigidos para el ingreso en la clase de Guardiamarinas, anulados por la mencionada Constitución de 1812, que rompió la armonía hasta entonces existente, introduciendo elementos considerados como extraños. La completa abolición de dicha Constitución produjo una divergencia, acaso buscada por el Rey, que deseaba la atracción de ciertos sectores, en aquellos momentos muy poco justa ni oportuna.

En tal ambiente, era natural que ningún Ministro o secretario pudiera lograr nada, pues aparte de que el Gobierno se había instalado ya en Madrid, lejos de los acuciantes problemas sentidos y advertidos en la periferia, los partidismos, el miedo, los celos y las intrigas obligaron a todos a limitar su acción a pomposos y muy retóricos discursos, en los que, aunque se clamaba contra las irregularidades en la distribución de los Presupuestos, que ya en 1812 imponían la deuda con todo el personal de la Armada de 33 mensualidades, se declinaban sin embargo toda clase de reponsabilidades. A lo más, algún que otro personaje se atrevió a protestar contra el olvido en que vivía la Marina, cuya supresión llegó a pedirse si las cosas habían de continuar en tal estado, el cual quedó fielmente reflejado en la Memoria leída en las Cortes el 4 de marzo de 1814 por el secretario del Despacho don Francisco Ósorio, quien, entre otros muchos detalles, dijo lo siguiente: "No hay Marina; los Arsenales están en ruina; el personal en abandono y orfandad; a nadie se paga", palabras muy elocuentes por sí solas, a las que nada más se puede añadir.

De los 92 buques con que España contaba en 1808, al llegar al año 1814 no quedaban ya más que 43, de los cuales 18 no podían navegar por falta de obras de mantenimiento y carenas, lo que en los últimos años de la guerra había obligado a los ingleses a tener que apoyar las operaciones del Ejército del Norte y los desembarcos en Cataluña por faltarnos el Poder naval necesario para cumplir con nuestros más elementales compromisos. Esa ostensible laguna contrastaba profundamente con los 20.000 individuos que en conjunto seguían formando los diferentes cuerpos y dotaciones de la

Armada, con derecho a percibir sueldo del Estado, carga que no reportaba beneficio alguno a quienes estaban relevados en los lejanos departamentos.

Pero si ese panorama, reflejo de una situación, era desolador, una nueva catástrofe, la Guerra de la Independencia americana, vendría prontamente a sumarse y recargar tan impresionante estado. Guerra en la que la Marina tuvo que figurar como protagonista y en la que reclamaba un puesto destacado, si bien su actuación habría de ser nula, por la despreocupación de la nación, exclusivamente ocupada en rencillas y depuraciones y, lo que es aún peor, en absurdas ideologías, a las que se deberá de modo principal el nuevo desastre, y porque con la notoria improvisación y desorientación que caracteriza dicha época, la Independencia americana no fue vista en sus exactas proporciones, por lo que se dejó pasar la hora en que aquellas subversiones hubieran podido atajarse o, al menos, solucionarse de otro modo más honroso y conveniente.

LA MARINA BAJO LOS MINISTERIOS DE SALAZAR Y VAZQUEZ DE FIGUEROA (1814-1820)

A pesar de tan desconsoladora situación, no faltaron voces generosas que trataron de salvar y poner en orden a la gran familia marinera. Entre ellas sobresalieron las del C. de N. don Luis María de Salazar, y la del secretario del Despacho de la propia Marina, don José Vázquez de Figueroa.

El primero será encargado en 1814 por el Rey de regir el Departamento, pero si dicho nombramiento pudo alumbrar algunas esperanzas de concordia y reorganización, pronto se advirtió que el nuevo Ministro reaccionaba como los otros políticos, procurando halagar al Monarca y a las altas jerarquías del Cuerpo General, ya que una de sus primeras medidas fue la de proponer y conseguir el ascenso colectivo de muchos jefes superiores. Quizá pudiera pensarse que en aquellas críticas circunstancias de represión, las ideas de Salazar trataban de crear entre el Rey y la sospechosa por liberal clase de oficiales, unos lazos de unión, pero la solución no podía ser nada justa ni eficiente, al crear un cuerpo compuesto por una monstruosa cabeza o mandos superiores, cuyos pies eran de barro.

Por Decreto de 20 de julio de 1815, volvió a instituirse el antiguo Almirantazgo, que en 1816 absorberá a la Dirección General de la Armada. Su presidencia correspondía al Rey, en tanto que la vicepresidencia recaía en el infante don Antonio Pascual, personaje calificado como el más simple de la Real Familia, sobre quien se acumularon títulos, honores y prebendas. En dicho organismo, inspirado en las conocidas ideas de Escaño sobre la exacta constitución del órgano superior de la Armada, se ven aparecer dos Juntas llamadas Ejecutiva y Forense, divididas en las siguientes secciones:

1. Navegación y maniobra, de la que dependía todo lo relacionado con la instrucción, señales, hidrografía y navegación.

2. Construcciones navales y hidráulicas.
3. Aprestos, en los que se incluían lo concerniente a los arsenales, puertos, pilotajes y acopios.
4. Longitudes y mediciones, con sus anejos de la mejora de métodos de navegación, observatorio y las escuelas y colegios.
5. Instrucción y disciplina, en donde se englobaban grados, ascensos, premios, retiros y la redacción de reglamentos.

Como anteriormente, este órgano superior no llegó tampoco a cuajar, por varias y muy diversas razones. En primer lugar, chocaba con la falta de presupuestos, pues la Hacienda Pública no estaba en condiciones de atender y entregar los recursos mínimos necesarios para comenzar a levantar a la Armada, dado que a la disolución y las irregularidades económicas provenientes de la reciente Guerra de la Independencia, se unía la falta absoluta de los caudales de América, que no podían ya llegar, a causa de las rebeliones de aquellos territorios. Después, como consecuencia directa de lo anterior, nuestra industria y expansión comercial se hallaban igualmente recluidas en unas vías muertas, donde no podían de ningún modo crear las mínimas condiciones para su desarrollo, base absolutamente precisa de la reconstrucción nacional y, en particular, de la de la Armada, que de otro modo no podría hacerse. Intervenía también la política, con sus particulares rivalidades y tendencias que dictaban las normas a seguir y, por último, al ser regida aquélla por un incapaz e inepto, como lo era el Infante don Antonio, la selección de los mandos, ascensos y destinos, ajenos a la política y al favoritismo, volvían a estar en manos de unos cuantos linajes o apellidos, aumentándose con ello los puestos cómodos y burocráticos, únicos, por lo demás, que podían ser conferidos, al no existir fuerzas a flote, si bien tales nombramientos provocaban el ya consabido descontento en la masa de oficiales.

Todo volvía a ser, pues, como años antes; es decir, que revivía aquella corrupción e ineffectividad denunciadas en 1805 por Churruca, por lo que el poder naval español seguía siendo una soñada quimera, no fácil de reparar. De ahí que en la Legislación de la época no se halle ningún programa de construcciones, ni a largo ni a corto plazo, ni tampoco una reforma que tienda a poner al día a nuestros arsenales, con arreglo a las técnicas imperantes ya en el extranjero, sin que aparezca, en fin, nada para resolver el grave problema de la Matrícula de Mar ya casi inexistentes por los quince años de las contiendas pasadas.

Existía, cual se ve, un pomposo Almirantazgo, mas es de creer que había sido fundado solamente como descargo de conciencia, o quizá por esperar que mediante artes ocultas dicho nombre, considerado como mágico, resolviera las dificultades. Es curioso advertir cómo durante todo el siglo XIX el recuerdo de Trafalgar nos aprisiona y, por lo mismo, el constante empeño en todas las épocas, de copiar, por otra parte malamente, el modelo inglés. La citada derrota sugestionó a todas las conciencias, por la manifiesta supe-

rioridad británica, tanto en la mar, como principalmente en la organización de su Almirantazgo, que quiso ser aquí reproducido, olvidando que desde el clima político al personal, las condiciones eran completamente diferentes, puesto que el Almirantazgo inglés de la época de Trafalgar contaba ya con una experiencia de varios siglos y estaba respaldado además por todo un pueblo que había aprendido a querer y conocer al mar, cosa completamente opuesta hasta hoy mismo al nuestro.

En España, el problema era muy otro, puesto que no se trataba de reforzar y mejorar a un cuerpo más o menos acabado, cosa aunque difícil hacedera si los cimientos hubieran sustituido, pero era un trabajo de Hércules levantarlo de la nada, habiendo de crearse las bases de una Armada, en un país convulsionado y débil, al que la Santa Alianza de Viena había de declararlo como potencia de segunda categoría, a la que excluía de toda intervención en el continente.

En ese continuo juego político, en 1816 desapareció Salazar como Ministro de Marina, sucediéndole Vázquez de Figueroa, que ocupaba la cartera por segunda vez. Por su prestigio, celo y honestidad, raros en el tiempo, de que había dado pruebas anteriormente durante la Regencia, su nombramiento fue acogido por la Marina con simpatía, pues se esperaban de él nuevas ideas y planes e, incluso, su obra habría de ser más tarde enjuiciada y criticada con benignidad.

Su primera decisión fue suprimir el Almirantazgo, existente sólo de nombre, estableciendo en su lugar a los Mayores Generales, si bien comenzará muy pronto a perfilar su propio Almirantazgo que, en el fondo, es una copia del inglés aunque atemperado a sus ideas y proyectos, en los que propugna lo siguiente:

1. Fijar las plantillas de los buques armados.
2. Componer Reglamentos para el régimen interior de los barcos.
3. Redactar un Código Penal, bien meditado y ajustado en sus reglas.
4. Determinar y establecer la organización de las tropas de mar.
5. Promulgar unas Ordenanzas Generales, por las que en el futuro se rija la Marina, puesto que seguían imperando las de 1793, así como la de Arsenales de 1776, que más tarde fueron de nuevo repuestas.
6. Reorganizar los Arsenales. Este es quizá el punto más importante de toda su gestión, puesto que les dio nueva vida, y los de Cádiz, Cartagena, El Ferrol y La Habana se perfilaron ya permanentemente en lo que había de constituir su actual fisonomía.
7. Restablecer órdenes vigentes aunque olvidadas y crear recompensas.

Claro es que, como de ordinario, la buena voluntad de Figueroa volvió a chocar con los dos obstáculos capitales y constantes que le impidieron llevar adelante sus planes y reformas y que eran:

- a) La falta de buques.
- b) La apurada situación de la Hacienda nacional.

Ambas carencias, de las cuales la primera era consecuencia de la otra, no podían remediarse inmediatamente y menos improvisarse, y aunque se encargaron a los astilleros de Burdeos alguna que otra corbeta, el abierto y complicado problema de la guerra de América impedía la llegada de recursos monetarios, única forma de obtener unos ingresos que aliviaran la situación. Esta discurría en un círculo cerrado de muy difícil solución y por ello no es de extrañar que en 1820, el posterior Ministro de Marina, don Juan Jabat, anunciara a las Cortes que de 17 navíos que había en nuestros puertos, solamente cuatro estaban en condiciones de hacerse a la mar.

Ahí radican las causas predominantes de aquel turbio negocio de compra al Gobierno ruso de una flota de cinco navíos de línea y tres fragatas, compra en la que, por cierto, no intervinieron ni se consultó al Almirantazgo ni al Ministro, que se enteraron cuando por Real Decreto fueron entregados a la Marina en Cádiz, a fin de aplicarlos al envío de fuerzas a Ultramar. Vergonzoso negocio de lastimosas consecuencias, ya que no se trataba de otra cosa que la adquisición de unos barcos podridos, que ocasionó la caída del Ministro, desterrado y sustituido el 14 de septiembre de 1818 por el Jefe de Escuadra don Baltasar Hidalgo de Cisneros, así como la disolución del Almirantazgo, por las protestas y reparos que uno y otro opusieron a tan descarada y ruinosa negociación, hecha a sus espaldas.

SEDICIONES Y LEVANTAMIENTOS (1820-1823)

En ese estado de cosas, que naturalmente repercutía en toda la organización de la Nación, comienza el período de los alzamientos militares, entre los que sobresale el efectuado en 1820 por el General Riego en Cabezas de San Juan que, aunque en el fondo obedeció a una serie de causas, muy debatidas como poco aclaradas, iba a introducir en España aquellas intervenciones militares perdurables durante la mayor parte del siglo XIX. Dicha situación dio lugar al licenciamiento del Cuerpo de Ejército destinado a América, que era lo que se buscaba y al desarme de la Escuadra encargada de transportarlos, con lo que la guerra en el Nuevo Mundo cobró nuevo vigor e impulso, al conocer los insurrectos que durante cierto tiempo iban a tener plena libertad de acción.

Acaso como un intento, más que de remediar lo que ocurría, de hacer frente al malestar interior, por acuerdo de 1 de agosto de 1820, las Cortes nombraron una Comisión encargada de efectuar una encuesta que comprendía 54 apartados, con lo que se intentaba obtener ciertas soluciones para reformar y reorganizar a la Armada, dando oportunidad, a cuantos lo desearan, de poder consignar por escrito sus ideas. Es difícil conocer a fondo el trabajo de dicha Comisión y si los escritos recibidos influyeron o no en su proyecto final, si bien en sus preliminares puede advertirse cómo la Comisión tenía ya formado previamente su juicio, así como el proyecto pre-

sentado y leído en las Cortes donde, con ligeras variaciones, fue aprobado y luego publicado por Real Decreto de 21 de diciembre de 1821.

En dichas disposiciones volvía a instituirse otro nuevo Almirantazgo, tercero ya desde 1808, suprimiéndose, a cuenta, al Director y al Mayor General de la Armada, con el Inspector de Arsenales, así como también se reducían y borraban varios grados de las clases de Oficiales, al tiempo que se disolvía el Cuerpo de Capellanes, se cerraban los hospitales de la Marina y se fundían, por último, los Cuerpos de Infantería de Marina y de Artillería Real de la Armada, hasta entonces separados.

Como en los proyectos anteriores, las lagunas eran muy importantes, pues seguían sin resolverse varios problemas cruciales, cuales eran lo referente al reclutamiento e instrucción de las Matriculas de Mar y lo relacionado con la mejora de métodos de construcción seguidos ya en otros países, aparte de cuanto concernía a la selección para ascensos, mandos y comisiones, que inalterablemente continuaban siendo designados por el sistema del dedo. Es verdad que con la supresión de ciertas categorías, que alcanzaba muy cerca de 494 Oficiales, se intentaba una economía que parecía habría de aplicarse a la creación de nuevas unidades, pero este capital asunto, aunque propuesto a las Cortes, no fue siquiera tocado, antes, por el contrario, los planes para la construcción de 27 buques, para poder hacer frente a la guerra en los dos hemisferios, fueron rechazados por considerárseles fuera de lugar.

Hasta pasados cierto número de años todos esos proyectos no lograron realidad y, como siempre, uno de sus principios esenciales recaía en la escasez de medios y recursos, pues, no obstante las mencionadas economías, no se pudo obtener, como era lógico, que en el presupuesto se mantuvieran los 104 millones, en principio concedidos pero por fin reducidos a 70, por Decreto de 27 de diciembre de 1821.

Esa serie de accidentes se reflejan en las exposiciones del secretario del despacho de Marina, presentadas a las Cortes en las sesiones del 5 de marzo y del 11 de octubre de 1822, en las que el Ministro Señor Capaz describía la situación de la Real Armada con estas gráficas palabras, sistemáticamente reproducidas desde hacía veinte años: "Horroroso cuadro económico... Se carece de barcos, diques, el individuo de Marina vive en la miseria... Se creó el Almirantazgo, pero todo quedó en papeles, por falta de recursos... Cada vez que surge una atención, hay que elevar al Tesoro oficio tras oficio, pasando el tiempo y complicándose las cosas, etc..." Acaba, por fin, pidiendo el aumento de las fuerzas navales, la retribución de pagas atrasadas, la reorganización de las escuadras para poner así término al desbarajuste orgánico y poder determinar el personal que la Marina necesita, elevando, al final, hasta 4.654 el número de marineros de la Matricula, en los que se incluía a los 3.500 decretados anteriormente que "por falta de dinero no han llegado a presentarse". Dichas peticiones parece fueron atendidas y aprobadas por Decreto de 11 de noviembre de 1822.

Si en las citadas exposiciones se reflejaba cumplidamente el estado par-

ticular de la Armada, el del resto del país era idéntico y en ese ambiente de disolución y anarquía administrativa y económica tuvo lugar, en abril de 1823, la intervención de los Cien Mil Hijos de San Luis, que restituyeron el poder absoluto al Monarca, quien como primera medida se apresuró a declarar “nulos y sin ningún valor los actos del Gobierno llamado Constitucional”. es decir, del período comprendido desde el año 1820 hasta 1823. Con esto, todo retrocedía al mismo estado de 1808, antes de su destierro y de 1814, fecha de su regreso.

La nueva era del reinado volvía a caracterizarse por las continuas persecuciones que por enésima vez nos llevarían al desorden, obteniendo como único beneficio el aumento de la Deuda Pública en 80 millones que el Monarca francés nos reclamaba para enjugar los gastos ocasionados por el ejército de ocupación.

SEGUNDO MINISTERIO DE SALAZAR (1823-1832)

Coincidiendo con la nueva época absolutista, en octubre del citado 1823 vuelve al Ministerio de Marina don Luis María de Salazar, que ocupará el Despacho hasta el 10 de octubre de 1832, largo período en el que su gestión se hizo sentir, con ideas bastante personales, cual lo demuestra la inmediata creación de una Junta de Asistencia de Dirección, que aunque el Almirantazgo siga subsistiendo durante cierto tiempo gobernará, a la Real Armada, reduciéndose su misión a la de un mero órgano representativo. Dicha Junta ejercerá su función hasta 1830, en que será reemplazada por la Real Junta Superior del Gobierno de la Armada, más afín a sus ideas en dicha época que el Almirantazgo, por el que no sentía ninguna simpatía. Además de la citada Junta de Asistencia, repuso asimismo los cargos de Director y de Mayor General de la Armada.

En este su tercer período es quizá cuando, a través de una serie de disposiciones hábilmente pensadas y concebidas, Salazar va a lograr que la Marina pueda entrar en un período de convalecencia aunque le sea imposible curarla de los males arrastrados a lo largo de un cuarto de siglo, por lo menos. A nuestro juicio, la importancia de su actuación reside en que fue un hombre de experiencia y de profunda meditación, que aunque alejado de la Armada, había analizado con imparcialidad sobre los hondos problemas que la acuciaban, y cuando llegó de nuevo a regir la Secretaría de Despacho de la misma, logró, al menos, encauzarla por unas vías, por las que, de haber sido continuada posteriormente su obra, muy combatida y al final lastimosamente anulada, la Real Armada hubiera podido levantarse y adelantar positivamente su reorganización.

Por lo pronto, en 1824 y en los años que le van a seguir, se inician en el Arsenal de El Ferrol unas modestas construcciones, que ostentaban el alto y significativo valor de ser las primeras fragatas allí botadas desde hacía unos veinte años. No conformándose con eso, esboza luego un concreto Plan

Naval, acaso demasiado ambicioso, dadas las dificultades económicas y los arduos problemas de todas las clases en que el país se halla sumergido y en ese Plan, al que su mismo autor califica de “hipotético”, se incluía la puesta en quilla de 41 buques para la Escuadra, más la creación de una fuerza especial, denominada “fuerza sutil”, para la defensa de los Departamentos.

Por otro lado, afrontó, asimismo, por primera vez, la forma de distribuir los Presupuestos Generales, estableciendo una prioridad dentro de los gastos, a los que dividía en dos capítulos:

1. Gastos extraordinarios de mar y armamentos.
2. Gastos ordinarios de puerto o desarme.

Subdivididos, a su vez, en “gastos de personal y de material”, especificando por medio de numerosas órdenes, en qué debían consistir unos y otros.

Mas, como era de esperar, esas excelentes intenciones y la labor desarrollada en los primeros años de su gestión, fueron obstaculizadas por los inconvenientes financieros, siempre presentes, que le obligaron a adoptar una serie de drásticas medidas, que aunque con el tiempo pudieran ser discutidas, obedecían en general, a su sano intento de conseguir el restablecimiento de la Marina.

Prosiguiendo sus reformas, el 11 de mayo de 1825, pidió a la mencionada Junta de Dirección, por él creada, que estudiara y propusiera cuanto juzgara procedente para la mejora del servicio, elaborándose a ese objeto un ambicioso proyecto, elevado al Ministro en 1 de junio del mismo año, entre cuyos puntos más destacados figuraban:

1. División del Cuerpo General en Oficiales del servicio activo y pasivo.
2. Supresión del Cuerpo de Capellanes, decretado anteriormente pero no llevada a efecto por las circunstancias políticas.
3. Reducción del número de pilotos.
4. Conversión de los Departamentos Marítimos de Ferrol y Cartagena en Apostaderos, mandados por un Comandante General pero subsistiendo sus Arsenales con plantillas muy reducidas.
5. Establecimiento en San Fernando o en El Puerto de Santa María de un Colegio de Guardiamarinas, que sustituyera a las Academias y Compañías existentes. Dicho Colegio, que había de comprender 60 plazas, no obtuvo tampoco una existencia efectiva porque en 1828, por Decreto de 22 de enero, se abandonó su fundación por falta de medios económicos.
6. Transformación del Cuerpo de Ingenieros de Marina en Ingenieros Hidráulicos.

Derivadas de las anteriores tomó aún otras importantes decisiones, entre las que sobresalen las siguientes:

a) Supresión en el Cuerpo General, de las clases de A. de F. y T. de F., extremo ya previsto en 1821 por el Ministerio anterior, pero que por los acontecimientos del tiempo, no había sido aún efectuado.

b) Organización del Cuerpo del Ministerio.

c) Refundición, por Decreto de 1827, de los Cuerpos de Infantería de Marina y Artillería en otro nuevo llamado Brigada Real, medida asimismo proveniente del anterior Ministerio.

d) Redacción de Reglamentos para el Observatorio y de Pertrechos, así como la publicación de unas Ordenanzas, etc.

Como se ve, dicha labor, desarrollada en sus años de gobierno, fue muy amplia, por lo que merece ser brevemente comentada.

COMENTARIOS A LA LABOR DE SALAZAR

No puede tampoco dudarse de que algunas de las ideas de Salazar no fueron propias, pero aquél tuvo el valor de haberles dado forma y vigencia, notablemente a algunas disposiciones ya olvidadas, como las decretadas el 21 de diciembre de 1821, cuando se intentó la reorganización de la Armada.

Analizando detenidamente su obra, se aprecia que la división del Cuerpo General en dos escalas, la de Mar o activa y la de Tierra o pasiva, significó un gran avance, seguido ya en gran parte en el futuro. Esa bien fundada innovación creó a Salazar numerosos enemigos, de los que de momento pudo librarse por el afecto del Rey, pero supuso la ruptura de aquella extraña situación, arrastrada desde 1808 o mucho antes, en que la Real Armada, falta de buques durante largo período de tiempo aunque sin disminución del personal, se había convertido en un extraño monstruo, de cabeza realmente descomunal. Además, aquel estado de cosas había transformado a una parte de la Marina en una privilegiada burocracia, cómodamente asentada en tierra sin perder prerrogativas de su clase y rango y eso influía notablemente en la patente escisión promovida en el Cuerpo de Oficiales, porque los relegados a servir en los Departamentos o a bordo de unos barcos inútiles, se sentían desmoralizados e impotentes, no ya para alcanzar algunas de aquellos prebendas, sino, incluso, para evitar verse mandados por antiguos subordinados, totalmente ajenos desde hacía tiempo a los problemas del mar.

La nueva estructura deslindaba los campos y revalorizaba los destinos a flote, llevando a cada uno al puesto que por sus méritos o vocación le correspondía. Claro es, que cuando el Ministro desapareció, esto no tardó en ser ignorado, como tantas otras cosas suyas.

La transformación de los Departamentos de El Ferrol y Cartagena respondía igualmente a otra clara visión de la realidad, pues se trataba de evitar tener que sostener un lujo fuera de lugar, por el que un país arruinado y sin

fuerzas navales, con un atraso técnico que le imposibilitaba efectuar cualquier construcción moderna, se permitía cargar sobre tan empobrecida Hacienda un número mayor de dependencias y establecimientos que cualquier otra nación europea.

A esa necesidad de reducir gastos obedecían asimismo las otras prescripciones, siempre encaminadas a adaptar a la Marina a las circunstancias, eliminando muchas cosas impropias en aquel tiempo. De ahí la limitación de las plantillas de los arsenales, la disolución del Cuerpo de Capellanes, la eliminación de ciertas categorías del Cuerpo General, por la misma razón de no saber dónde emplear a esos grados tan bajos, aunque esto le atrajera la enemiga de los afectados y de toda la joven oficialidad y la transformación del Cuerpo de Ingenieros en el de Hidráulicos, con la refundición de la Infantería de Marina y la Artillería naval en un solo Cuerpo, porque sus respectivas misiones, por entonces muy limitadas y faltas de aplicación, apenas se alteraban gravemente y consentían, a cuenta, desprenderse y suprimir bastantes destinos.

Como se ve, la falta de buques no había sido obstáculo para el fomento y desarrollo del personal de la Armada en sus diferentes categorías, ramos y clases y esos fueron durante cerca de veinte años los solos elementos sobre los que los Ministros podían aplicar y desahogar sus aparentes funciones, aunque, en el fondo, solamente trataran de atraerse al personal en aquellos difíciles tiempos de luchas e intrigas.

Por tales motivos creemos que las realizaciones de Salazar, en cuanto a personal, fueron acertadas, incluyendo a la reforma del Cuerpo de Pilotos, otro conjunto privilegiado y enormemente recargado porque, dadas sus características, allí se habían refugiado gran número de oficiales hambrientos, sin que tampoco correspondiera al volumen y tonelaje de nuestras flotas de pesca ni mercante, puesto que éstas habían seguido la misma triste suerte de su hermana mayor la Armada.

No obstante, esta última resolución resalta la labor del Ministro porque demuestra que no solamente se interesó por la Marina militar, sino que, aunque tímidamente, inició una política de fomento y protección de nuestro tráfico mercante, compendiada en la copiosa legislación que su Ministerio nos ha legado, debiendo igualmente destacarse la atención concedida a los astilleros privados y su notoria preocupación por poner al día la reglamentación de la Marina comercial, de acuerdo con la del resto de los países extranjeros.

Mas como toda cara tiene su reverso, hay dos importantes cuestiones en las que su actuación no nos convence. La primera fue la de cargar a la Armada con el mantenimiento y construcción de los puertos nacionales, tarea demasiado ambiciosa para poderla echar sobre sus espaldas y labor más aparente que real puesto que, como puede apreciarse, apenas se hizo nada. El segundo grave error fue su fracaso como político, al no saber defender frente a las Cortes los Presupuestos de su departamento que, en lugar de aumentarse, fueron reducidos en 1829 a 40 millones de reales.

Dichas reducciones no debieron ser nunca admitidas, mucho más, cuando en los créditos concedidos en esos mismo años se otorgaban al Ejército, e incluso a la Real Casa, unas consignaciones mayores de las que les correspondían. Es muy curioso observar la enorme desproporción existente entre las cantidades respectivamente otorgadas por entonces a Guerra y Marina, porque así solamente puede explicarse aquel desmesurado crecimiento de las fuerzas de tierra que, sin embargo, privadas como estaban de unos eficientes elementos de combate, no se hallaban capacitadas, quiérase o no, para poder hacer frente a un serio adversario extranjero, razón de que se consumieran en las estériles luchas civiles que siguieron.

Pero lo peor aún, que hay que evidenciar y resaltar, es que esos débiles presupuestos, aparentemente atribuidos en la *Gaceta* a la Marina, consistieron en muchos casos en simples cifras publicadas, de suerte que tales créditos, simplemente teóricos, vinieron a sumarse a los muchos millones efectivos que se le adeudaban, los cuales aparecen continuamente citados en los documentos de la época.

El 21 de enero de 1830, se suprimió la Junta de Asistencia de Dirección y en su lugar apareció la Real Junta Superior de Gobierno de la Armada, la cual, según puede leerse en el Decreto, no era más que una simple Junta Consultiva, sin mando ni autoridad propia, medida muy poco acertada porque, según el texto oficial enseña, nació ya mediatizada y tenía que seguir las tendencias y gustos del Ministro, siempre sujeto a los vaivenes de la política del tiempo.

Como el Director y el Mayor General de la Armada figuraban en la nueva Junta como unas figuras decorativas, privadas de toda iniciativa y sin otra misión que la de ejecutar servilmente las órdenes que le dieran, el Gobierno, mando y hasta la Administración recayeron únicamente en las manos o voluntad del Ministro, suponiendo, por tanto, una gran equivocación la creación de aquel organismo superior, meramente consultivo, cuando lo que se necesitaba era un órgano verdaderamente ejecutivo, dotado de ciertos poderes que evitarán la intromisión de la política en el funcionamiento de la Marina.

Más adelante, al analizar con detenimiento las causas y razones que motivaron en años posteriores las ardientes críticas de la gestión de Salazar, veremos si esas quejas estaban sólidamente fundadas. Mas por lo pronto y en honor a la verdad, hay que decir que dicha labor no dispuso de tiempo para ver coronados sus indudables esfuerzos, puesto que, por sí sola, la reconstrucción de una Armada, de hecho inexistente, era labor de muchos años y de medios, que reclamaba además una gran continuidad, que nadie cuidó de seguir ni proporcionar.

Por Real Decreto de 1 de octubre de 1832, en vísperas de la muerte del Rey Fernando VII, acaecida el 29 de septiembre de 1833, Salazar sale del Gobierno, volviéndose a la era de los Ministros que ocupan el Departamento por muy pocos meses y, con ellos, la vuelta a la falta de continuidad y eficacia en los asuntos de la Marina, que continuará siendo víctima de tan

nefasto sistema, dado que los Ministros se limitarán a proseguir o cambiar por completo las directrices de Salazar.

MINISTERIO FIGUEROA (1834-1835)

En 1834 y en plena guerra civil, asciende al frente de los destinos de la Armada don José Vázquez de Figueroa, célebre marino que ocupa el cargo por tercera vez, excelente en su gestión, según opinión de muchos, fundados quizá en la lectura de sus Memorias, escritas "a posteriori", las cuales, como todas las obras de ese tipo, tratan de justificar su acción, por lo que su valor es muy relativo. Desde luego, no pueden ponerse en duda sus condiciones de gran orador, de las que se servía útilmente, así como su gran sensibilidad y honradez y su sincera devoción a la Marina, cuya grandeza buscó en cuanto pudo. Por desgracia y por causas que luego analizaremos, esas sus sinceras aspiraciones obtuvieron poco éxito, frustrándose, una vez más, las esperanzas que en aquéllas se habían concebido.

El 5 de febrero de 1834, Figueroa, volviendo a imponer sus propias concepciones o, si se quiere, ejercitando, como casi siempre sucedía con todos los Ministros, una especie de política personal, suprime al Director y al Mayor General de la Armada, así como a la Junta Superior del Gobierno, unos y otra creados por Salazar, haciendo nacer en su lugar a la llamada Real Junta Superior de Gobierno y Administración Económica, de carácter deliberante y consultivo, como la anterior, con lo que se ve que, salvo el nombre, nada había cambiado.

Como en tantas otras ocasiones, la Reina Regente María Cristina le pidió que redactara una Memoria sobre la situación de todos los cuerpos, ramos y dependencias de su Ministerio, petición atendida por medio de la mencionada Junta Superior, que requirió a los diversos departamentos y apostaderos sendos informes sobre sus respectivas situaciones, base principal de la relación presentada después por Figueroa a la Reina Regente.

Pero, pese a su publicidad y a los propósitos que en ella se exponían, la citada Memoria, vulgarmente conocida como la del "Decadente estado de la Marina", no abordó en absoluto el estudio de las verdaderas causas de nuestra decadencia ni los medios para remediarla.

Al juzgar la obra de Salazar, la Junta Superior hacía resaltar únicamente sus defectos y errores y sin exponer nada concreto que los evitara o corrigiera, se limitaba casi exclusivamente a discutir la conveniencia de establecer o no un órgano rector, como era el Almirantazgo, que en España no suponía ninguna novedad ni necesitaba tan voluminosas páginas como en la dicha Memoria se le concede, puesto que, aparte del modelo inglés, por el que muchos marinos del tiempo aún suspiraban, se conocían los antecedentes de las ideas de Escaño sobre la materia y de las organizaciones de esa clase que ya habían existido.

Pero en los informes de los Capitanes Generales y Comandantes de los

Apostaderos figuraba una gran diversidad de opiniones, aunque en su mayoría se inclinaron por aquel Almirantazgo tipo inglés proyectado por el Ministro y General tantas veces citado. No obstante, dichas comunicaciones no ejercieron sobre la referida Junta una gran influencia, pues en su Memoria, firmada el 21 de junio por su presidente don José Baldasano, exponía al Ministro que los males de que se adolecía no se remediarían con la creación de aquel Alto Organismo y fundamentaban sus ideas en los extremos siguientes:

1. En el desorden y la penuria económica en que se vivía, toda clase de reformas originaría un exceso de gastos, por lo que, en tanto que la Hacienda Pública continuara en el precario estado de todos conocido, no podía pensarse en ambiciosos proyectos que supondrían aumentos de personal y material. Además, la gestión previa que se imponía era del arreglo de la contabilidad de la Marina, siguiendo un plan racional de ahorro, ya previsto por Escaño y publicado en 1820.

2. Aunque el Almirantazgo se creara, sería imposible sacar los tres Almirantes que lo dirigieran, porque para los 23 que existían, el plan de Escaño ponía tales límites de edad que automáticamente todos los presentes debían retirarse, lo que, como era natural, no podía ser admitido por esos 23 jefes en servicio, que opusieron contra el plan toda su influencia y poder.

3. En cuanto a los C. de N. que se intentaba formasen también parte de dicho Organismo Superior, no se podía tampoco disponer de ellos, pues aun rebajando a ocho el número de los propuestos, que eran quince, como ello estaba íntimamente ligado con los mandos de buques y dependencias, no había cantidad suficiente en las plantillas, dadas las reducciones efectuadas en su tiempo por Salazar.

La Memoria acababa recomendando como esencial la necesidad de deshacerse de las cosas extrañas al servicio y razonaba que por el envejecimiento del Cuerpo de Oficiales, como consecuencia de los límites de edad anteriormente fijados, el Almirantazgo no podía ni debía ser formado, terminando con la frase harto significativa de que “es quimérico pretender que con el nombre de Almirantazgo y algunas otras facultades más, los mismos hombres produzcan mejores casas”.

Dicha Memoria y otros cuantos documentos y notas, como los referidos informes de los departamentos y apostaderos y algunos jefes consultados, fueron llevados por Vázquez de Figueroa a las Cortes, en los días 11 y 13 de agosto de 1834, y en su exposición, el Ministro, luego de dibujar sombríamente la precaria situación de la Armada, que no había cambiado en nada desde 1808 y, lo que era peor, que continuaba sin haber encontrado la fórmula y el órgano que la pudieran dirigir, culpaba a su antecesor como promotor de dicha situación y, pasando revista a los diversos pormenores de su organización, describía su obra personal, efectuada en alivio o reparación

de esos daños, desde su toma de posesión de la cartera, obra que, según él, podía concretarse en los siguientes extremos, ya abordados:

A. Formación de la Junta Superior de Gobierno y Administración que reunía en una sola cabeza a los antiguos Director y Mayor General de la Armada.

B. Restablecimiento del Cuerpo de Ingenieros Hidráulicos y de Constructores.

C. Reorganización del Cuerpo de Artillería, tomando al Departamento de Cádiz como base inicial del mismo y redacción de unas Ordenanzas, a dicho Cuerpo destinadas.

D. Reorganización del Cuerpo de Oficinas y Contaduría.

E. Clasificación de los Oficiales, de acuerdo con sus servicios.

F. Evitar abusos en las matrículas.

G. Contratar acopios de maderas para establecer depósitos en los Arsenales.

H. Mantener los socorros físicos y de vestuario a la marinería.

I. Encargar en adelante los cañones a la fábrica de hierro de Marbella, a fin de evitar los excesivos gastos que suponía su adquisición en el extranjero.

J. Construcción en El Ferrol de una fragata y dos corbetas, por un importe de 10.300.000 reales.

Dicha exposición pública provocó, como era lógico, la más viva reacción del conde de Salazar que, según hemos visto, había ocupado últimamente la cartera desde el año 1823 al 1832, quien no solamente protestó verbalmente en las Cortes, sino que por escrito rechazó punto por punto las acusaciones de Figueroa. Mas la reacción contra Salazar fue general, al modo como lo atestiguan las numerosas cartas recibidas por su adversario y sucesor, así como los editoriales de ciertos periódicos, como "El Eco del Comercio", "El Compilador" y el "Observador".

REVISION DE LA OBRA DEL MINISTRO VAZQUEZ DE FIGUEROA

Observados desde ahora tan debatidos sucesos, podemos establecer igualmente nuestro juicio, concediendo a cada uno las razones o censuras que les corresponden.

En general, las críticas contra Salazar se basaban en el estado deplorable en que, no obstante sus diez años de ministerio, se hallaba la Marina. Pero esas críticas caen por su base, cuando se conocen las condiciones en que dicho Ministro hubo de desempeñar aquellas funciones, cuyas dificultades no se citan ni se aluden en ninguna parte, a pesar de la elocuencia de estos datos:

Atrasos debidos a la Marina por la Hacienda Pública:

Al Departamento de Cádiz, entre 1814 y 1828.....	122.400.000 rv.
Al Apostadero de El Ferrol, entre 1820 y 1833	128.851.345 rv.
Al Apostadero de Cartagena, desde 1814 a 1828.....	63.311.013 rv.
A la Administración Central, entre 1828 a 1833	28.922.997 rv.

Es decir, que en un plazo relativamente corto, el Tesoro adeudaba a la Armada un total de 343.485.355 rv, cantidad verdaderamente exorbitante por entonces.

Esas cifras son las que gráficamente acusan por sí solas el fundamento de aquella criticada gestión, pues en medio de un verdadero caos administrativo, según esos números enseñan, con guerras sostenidas en los virreinos de América, secundadas por las luchas civiles y juegos políticos de la Metrópoli, unido al abandono y desidia que realmente será lo único que privaba, la Hacienda no había podido de ningún modo aliviar tales gastos, porque su único remedio hubiera sido una asistencia coordinada, política, económica y hasta socialmente, que en aquellos tiempos España estaba muy lejos de poder proporcionar.

Es inútil, por tanto, querer achacar a uno u otro la dolorosa realidad que tan particularmente afectaba a la Marina, pues, como afirma Fernández Almagro, “las continuas recaídas nacionales nos llevaron en el aspecto técnico, a que por las necesidades derivadas del paso de la vela al vapor, surgiesen en las construcciones navales unos problemas nuevos, que después nuevos adelantos complicaron aún más, a los que la industria española estaba lejos de poder afrontar”, ideas ratificadas por las conclusiones de Sánchez de Toca, cuando afirmaba también que, “faltábanle a nuestra patria los asientos de una gran industria y los recursos de una vigorosa constitución económica, por lo que España era una de las potencias navales menos preparada para hacer frente a esa revolución industrial”. Ante tan autorizadas opiniones, creemos que el verdadero culpable de nuestros males era simplemente el carácter nacional y sus singulares cualidades en momentos como aquéllos.

Por ello, y como se verá, apenas si en largo tiempo pudo alcanzarse nada, porque los Ministros se sucedían, los años trascurrían sin alterar ni disminuir tan inveterados desaciertos y todo continuaba por los mismos caminos. Son años totalmente anodinos, en que si la Real Armada logra subsistir, se deberá a la fe y patriotismo de algunos hombres que, contra tantas desilusiones, esperaban aún un rayo que iluminara y contuviera aquella decisiva caída por la que desde 1808 España se despeñaba.

Juzgando particularmente la obra de Figuerola, hay que comprender que, en principio, defendía sus propias reformas aunque la creación de la Junta de Gobierno y Administración Económica no mejoraba ni superaba al organismo similar que había suprimido, salvo en ser mucho más económico, ventaja, desde luego, de bastante consideración. Las funciones de la

Junta Superior de Figueroa eran realmente casi idénticas a las de la extinguida Junta de Salazar y sus atribuciones y falta de independencia respecto al Ministro continuaban, sin que pudiera intentar siquiera proponer, con la suficiente autoridad, nada que supusiera la más leve oposición.

El restablecimiento del Cuerpo de Ingenieros no tenía igualmente otra equivalencia que reorganizar, como labor exclusiva, lo que también hacía pocos años e inspirado en un sano criterio había reformado su antecesor, cuya obra Figueroa parecía desear sistemáticamente destruir.

Lo mismo ocurría con la reorganización del Cuerpo de Artillería, aunque esa reforma correspondiera a los tiempos del Ministro Ulloa quien, el 1 de noviembre de 1833, esto es, un año antes, había separado de nuevo al mencionado Cuerpo de Artillería, de la Infantería de Marina. Pero esta reorganización de Figueroa que obligaba a fijar una nueva plantilla a cada Cuerpo, iba justamente en contra de su propia política de economía, falta de la que antes se había permitido acusar a Salazar y seguía siendo tan innecesaria porque, por la inexistencia de fuerzas a flote, ambos Cuerpos se veían reducidos a una completa inactividad.

Reconstruir el Cuerpo de Oficinas y Contaduría era de igual modo adoptar, con otros nombres, el Real Decreto de 30 de noviembre de 1833, suscrito por Salazar para definir las funciones y deberes del Cuerpo del Ministerio.

Finalmente, la idea de la clasificación de Oficiales, en relación con sus méritos y cualidades, que equivalía a asentar una verdadera selección, tampoco le pertenecía puesto que en los Decretos de 27 de diciembre de 1821 y de 31 de agosto de 1825 se había previsto ya tal medida, sin que en ninguno de esos años pudiera llevarse a cabo, de la misma forma que esta de Figueroa, que quedó como papel muerto porque, como las anteriores, no prosperó.

Todo lo expuesto enseña que, pese a sus pretensiones y a sus acerbas críticas contra sus antecesores, las realizaciones de Figueroa no contuvieron nada de original ni positivo, pues hasta en sus proyectos de las construcciones, clave y resumen de la vida de la Marina, sus propósitos de reforzar una escuadra que apenas si existía de nombre, con tan escasas unidades, consistentes en tres pequeños barcos, significaban muy poca cosa para quien se había creído traer al conjunto de nuestra limitada potencia naval unos aires nuevos.

LA CRISIS DE LA MARINA (1835-1847)

En 1833, unos meses después de la muerte de Fernando VII, comienza, como hemos dicho, la dolorosa sucesión de las guerras civiles que durante largos años van a paralizar la vida de España y consecuentemente la de la Marina, hasta el punto de que en 1834 se la despoja de su propio Ministerio, para englobarlo o unirlo al de Comercio y Ultramar.

La escasa obra de reconstrucción hasta entonces obtenida, merced a alguno de los Ministros anteriores, cuya labor hemos resaltado, se anula y

desaparece, a causa de que los sucesivos gobiernos y ministerios desembo- can en otra época de disolución, fielmente descrita en 1844 por el Ministro de turno don José Filiberto Portillo, cuando en otra memoria (apéndice VII) dirigida a la Reina Regente, vuelven a expresarse las mismas lamentaciones que sin cesar se habían oído a lo largo de los treinta años anteriores.

Lo curioso es que no obstante el hondo conocimiento del mal que Portillo demuestra, cae en la notable ingenuidad de proponer, “para levantar a la Armada”, disposiciones como éstas:

1. Crear un Colegio Naval, en el que se integre el antiguo establecimiento de los caballeros Guardiamarinas, idea antigua que solamente se hará realidad en 1845, durante el mandato de su sucesor, quien lo inaugurará en San Fernando.

2. Establecer los ascensos por méritos, tema, como se sabe, ya muy debatido, por responder al estado de malestar de los Oficiales, que ahora tampoco obtendrá el resultado deseado.

3. Declarar de urgencia el pago a las clases marítimas de 1.132.267 rv que se les adeudaban, eterno problema de nuestras imprevisiones económicas.

4. Pagar 867.468 rv a los batallones de Artillería de Marina para su vestuario, lo que por sí solo explica lo que Figueroa había conseguido con sus proposiciones “para mantener el socorro físico y de vestuario a la marinería”.

5. En fin, construir seis buques de guerra para Filipinas.

Como puede apreciarse, estos planes retratan más que al Ministro, el ambiente general, porque en el fondo no eran más que unas simples disquisiciones o pretextos con que engañarse ellos mismos y, de paso, a la nación, haciéndola creer, como tantas otras veces sucedió, en algo que no existía.

Por desgracia, la realidad seguía siendo la misma y la Marina continuaba sin ninguna orientación concreta para cumplir su misión. Sujeta estrictamente a los vaivenes políticos, sus diversos órganos de mando, llamáranse Almirantazgo, Juntas Superiores o la nueva denominación de Junta de Dirección, con la que se habían vuelto a restablecer al Director y al Mayor General, eran una mera pantalla, que si durante los últimos años se reunían y trabajaban, lo hacían exclusivamente para satisfacer las necesidades particulares o políticas del Ministro o para resolver unos problemas, de antemano planteados, cuya solución ya se conocía.

Seguía faltando la necesaria independencia para que esos órganos superiores pudieran formular programas bien concretos y definidos, encaminados a ajustar la acción de la Marina dentro de la política de la Defensa nacional. Mas para ello se ofrecían una serie de inconvenientes, entre los que merecen destacarse:

a) La situación política del tiempo, en el que todo el esfuerzo militar se consagraba a las luchas civiles en tierra, hacía que el papel de la Marina y sus peculiares problemas siguieran sin interesar.

b) El segundo obstáculo se concentraba en los temores continuamente demostrados por los Poderes Ejecutivos contra la preponderancia de cualquier cuerpo armado, sobre todo, del Ejército, verdaderamente temido al principio, el cual acabó por imponerse con sus intromisiones y que tan funestos resultados habían de provocar.

De ahí que las solas manifestaciones de los sucesivos rectores del Departamento de Marina fueran unas triviales medidas, entre las que sobresalían como favorita distracción los simples cambios de nombres, según volvió a ocurrir en 15 de noviembre de 1847, en que por enésima vez se suprimió a la Dirección y Mayoría General, así como a la Junta de Dirección, para dar a luz a otra Junta Directiva y Consultiva de la Armada que, a su vez, caerá el 23 de febrero de 1848, convertida en una Junta Consultiva, de precaria vida igualmente.

Secuela lógica de semejante situación fue el contenido de la Legislación de esos años, en los que, siguiendo la ya tradicional trayectoria, toda la labor se resumía en órdenes inconscientes y vacuas, en disposiciones mal pensadas y en una continua tendencia a deshacer lo dispuesto por el Gobierno anterior, sin que lo nuevamente sancionado contuviera lo que se necesitaba. Alguna vez, y podríamos decir que por casualidad, aparecían ciertos Decretos, como el de 22 de marzo de 1847, por el que se lograba que la Marina recobrara su propio Ministerio que, cual se ha explicado, durante catorce años había sido englobado en el de Comercio y Ultramar. Pero atenciones como ésa eran muy infrecuentes.

Esa reintegración se acompañó de la reorganización del Cuerpo del Ministerio, denominado desde entonces Cuerpo Administrativo, si bien dicha reforma no alteró nada de lo que ya existía. Así lo reconocía tácitamente el propio Decreto, al indicar en su preámbulo que solamente “se cambia la denominación”, radicando sus únicas novedades en la fijación de sus plantillas y sus nuevos sueldos. El Reglamento que regulará la función de dicho Cuerpo no se dará hasta 1850 por el Marqués de Molins.

Corresponde igualmente a ese período la creación en 1847 del Cuerpo de Estado Mayor del Ejército, en el que podían ingresar los capitanes de Artillería e Ingenieros de la Armada, a la que aquél se adelantaba en ese orden, cerca de cincuenta años, porque el Estado Mayor de la Marina no se fundó hasta el año 1895 y los diplomados aún más tarde.

MINISTERIO DEL MARQUES DE MOLINS (1847-1851)

A fines de 1847 pasó a regir los destinos de la Armada don Mariano Roca de Togores, Marqués de Molins, quien, con Salazar, fueron los dos únicos Ministros dignos de tal nombre, durante los cincuenta primeros años de la centuria que estudiamos.

Molins tiene a nuestro juicio el valor de que, pese a estar ampliamente

ligado con el juego de los partidos políticos y no ser marino ni militar, no aceptó nunca ningún ministerio de los que se le ofrecieron, excepto el de Marina, por él deseado, tanto por su afición y simpatía por las cosas de la mar, como por creer que podría ser útil en tal cargo. En el curso de sus tres ministerios, pero especialmente en el primero, demostró ser un hombre honesto y recto, que solamente buscó el bien de la Marina y si a su gestión imprimió un sello absolutamente personal, no puede tomársele como defecto, porque esas inclinaciones fueron y siguieron siendo la costumbre imperante en tales situaciones políticas a lo largo del siglo XIX.

Quizá a ello se deba su primera disposición que, como ya hemos apuntado, fue la de suprimir la Junta Directiva y Consultiva para crear otro organismo llamado Junta Consultiva, al tiempo que volvía a establecer la Dirección y la Mayoría General, cuya estructura y funciones no se modificaron, al señalarse en el Decreto de reposición que seguirían en “las mismas condiciones marcadas por las Ordenanzas Generales”.

Es muy posible que otra de las causas de la difícil progresión de la Armada radicara en ese continuo quietismo o inamovilidad de sus órganos superiores, porque el hecho de que en 1847 se dispusieran “las mismas condiciones” de 1793, origen de las citadas Ordenanzas, equivalía a querer ignorar el avance técnico de las armas y el cambio político y, por lo mismo, estratégico del tiempo, en el cual las nuevas y profundas transformaciones habían anulado las antiguas estructuras.

De otra parte, ese respetuoso aferramiento, continuado aún posteriormente durante bastantes decenios, a las Ordenanzas de 1793, inspirados ya en los tiempos de Ensenada y luego de Carlos III, aunque su sanción correspondía a Carlos IV, señalaba igualmente el tácito reconocimiento de la superioridad de unos hombres como Valdés y Mazarredo, artífices y reformadores de aquéllas. Pasarán muchos años y dichas Ordenanzas seguirán siendo consideradas como una obra perfecta, con lo que, a su vez, se demostrará el escaso valor de los hombres del siglo XIX, incapaces de superarlas y, menos, de actualizar sus disposiciones, anuladas por la llegada de la marina de vapor y por la gran revolución industrial desarrollada a través de todo el mundo.

Prosiguiendo con la obra de Molins, iniciada en 1848, se aprecian como premisas esenciales estas ideas, convertidas prontamente en obras:

1. Se divide al Cuerpo de Artillería de la Armada en dos especialidades, denominadas de Artillería y de Infantería de Marina, creando a cargo de la última la Guardia de Arsenales. Claro es que, en realidad, esta disposición consistía en ampliar y dar forma al Decreto de Ulloa de 1833 de separar la Artillería de la Brigada Real, creada por Salazar, en donde se habían refundido ambos Cuerpos, y que Figueroa inició cuando en 1834 fijó al Departamento de Cádiz como base para la reorganización de los batallones de dicha Arma.

El Decreto de Molins era en aquellos momentos acertado, porque si la

unión de ambos Cuerpos había respondido a efectuar economías, cuando ni por el número de barcos ni, incluso, por las misiones que podían efectuar, tenían gran razón de ser, en estos últimos años, la propulsión a vapor, la revolución industrial europea y, con ella, las modificaciones y progresos de las armas y técnicas que habían obligado a la Táctica también a transformarse, aconsejaban que, al igual que en los demás países, se encomendara a un solo Cuerpo tan importante Arma y técnica como era la Artillería.

Por otro lado, dicha separación obligaba a reconsiderar una vez más el papel de la Infantería de Marina y con clara visión y a falta de otras misiones que con el tiempo pudiera encomendársele, se le daba prácticamente, aunque constituyera un Cuerpo especial, la Guardia de los Arsenales, función oficialmente reconocida y ratificada en 1869 que alcanzará aún a nuestros días.

2. Restableciendo del Cuerpo de Ingenieros de la Armada, con lo que se volvía también al año 1825, antes de Salazar, con la única novedad de hacer subsistir al antiguo Cuerpo de Constructores e Hindráulicos, dividido en dos, con arreglo a esas mismas especialidades, si bien el de Constructores será luego suprimido en 1851.

Con esta disposición Molins llevaba también a efecto el proyecto de Figueroa de 1834, sobre la misma materia que, por fin, ni con uno ni con otro alcanzó realidad por los posteriores acontecimientos del país. En el fondo, esas reformas obedecían al deseo del Ministro de ir dejando al margen la intervención de la Marina en ciertas funciones impropias, como eran las de creación, conservación y mantenimiento de los puertos nacionales, al objeto de que pudiera consagrarse el Cuerpo de Ingenieros al esfuerzo exclusivo de obras navales, es decir, a la mejora de los Arsenales y Astilleros que nos independizara, poco a poco, de la costosa dependencia del extranjero, en cuanto a construcciones de buques se refería.

3. Restablecimiento del Cuerpo de Capellanes suprimido en 1825.

4. Reorganización del Cuerpo de Sanidad impuesta por el deplorable estado en que ese Cuerpo se hallaba, pues por haber sido agregado una gran parte de su personal a las fuerzas de tierra, durante las guerras civiles, los hospitales de la Marina se encontraron desprovistos de toda asistencia y créditos.

5. Creación en El Ferrol de la Escuela de Maquinistas, aneja al taller de Máquinas de aquel Arsenal. Esta innovación se hacía asimismo sentir porque la llegada de la Marina de hélices, no solamente había afectado profundamente a las operaciones navales, al imprimirles unas nuevas condiciones de velocidad y autonomía, sino que había cambiado también la mentalidad del profesional de la Armada. A la vista de lo sucedido en otras naciones y con visión realista, Molins supo prever lo que para el futuro significaban esos progresos y la necesidad de contar con un Cuerpo especializado en semejantes técnicas, aunque habrá que esperar a 1863 para que dicho Cuerpo cuente con su Reglamento y, de hecho, con la aceptación oficial.

Hasta allí nuestra Marina había vivido bastante de espaldas a los ade-

lentos y evoluciones científicos, lo que, en ocasiones, nos había forzado a recurrir hasta el contrato de maquinistas extranjeros y es muy posible que esta peligrosa necesidad decidiera al Marqués de Molins a intentar librar-nos de tan humillante servidumbre.

6. Aprobación y publicación de un Reglamento para el Colegio Naval de San Fernando, que ya funcionaba desde 1845. Dicho Reglamento será luego actualizado en 1863.

7. Transformación y puesta al día de las fábricas de lonas y jarcias de Cartagena.

8. Refundición de los arsenales, con fijación de plantillas de la Maestranza, hasta allí sometida a la misma anarquía del resto de la Armada.

9. Aprobación de otro Reglamento de Contabilidad General, con las instrucciones para llevarlo a efecto.

Ello venía impuesto por la puesta en vigor de la “Ley de Contabilidad del Reino”. Este nuevo Reglamento constaba de 689 artículos y un Apéndice con 160 modelos y llama la atención por la ingente labor de su redacción, pues realmente era el primero en su género, y lo que suponía para una Marina hasta entonces regida por el solo tema de “Cuenta y Razón.”

La nueva Reglamentación preveía cuantos casos pudieran presentarse desde la distribución del Presupuesto hasta los gastos de los fondos económicos de los buques. Por otro lado, constituía otro gran cambio de mentalidad, porque con la propulsión de vapor habían surgido necesidades más amplias y difíciles, que iban desde el material a las reparaciones y pertrechos, pasando por el combustible, y el método hasta allí seguido, un poco la cuenta de la vieja, no podía continuar subsistiendo.

10. Construcción del Panteón de Marinos Ilustres en San Fernando. Hemos querido consignar también este dato porque testimonia, una vez más, el cariño que un personaje civil tuvo por la Marina, por su historia y tradición.

Claro es que todo esto no significaría gran cosa si no hubiera dedicado igualmente sus atenciones al elemento básico de la Armada, es decir, a los buques. Molins coronó su obra con el Decreto de 23 de marzo de 1850, en el que conseguía del Erario 30.000.000 de reales para la construcción de seis unidades de vapor y de transporte, entre las que figuraban las fragatas “Berenguela” y “Blanca” que tan buen juego darían en el porvenir.

Era indudablemente un éxito personal lograr introducir en el tradicional e invariable Presupuesto de los 40 millones, un aumento de casi el doble, obteniendo de esa manera que en 1850 la Marina contara con 76.630.046 reales, y aunque frente a los consignados al Ejército esos créditos seguían siendo muy reducidos, se había alcanzado por fin vencer a la acostumbrada miseria de treinta años, en los que la dotación económica del Departamento se había mantenido estática, dando además ocasión a que su sucesor obtuviera al año siguiente una mayor cifra, al elevarse las cantidades presupuestarias a los 86.150.570 reales.

Como puede apreciarse, el Marqués de Molins merece toda gratitud, por su consagración a la restauración de la Marina en unos años difíciles y por la confianza y fe que demostró para todo su personal. Aunque se vio precisado a luchar con el inmenso atraso de más de medio siglo, procuró dar a sus Cuerpos y miembros un sentido nacional y moderno, librándoles de la triste situación de no contar apenas con industria, técnica y métodos eficaces, que ciegamente nos subordinaban principalmente a Francia e Inglaterra, en donde precisamente se interesaban con exceso por nuestra situación a esos otros respectos.