

LA MARINA DE FERNANDO VII AGOTAMIENTO, DECADENCIA, CRISIS

José CERVERA PERY
Jefe del Servicio Histórico
del Cuartel General de la Armada

Los casi veinte años que dura el reinado de Fernando VII tras la vuelta de su exilio, comportan para la Marina como para tantos estamentos nacionales un período de agotamiento, decadencia y crisis, tal y como hemos querido reflejar en el título de esta conferencia. Fernando VII vuelve a la Península aclamado y en olor de multitud y nada más llegar a Valencia decreta la nulidad de todo lo legislado por las Cortes de Cádiz. Fue un auténtico golpe de Estado cuyas consecuencias no se harían esperar en los años inmediatos.

Los absolutistas veían en la vuelta del “Deseado” el único factor capaz de hacer cambiar una situación que no pueden modificar por sí solos. El Decreto de 4 de mayo de 1814, calificado por Artola como “primer paso de un proceso restaurador de la situación de 1808” habrá de significar una desafortunada medida que dinamiza el comienzo de la división entre los españoles, inaugurando en esta época, ya eminentemente política, la serie inacabable de pronunciamientos con sus matices sectarios de depuraciones y persecuciones.

Las diversas medidas del poder real acarrearán la anulación de un sistema representativo que había ejercido sin discusión el gobierno del país desde su marcha, ya que tiene como primordial y común objetivo la restauración del Antiguo Régimen tanto en su maquinaria política como en lo referido a la preeminencia socio-económica de los estamentos privilegiados. Para conseguir lo primero se promulgarán una serie de disposiciones que van desde la supresión de las diputaciones provinciales y el restablecimiento del caduco régimen sinodial de consejos, hasta la extinción de los ayuntamientos constitucionales. La restauración de las estructuras económicas anteriores al inicio del proceso revolucionario, se nos muestra sin ambages a través de disposiciones como el restablecimiento de las pruebas de nobleza para la oficialidad del Ejército y la Marina; la abolición de la contribución directa y su sustitución por el régimen impositivo estamental, o el replanteamiento del régimen señorial en un sentido muy favorable a los intereses de los privilegiados; nobleza e Iglesia.

Política, sociedad y economía son tres aspectos de una misma realidad. Una clase social, la burguesía, se irá poco a poco haciéndose con los resortes de una nueva estructura económica —el capitalismo— y trata de imponer

un nuevo sistema político —el liberalismo— acorde con sus intereses y mentalidad. Hombres, partidos e instituciones serán los protagonistas de este enfrentamiento en que se opondrán los partidarios del Antiguo y Nuevo Régimen, en que las dos Españas siluetadas ya con trazo firme comienzan a ventilar su lucha a muerte. Si en lo interior, para la Marina como para el resto de los estamentos nacionales, los casi veinte años fernandinos apenas ofrecen otra imagen que la de desolación y ruinas, en lo exterior, otra nueva catástrofe, la Guerra de la Independencia americana vendría prontamente a sumarse y recargar tan impresionante estado de cosas. Porque fue evidentemente la Marina de guerra española la primera víctima del caos político que comportaba el empobrecimiento de nuestra Hacienda y en el atraso de la industrialización. Valga un ejemplo: los efectivos en navíos, que en 1808 eran de 42 buques en buen estado, habían quedado reducidos a 16, de los cuales sólo 4 estaban en condiciones de navegar, aunque necesitando de carena y obras. El estado de personal era desastroso, debiéndoseles más de 33 meses de sueldo, y en los arsenales no quedaban más que los edificios desmantelados, sin enseres ni pertrechos.

A esta trágica situación se unieron una serie de factores que coadyuvarían al estado ruinoso de la Armada. 1.º La desconfianza de Fernando VII hacia la Marina como consecuencia de la intervención de ilustres jefes en la Regencia y las Cortes de Cádiz (los regentes y hasta los simples Diputados como Capaz y Bauzá fueron arrestados), y 2.º la Guerra de la Independencia de América, en la que la Marina debió haber personalizado quizá un protagonismo más acusado, pero que circunstancias de todo orden se lo impidieron. No voy a entrar en este terreno, ya que en este ciclo de conferencias otros ilustres expositores lo harán con mayor concreción y alcance, pero forzoso es reconocer que aunque la trayectoria regia de Fernando VII no resulte agradable ni positiva, hay que decir en su descargo que se vio obligado a sortear con mayor o menor fortuna este período de nuestra historia, en que los gobernantes no acertaron a comprender cuál era el verdadero fundamento del colapso nacional, creyendo que todo derivaba de una confrontación ideológica irreductible (liberales frente a serviles, apostólicos frente a constitucionales, y aún más tarde, en una ajustada dimensión rigo-rista, exaltados frente a moderados).

Había algo más. Se ha dicho que en el combate de Trafalgar muere en España la Marina borbónica, y que allí finalizó nuestro poder naval, no porque acabase con su material, que la pérdida allí fue tan sólo de diez navíos, quedándonos con los que le quitamos a los franceses, cuando fue rendido en Cádiz Rosilly y que eran casi cincuenta, sino porque allí murió el espíritu de la Corporación, sufrió su prestigio ante el país, y se vio perseguida por los gobiernos del Monarca, absoluto partidario de “Marina poca y mal pagada” Una Marina hasta entonces de alta intelectualidad, superior en término medio al nivel en España de sus contemporáneos, motivado sin duda, por sus relaciones con países como Francia e Inglaterra, con quienes indistintamente fuimos aliados y con nuestras colonias americanas, donde

también se respiraba entonces otro ambiente diferente al de la metrópoli, y por su espíritu de sacrificio y su hidalga caballerosidad. Desgraciadamente —y esto lo ha contemplado admirablemente el Almirante Alvarez Arenas en su trascendente libro “El español ante el mar”— ni Patiño ni Ensenada creadores de aquella marina, supieron inculcarle el espíritu profesional y militar que una marina militar requiere; supieron sí, construir muchos y excelentes buques, hacer muy cultos Oficiales, quizá los más cultos de Europa en aquella época en que ocupábamos el tercer lugar entre las potencias navales; pero no alcanzaron a darle una organización ni profesional ni militar, no logrando a constituir unidades maniobreras ni artilleras. Los establecimientos navales en El Ferrol, Cartagena y La Habana construidos por Patiño y Ensenada fueron un modelo en su tiempo, donde se hicieron ágiles navíos de inspiración gala o inglesa, pero nuestros buques nunca estuvieron bien pertrechados, ni aquellos arsenales bien provistos; tuvimos una matrícula de mar que daba buena gente marinera, mucho mejor que las dotaciones de leva que nutrían los navíos de Jerwis y Nelson; pero éstos pagando bien a aquellos aventureros y castigándolos con severa disciplina supieron hacer lo que no hicimos nosotros: marineros y guerreros en una pieza.

El levantamiento de las colonias americanas, coincidente en buena parte con el regreso del “Deseado”, producto de una especial idiosincrasia, hija del exagerado individualismo y falta de orden y método, sorprendió a la metrópoli y autoridades ultramarinas sin fuerzas ni elementos para dominarlas, mezclándose confusamente ideas políticas de formas de gobierno con sentimientos patrióticos, que siempre debieron estar muy por encima de ellas, comenzando a oírse entonces la frase después popularizada de “Sálvense los principios aunque perezcan las colonias”, produciéndose al lado de hechos encomiables otros de muy distinto signo, de auténtica guerra civil trasplantada, ya que numerosos españoles peninsulares muy influidos por las corrientes masónicas hicieron causa común con los criollos independentistas y en cambio figuraron en las filas realistas no pocos naturales de aquellos dominios ultramarinos. Patriotas y realistas se batían con la misma saña que luego habrían de hacerlo en la península carlistas y liberales. Sólo así puede explicarse aquellas expediciones organizadas en Inglaterra y Estados Unidos en las que figuraban abundantes oficiales de nuestros ejércitos, algunos de la categoría de Mina y Renovales.

Es realmente difícil el análisis de este período histórico por cuanto conlleva una acusada carga emocional y política de tratamiento delicado. Aunque en la Marina no faltasen, como en el resto de la sociedad española, personalidades que olvidasen sus deberes patrios o sintieran debilitarse esfuerzo y voluntad, lo cierto es que la gran mayoría supo honrar sus lealtades como los Monteverde y Echevarría en Venezuela, Gastón en Santa Fe, Apodaca, Porlier y Llanos en Méjico; los Michelena y Romarate en Buenos Aires y Pareja en Chile. La revolución que había empezado en Caracas en 1810 culminará a principios de 1826 con las Capitulaciones de Rodil en El

Callo y Quintanilla en Chiloé, de manera honrosísima para éstos como militares, demostrándose una vez más la importancia del poder naval, que de no haberles faltado a aquellos valientes que se sostenían aislados de la metrópoli, tal vez, y a pesar de los Maipú, Chacabuco, Junin, Ayacucho y Carabobo, hubiera sido muy otro el resultado. Porque en las guerras de América, la Armada tiene que apechugar, apoyar y en muchos casos consolidar las operaciones de tierra con las tropas expedicionarias, al frente de las cuales habrán de figurar en diferentes etapas los generales de más brillante trayectoria militar y, naturalmente, con mayor o menor fortuna, andadura política.

Pero volvamos al hilo conductor en lo que atañe a la interrelación “Fernando VII y Marina” a lo largo de todo el tumultuoso periplo de su reinado. En lo que respecta a la Armada un decreto de 1815 instituía nuevamente el Almirantazgo de Ensenada y de Godoy y nombraba al Infante don Antonio María Pascual, hermano de Carlos IV y por tanto tío del Rey, “Almirante General de España y de Indias”, título pretencioso y sin el menor ajuste a la realidad de los tiempos en que se viven, como ha expresado Fernández Duro. Más acertada será la designación como Ministro de Marina del Capitán de Navío Luis María de Salazar, que bajo el pseudónimo de “Patricio Victoriano” y en forma de “cartas a un amigo” había expuesto los defectos sustanciales de la Marina y los remedios que a su juicio debían emplearse. En sus primeras gestiones logró carenar el navío de tres puentes con el nombre del Rey y que naufragó en la travesía de Mahón a Cartagena, y también, a duras penas, logró armar la expedición destinada a mejorar el estado de las colonias, ya en peligrosos brotes de descomposición. Casi milagrosamente se pudieron pertrechar hasta 65 buques entre transportes y de guerra, de cuyo mando se encargó el General don Pablo Morillo, de meteórica carrera —pues había sido Soldado de Infantería de Marina en Trafalgar y Alférez en Bailén— y que llevaba como segundo al Brigadier Enrile.

Los primeros conatos de revueltas constitucionales en La Coruña y El Ferrol ponen de manifiesto los iniciales síntomas de rechazo de la reinstauración política absolutista; y aunque la Marina no tiene todavía el grado de matización política que a través de compromisos personales adquirirá más tarde, Salazar es sustituido por Vázquez de Figueroa, celoso, competente y lúcido de juicio —según Fernández Almagro— hasta el extremo de plantear los problemas cuya solución le incumbía, con rotundidad y exactitud irrecusables.

En el cambiante juego político de Fernando VII en 1818, esta sustitución viene a ser como un reconocimiento al pasado, pues no debe olvidarse que en plena guerra contra Napoleón, Vázquez de Figueroa había desempeñado el ministerio por primera vez del 10 de noviembre de 1810 al 13 de abril de 1813, y por su prestigio, celo y honestidad reincidía. Su nombramiento fue bien acogido por la Marina, que esperaba del mismo nuevas ideas y mejores planes e incluso su obra habrá de ser más tarde criticada y enjuiciada positivamente.

La primera decisión de Vázquez de Figueroa fue la supresión del Almirantazgo, cuya existencia era sólo nominal, estableciendo en su lugar los Mayores Generales, si bien comenzará muy pronto a perfilar su propio almirantazgo atemperado a sus ideas y proyectos en cuyas líneas directrices propugna: 1.º Fijar las plantillas de los buques armados. 2.º Redactar reglamentos para el régimen interior de los barcos. 3.º *Redactar un código penal bien meditado y ajustado en sus reglas*. 4.º Determinar y establecer la organización de las tropas del mar. 5.º Promulgar unas ordenanzas generales por las que en el futuro se rija la Marina puesto que seguían imperando las de 1793, así como las de Arsenales de 1776, que más tarde fueron de nuevo repuestas. 6.º Reorganizar los Arsenales —lo que en efecto llevó a cabo con las limitaciones presupuestarias habituales. 7.º La regulación de las recompensas en lo que imperaban criterios de absoluto favoritismo.

Como era lógico la indudable buena voluntad de Vázquez de Figueroa volvió a estrellarse contra el muro capital que le impidió llevar a cabo sus planes y reformas, que no era otro que la falta de buques por un lado y el lastimoso estado de la Hacienda por otro. Ambas carencias, de las cuales la primera era consecuencia de la segunda, no podían remediarse de inmediato, ni menos improvisarse, y aunque se encargaron a unos astilleros de Burdeos algunas embarcaciones de menor cuantía, el abierto y complicado problema de América impedía la llegada de recursos monetarios, única forma de obtener unos ingresos que aliviaran la cada vez más difícil situación.

El escandaloso fraude de los navíos rusos señalará en estos primeros años de reacción absolutista el estado de inoperancia, corrupción, desconcierto y peligrosa imprevisión, que ajenas circunstancias condicionaran a la Armada. El aldabonazo de las insurrecciones coloniales reclama cada vez más acuciante la presencia de buques de guerra para aquellas aguas, y so pretexto de ello fue el increíble tratado o acta de venta de una Escuadra que el Emperador de Rusia transfería mediante pago al Rey de España; tratado firmado en Madrid el 11 de agosto de 1817, y cuyo retórico preámbulo merece consignarse:

“Los notables sucesos —dice— que acaecieron en la invasión de España por los franceses y las calamidades que después de esta época memorable desolaron y desuelan aún esta Monarquía, no sólo destruyeron la Marina española, sino que hasta aniquilaron todos los recursos y medios que eran necesarios para restaurarla. Su Majestad el Rey de España y de las Indias, bien convencido de este hecho y de la necesidad de remediarlo, si se ha de precaver los incalculables males que resultarían si las cosas de España y las colonias de esta grande y poderosa Monarquía, en otro tiempo tan opulenta, quedase privada de seguridad y protección, se ha visto obligado a recurrir a Su Majestad el Emperador de todas las Rusias, su amigo y aliado, y rogar a dicha Majestad, haciéndole ver la urgente necesidad en que se halla su reino (vista la situación actual de sus posesiones de Ultramar), ponga a su disposición una Escuadra compuesta de cuatro navíos de línea y ocho fragatas (después quedó concertado en cinco navíos y seis fragatas) de setenta y cua-

tro cañones los primeros y de cuarenta los segundos. Su Majestad el Emperador Alejandro, deseando secundar en este y otro cualquier caso los nobles esfuerzos de su augusto amigo y aliado, en el restablecimiento del poder español, se apresura a entrar en las miras de Su Majestad Católica y da su asenso a la propuesta con todo interés y solicitud que toma en los asuntos de España.”

En dos artículos del tratado (2.º y 6.º) se obliga la entrega de la Escuadra, completamente armada y equipada, y en estado de poder hacer un viaje de largo curso, y en correspondencia Su Majestad Católica cedía a Su Majestad Imperial la suma de cuatrocientas mil libras esterlinas concedidas a España por Inglaterra a título de indemnización por abolición del tráfico de negros.

Lo insólito del caso es que dicha Escuadra, en cuya compra intervinieron personas totalmente ajenas a la Marina, se hizo contra el dictamen de los Jefes de la Armada, y fue simple y sencillamente el “timo de los navíos”, como llegó a conocerse en términos populares, no pudiendo impedir el fraude el hecho de que Vázquez de Figueroa pusiera en manos del Rey el original del reconocimiento de los buques que llevaron a cabo los ingenieros y en cuyo documento se hacía constar la inutilidad absoluta del material comprado. La cólera real se dejó sentir. Vázquez de Figueroa fue desterrado a Santiago de Compostela y sustituido por don Baltasar Hidalgo de Cisneros, más acomodaticio con la regia voluntad, y los Brigadieres don Francisco Beranguer y don Roque Guruceta, que también se significaron en las protestas, fueron dados de baja en el escalafón, disolviéndose igualmente el Almirantazgo, por los reparos y objeciones que opuso a tan descarada y ruinosa negociación hecha a sus espaldas.

El “timo de los navíos”, que hubiese sido impensable en países de acusada tradición marinera como Inglaterra, no lo era en España habida cuenta el entorno influyente del Rey. Fernando VII se rodeó preferentemente de plebeyos elevados a la camarilla palaciega. Frecuentaba los barrios bajos madrileños buscando lances de amor con las mujeres del pueblo. Amigo y protector de toreros, intentó ganarse la simpatía del pueblo de una manera un tanto demagógica. Por su gran confianza hacia quienes le rodeaban —al aguador Chamorro, el barbero Moscoso, Ugarte Escoiquiz— careció de valido, ya que fue sólo el que reinó, pero la camarilla le sirvió de órgano asesor. Fue ciertamente un Rey popular, pero cargando también tintas en lo populachero.

La historiografía contemporánea es duramente crítica con la postura adoptada por Fernando VII a su regreso de Francia. El movimiento restaurador fracasó rotundamente en los años 1814 a 1820. No consiguió atraerse ni a los realistas ni a los reformadores y mucho menos a los liberales. Perseguidos éstos, entre los que se contaban no pocos marinos, y reducidos a la impotencia, sólo pueden actuar organizando sectas secretas difundidas en el país por los que regresan del destierro. Comellas calcula que más de la mitad de los tres mil o cuatro mil masones afiliados a las logias en 1820 son Jefes y Oficiales del Ejército y de la Armada. La táctica revolucionaria pro-

pugnada por los liberales españoles consistirá pues en preparar el alzamiento del Ejército contra el absolutismo desplegado por la Monarquía. La intelectualidad de la época liberal trató y consiguió captar para sus fines a la oficialidad disgustada por la política de favoritismo que siguió Fernando VII en la concesión de ascensos y promociones que beneficiaban a los generales del Antiguo Régimen.

En 1819 parecen cumplirse las condiciones objetivas para el éxito de un nuevo pronunciamiento liberal. Un ejército de más de 14.000 hombres, diezmado por la epidemia y socavado por la propaganda masónica; el papel jugado por los agentes revolucionarios de América que volcarán abundantes recursos económicos para crear un movimiento de resistencia a la proyectada expedición y la acción de los agentes instigadores españoles de tanta importancia, como Alcalá Galiano, Isturiz y otros destacados representantes del movimiento liberal. La sublevación de Riego, por tanto, el 1 de enero de 1820, dará un nuevo giro político a la nación y en un decreto firmado el 7 de marzo del mismo año, Fernando VII, mal que a su pesar, decidía aceptar la Constitución de 1812. Los liberales regresados del exilio y que se incorporaron a las tareas de Gobierno tuvieron desde luego un espíritu más generoso que los absolutistas desplazados. La Marina no habría de ser una excepción en ello, aunque ya le pasarían más tarde la factura al cobro.

Se impone en este momento y antes de afrontar el trienio constitucional y la subsiguiente reacción absolutista que ha de durar hasta la muerte del Rey, una reflexión o análisis del estado de organización —más pudiera decirse de desorganización—, de la Armada en tan precaria época. Vigente la Ordenanza de 1793 con ligeros retoques, los órganos de mando eran la Secretaría de Despacho y la Dirección General de la Armada, desempeñada ésta por el Capitán General del Departamento de Cádiz, que tenía anexa una Mayoría General. Trasladados ambos organismos más tarde a la corte, se hizo caso omiso del parecer de Mazarredo de dejarlas donde estaban para mantener en íntimo contacto los órganos rectores de Marina con los mandos a flote. Esta organización tenía también el grave inconveniente de que las facultades de mando del Director General eran tales, que de hecho invadían funciones ministeriales y la Junta llamada de Asistencia y Dirección, a la que el Director General podía consultar, no remediaba este defecto, pues era únicamente consultiva, careciendo de otras atribuciones de autoridad.

No es necesario insistir en los perjuicios que en la estructura funcional de la Armada causaban la independencia de los mandos militar y político, tan significadamente acusada en el hecho de que ocupaban hasta edificios independientes. Tónica que desgraciadamente se ha venido repitiendo con frecuencia a lo largo del pasado siglo y aun de éste. Y esta organización de por sí defectuosa, estuvo siempre afectada por las convulsiones de la política. Tardarían todavía algunos años, y habrían que sufrirse nuevos contra-tempos, para llevar a cabo una reforma con arreglo a criterios más racionales o realistas.

Las primeras medidas de la revolución constitucional triunfante fueron la disolución y licenciamiento del ejército expedicionario de América y el desarme de la Escuadra, con lo que se favoreció la independencia de las colonias americanas. Fueron tan lejos las cosas, que no hubo más remedio que organizar un convoy para Costa Firme, al mando del capitán de fragata don Angel Laborde, con dos fragatas ligeras, dos bergantines, una corbeta y cuatro transportes de tropas. Estas expediciones esporádicas cumplían casi siempre fielmente los objetivos por la juiciosa serenidad del mando, apuntalando así un poco el malparado prestigio de la metrópoli. Pero los presupuestos seguían reducidos y una previsión de veintisiete buques armados para atender a la guerra en Américas y Oceanía, pareció excesiva a los diputados de aquellas renacidas Cortes, y se tuvo que anular el propósito de enviar al Pacífico una División a cargo del Teniente General don Juan José Martínez.

Como un posible rayo de esperanza, el 1 de agosto de 1820 apareció en la *Gaceta* un interrogatorio de cuestiones publicado por las Cortes, abriendo información parlamentaria dedicada a la reforma y reorganización de la Armada, pero la inestabilidad política no permitió consolidar lo suficiente tan estimable propósito. En los tres años de gobierno constitucional se contaron nada menos que hasta cinco ministros del ramo, y de esa forma, en tan quebrada continuidad, es muy difícil realizar una política constructiva. Unase a ello el nuevo cambio de rumbo, tras la llegada e intervención de los Cien Mil Hijos de San Luis, que al mando del Duque de Angulema protagonizaron, aunque atenuada por las circunstancias, una nueva invasión francesa.

Apenas tuvo conocimiento el Gobierno de estos hechos, se trasladó a Sevilla con las Cortes y con el Rey. La nueva invasión fue un paseo militar, aunque el Congreso declaró la guerra a la nación entrometida, buscando también más tarde refugio en Cádiz. Se declaró al Rey incapacitado y se nombró una regencia de tres personas —Valdés, Císcar y Vigodet— (otra vez la Marina en liza), que usaron únicamente de los poderes tres días, resignándolos cuando el Rey llegó a Cádiz.

Nuevo bloqueo, como en 1810, de la isla de León y nueva acción de la Marina. Aciertos operativos y estratégicos del Teniente General de la Armada don Cayetano Valdés, pero aunque el Duque de Angulema no sea precisamente Soult, la situación en 1823 y los condicionantes que la mueven, no es tampoco en nada parecida a la de trece años antes. Ahora los defensores no tienen el apoyo naval británico, ni la abundancia de lanchas cañoneras y obuseras, fuerzas sutiles de entonces. Los ánimos también son otros, y aunque se preparan compañías de escopeteros salineros, el sentimiento de fervor popular ya no es unánime. Los acontecimientos se precipitan y el 1 de octubre a bordo de una falúa gobernada por Valdés, como el marino de más rango, Fernando VII llega al El Puerto de Santa María y abraza a Angulema. Cádiz y la isla caen poco más tarde. Se vuelve así inevitablemente al régimen de 1814, con declaración de nulidad de los actos del

Gobierno constitucional, y una nueva etapa represiva, más dura que la primera, con condenas a la horca, —que afortunadamente no llegaron a ejecutarse— de Císcar, Valdés y Vigodet, que habían aceptado la regencia con anuencia suya. Las confiscaciones de bienes, proscripciones, destierros y hasta ejecuciones, habrán de evidenciar de nuevo, como ha dicho Tristán La Rosa, que Fernando VII ni ha aprendido nada ni ha olvidado nada”.

Va a entrar de nuevo en juego don Luis María de Salazar al frente del Ministerio en un largo período de nueve años, en el que va a intentar llevar a la práctica sus ideas reformistas, ¡que buena falta hacían!, muy afectadas en la realidad por falta absoluta de medios económicos. Se moverá sin embargo con cierta flexibilidad política, pues hay que consignar en honor a la verdad, que el Cuerpo de Oficiales de la Armada fue uno de los que menos padecieron la reacción absolutista de 1823, gracias al influjo que el Capitán General de la Armada don Juan María Villavicencio ejercía en el ánimo del Rey. De aquí que Salazar sin demasiado afán de notoriedad intentara cortar por lo sano en el marco desbarajustado y pintoresco de la administración naval.

La Junta de Asistencia que existía en la Dirección General de la Armada, fue transformada en Junta Superior “que tuviese las ventajas y no los inconvenientes de los almirantazgos anteriores” y transformados fueron también los Departamentos de El Ferrol y Cartagena, rebajándolos a la categoría de Apostaderos, y poniendo al frente de los mismos a un brigadier. No quedó más Departamento que el de Cádiz, con un Capitán General único. Redujo también los ascensos a los imprescindiblemente necesarios para cubrir las vacantes producidas, y a dos empleos —alférez y teniente de navío—, los cuatro de oficial. Suprimió las Compañías de Guardiamarinas de El Ferrol y Cartagena quedando sólo la de Cádiz a la que señaló como centro de estudios, de donde salían para navegar después durante seis años, para poder ser promovidos tras el reglamentario examen a alféreces de navío; pero ¡cómo no!, la falta de recursos económicos para habilitar y sostener el colegio obligó a cambiar el régimen con una especie de enseñanza libre y embarque directo, si ésta daba fruto, con la aprobación de las materias estudiadas.

Siguió Salazar cortando a fondo, con la supresión del Cuerpo de Ingenieros que estaba incluido en el General y cuyos componentes ostentaban una doble categoría funcional de oficiales de Marina e Ingenieros. En su lugar creó con sentido más práctico el Cuerpo de Constructores Navales, sin graduación militar, alguna por estimarla innecesaria. Descargó también a la Armada de los servicios de resguardo y correo marítimo en su afán de evitar todo gasto superfluo y toda atención ajena a la función militar de Marina. Y como consecuencias del establecimiento del régimen de presupuestos, se crearon a su impulso la Intendencia, Pagaduría e Intervención generales, órganos imprescindibles para la mejor racionalización en la disponibilidad y uso de los recursos, que debían ser librados “con justa igualdad”.

Los arsenales fueron objeto también de una gran reforma, unificándose en una sola autoridad superior (Comandante General) las autoridades independientes, cuyas recíprocas interferencias complicaban frecuentemente el trámite de las gestiones. Se simplificaron y redujeron igualmente oficinas y burocracia, clarificándose bastante el esquema funcional y orgánico, de lo que tradicionalmente venía reputándose como un navío armado anclado en tierra.

Las reformas de Salazar no fueron populares. No podían serlas, ya que al meter a fondo el bisturí de las reducciones y las simplificaciones se herían no pocas susceptibilidades y se mermaban no pocas facultades y privilegios. Pero como ha dicho Fernández Duro, no cabe duda que la gestión ministerial de Salazar fue un paso adelante. Tras seis años sin sonar el hacha en los astilleros, se construyó y botó al agua en El Ferrol en 1824 la fragata *Lealtad* de cincuenta cañones; en 1825 la “*Iberia*” y en 1826 la “*Restauración*”, del mismo porte. Un mini-programa naval que era como un rayo de esperanza en el lento y costoso resurgir marítimo de España.

La muerte de Fernando VII cierra este ciclo de penurias, al que sin cargar las tintas hemos llamado de agotamiento, decadencia y crisis. Lea quien sea gustoso de ello los Estados Generales de la Armada de 1808 y 1833 y deduzca consecuencias. Y es preciso consignar que no solamente Salazar 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.

Pero no nos engañemos. El período que se contempla en su conjunto es triste, confuso, desesperanzador. La historia pronunció sobre el mismo un veredicto de dureza. A nosotros no nos queda sino seguir adelante, buscando como el ave fénix el renacer de las cenizas; porque como se ha dicho en frase dura, lapidaria, pero desgraciadamente irrefutable, la Marina en el transcurso de dicho reinado había prácticamente dejado de existir...

En el Estado General de la Armada del año 1834 —rendidas ya sus cuentas al Altísimo el Deseado vuelto Indeseable— se leen estos párrafos: “Una decadencia que tiene de fecha todo lo que va de siglo ha persuadido a muchos que semejante estado de anonadamiento de las fuerzas navales no influyen en la grandeza de la nación, y olvidándose su utilidad, creen que la Marina es insignificante, costosa y una institución casi indiferente para la prosperidad del Estado y cuyo restablecimiento vendría a ser inútil y de poca ostentación.” Desgraciadamente esto mismo se vino creyendo durante muchos años después, y ya no estaba aquel monarca en cuyo reinado, se ha dicho sólo permanecieron inalterable el hambre y la miseria fuertemente adherida al personal de Marina. Yo quiero ser más misericordioso al término de mis palabras. Simplemente me basta con el enunciado de mi conferencia. Agotamiento... crisis... decadencia...