

# LA FORMACIÓN DE UN EDUCADOR, EL MARQUÉS DE LA VICTORIA Y LA REAL COMPAÑÍA DE GUARDIAMARINAS

José CERVERA PERY

Coronel Auditor

Director de la Revista de Historia Naval

La figura de don Juan José Navarro, marqués de la Victoria, puede contemplarse desde muy diferentes ángulos y perspectivas. Basta con echar una ojeada al temario de este ciclo de conferencias programadas en su honor, para comprobar la certeza de este "hecho diferencial", término tan de uso en su manejo en estos últimos días. El catedrático Enrique Martínez, con excelente visión histórica, nos ha contado como era la España de su tiempo; Hugo O'Donnell, lo ha situado espléndidamente en el marco militar del que trasvasa felizmente a la Infantería de Marina, en glorioso recorrido; mi antiguo compañero en el Estado Mayor de la Flota Pepe Blanco, se ha movido entre los entresijos conceptuales de su táctica naval, y mañana D.M. como cierre de este seminario, Cruz Apestegui nos brindará su papel decisivo como constructor y arquitecto naval, cuyo mejor exponente es ese álbum testimonio de reciente reedición. Me queda a mi el contemplarlo en su proceso formativo como educador naval, con parada y fonda –valga la frase–, en su obra predilecta, y a la que dedicó sus mayores esfuerzos: La Real Compañía de Guardiamarinas de Cádiz, de la que fué su primer alférez, y en la que permaneció escalando sucesivos puestos durante dieciocho años; y su más decidido protector desde el alto cargo de Director General de la Armada, ya de teniente general.

En mi libro la *Marina de la Ilustración* dentro del capítulo correspondiente al talante y gestión de los marinos ilustrados, que tanto destacaron en la España del siglo XVIII, yo llamaba a Navarro, el *precursor*, porque evidentemente lo era, de una saga de claras mentalidades marineras, como eran también Jorge Juan el *polifacético*, Ulloa el *estudioso*, Tofiño el *sabio*, Malaspina el *adelantado*, Lángara el *forjador*, Mazarredo el *reformador* y Valdés el *organizador*. Con todos ellos engarzaré de algún modo, y formarán los eslabones de una cadena de preclaras glorias; porque la gestión de todos estos marinos ilustrados se define en una excelente obra de artesanía científica o cultural, compatible y en algunos casos consecuencias, de la misión profesional que tienen encomendada, manteniéndose una armonía equilibrada con cada individuo en el lugar que le corresponde, perfectamente encajado y preparado adecuadamente para cumplir su fin. Así las críticas que formulan a los propios soportes básicos de la Marina, no plantean su desvinculación o su abandono, sino que por el contrario buscan fórmulas de mejoría y saneamiento que ellos mismos captan y conciben, incluso si es preciso,

incorporando los elementos necesarios de novedad que hagan posible su asentamiento.

El marino ilustrado posee antes que nada espíritu de misión, tal vez conciencia de su destino histórico, pues hasta los más acérrimos defensores del tradicionalismo conservador, no desdeñaron nunca el progreso material y las ventajas introducidas en el siglo por los adelantos de la ciencia y la técnica europea.

Pero el marino ilustrado no es político; no hace política como la harán muchos de sus sucesores en el siglo XIX. En política —es evidente— no se puede ir de espontáneo, sino que es preciso poseer una formación profunda y saber hacer uso de ella. Nuestros marinos la tienen pero no la aplican. Les basta con moverse en el ambiente militar sin desdeñar por ello su formación intelectual o científica de la que en su momento habrán de dar cumplida prueba. Hay además un sentimiento que enraiza en estos hombres en profundidad como notas distintivas de una preocupación común. Les duele España y con España les duele la Marina que es medio esencial para su engrandecimiento. Lo saben y lo asumen desde una actitud personal en la que prima un raro sentido de búsqueda de perfección corporativa. Tal vez influya en su talante y gestión la frase de Campomanes de que, "una nación vigilante y despierta, cuyo pueblo esté instruido y ocupado en las armas de la guerra y de la paz, mientras permanezca unido a tales máximas no tiene por qué recelar de sus enemigos".

Vamos a contemplar pues, y dentro de estos parámetros, la aportación ilustrada de D. Juan José Navarro a la enseñanza naval, en su más amplia vinculación a la Real Compañía de Guardiamarinas de Cádiz, la primera en su género, nacida de la idea de un distinguido gaditano al que se ha ido olvidando poco a poco, el jefe de Escuadra don Andrés del Pes, caballero de Santiago y gobernador del Consejo de Indias. El Intendente Patiño, Secretario del Despacho de Marina, no desdeñó las sugerencias y empeño del ilustre marino y así en 1717 —dentro del proceso restaurador de la Marina borbónica, se creó la Real Compañía de Guardiamarinas que sentó sus raíces en Cádiz, en el llamado castillo de la Villa, que luego cambió el nombre por el de castillo de Guardiamarinas, edificio ofrecido por la ciudad que vio con buenos ojos el establecimiento en ella de tal semillero de futuros oficiales.

Hasta los comienzos del siglo XVIII, bien pudiera decirse que el estado de nuestra Armada era de un desbarajuste rayando en lo caótico. La composición de múltiples escuadras —que en algunos momentos habían llegado hasta diez—; la ineptitud en bastantes ocasiones de los encargados de manejarlas a quienes se les otorgaban un poco a la ligera los títulos de capitanes o almirantes, (aunque muchos de ellos no fuesen otra cosa que valientes soldados o linajudos señores) y la falta de organización en todos los aspectos, fueron principalmente la causa de nuestros desastres navales. De aquí que la creación de la Compañía de Guardiamarinas fuera un gran avance pedagógico para la enseñanza naval, pues a más de llenar la laguna de la falta de un centro docente de esta índole, dio homogeneidad a unos estudios carente de ella, a pesar de la unificación de las armadas llevada a cabo en 1714. En efecto hasta entonces

venían subsistiendo dos escuelas nada bien avenidas por cierto, pues mientras que los oficiales que se formaban en las armadas del Mediterráneo, despreciaban las maniobras de las que se servían los del Atlántico, éstos eran maniobristas cien por cien y no tenían otra ciencia que la de la rutina. Con la creación de la Compañía se trataba de poner fin a toda diversidad en favor de la unidad.

Pero cabe preguntarse qué características y qué condicionantes determinaban la enseñanza naval tanto teórica como práctica, con anterioridad a la creación de la Real Compañía de Guardiamarinas. Evidentemente, hasta los albores del siglo XVII no hay en España noticias de un organismo reconocido y oficial que se dedique a la instrucción de los jóvenes que ansían emular las proezas de un Jofre Tenorio o de un Cristóbal Colón. Bien puede ser que los hubiese mucho antes –incluso hay quien se remonta a los tiempos en que el tercer Fernando coronaba la gloria de su reinado en hazañas de mar y tierra– pero de haber existido algún centro tendría carácter privado o particular, pues hasta 1500 en que los RR.CC. confirmaron en una Real Cédula otorgada en Sevilla, las ordenanzas y privilegios del Colegio de Pilotos Vizcaínos establecido en Cádiz, no aparecen precedentes muy dignos de tenerse en cuenta.

La tremenda revolución que en la historia de las marinas de todo el mundo conocido causó el descubrimiento del nuevo continente cambió totalmente las derrotas de los buques, creó nuevas cartas de navegación y, sobre todo, excitó en los temperamentos exaltados y aventureros la atracción al mar. De aquí que al nacer en 1503 la Casa de Contratación en Sevilla, que educaba pilotos de una parte enseñando de otra la confección de las cartas y la fabricación de instrumentos marinos, atrajera a un buen número de estos hombres que sólo deseaban sentir el balanceo de las tablas de una "nao" o de un "baxel" bajo sus pies, ávidos de aposentarse sobre tierra desconocida y misteriosa.

Laborioso fue el empeño de formar oficiales reglados de espadín en tierra y catalejo a bordo. El desastroso estado de la Real Hacienda deshacía todos los proyectos y así fracasó el ensayo del duque de Medina Sidonia que había intentado fundar un establecimiento en el que formar futuros hombres de mar. Hasta el año de 1681, durante el reinado de Carlos II el Hechizado, no se consigue la fundación de un edificio en Triana, muy cerca del hospital de Nuestra Señora del Buen Aire, para el estudio de las artes marinas. Este edificio había sido construido gracias al interés puesto en ello por la Universidad de Mareantes de Sevilla, y fue el primer paso para otro que años más tarde se edificó a instancia de esta institución, y cuya fachada aun puede admirarse en todo su esplendor en la ciudad del Betis.

El paso por este Colegio era sencillo a la par que eficaz. A los alumnos se les enseñaba a escribir y a contar; algo de navegación y algo de cosmografía, asignaturas útiles para el desempeño del oficio que habían abrazado. No mucho de artillería, porque en aquella época la artillería era muy simple y no presentaba mayores complicaciones, pero estaba prohibido enseñarles gramática u otra materia cuya precisión fuese dudosa. Solo querían marinos y no escribanos,

cuyos menesteres no siempre gozaban del singular aprecio de la ruda gente de mar.

Los que habían terminado con aprovechamiento su aprendizaje en tierra, embarcaban como pajes en las naves de guerra y aún en las mercantes, según el número de vacantes que existiesen. Allí se curtían en todos los vientos marineros y conocían los riesgos y las emociones de las navegaciones de la época. De pajes pasaban a pilotines y de pilotines a pilotos. Cuando alcanzaban este último empleo, eran hombres ya curtidos y hábiles navegantes que sabían de abordajes y embestidas, temporales y naufragios. No pocos de ellos, por su valor, méritos, y hasta conocimientos científicos lograron ser brillantes oficiales de la Armada y aún profesores de matemáticas o navegación en las Reales Compañías de Guardiamarinas, pero todos habían vestido anteriormente el traje azul con collarín grana; el corbatín negro, los zapatos de hebilla y el sombrero de tres picos del que sobresalía la coleta anudada en su extremo, traje de gala de estos precursores del alumnado naval, cuya estampa, recogida en viejas litografías, evoca emocionalmente los tiempos en que se vivieron.

Carlos III —que ya había demostrado su preocupación por la Marina, concretamente a todo lo que se refería a obras en los arsenales— renueva la vieja savia del Colegio, que atraviesa por un período de decadencia que lo sitúa al borde de la desaparición, y aunque ya existía la Real Compañía de Guardiamarinas, surgida al impulso de su padre Felipe V, da un buen espaldarazo al seminario sevillano separándolo de la Universidad, supeditándolo a la inspección del Capitán General de la Armada, reformando y ampliando sus estudios, y concediendo licencia para que se crease en Málaga otro Colegio de idénticas características. Ambos establecimientos pasaron a depender de la Secretaría de Marina, nombrándose director y comandante del Cuerpo de Pilotos, al brigadier don Francisco Javier Wituhisen, el que años más tarde sería héroe de San Vicente, y a quien Nelson —en aquella ocasión comodoro— rindiera un tributo de admiración y respeto, recogiendo su espada y mandándola a la familia del heroico marino español.

Con la promulgación de la Real Cédula de 24 de diciembre de 1790, se creaban en los Reales Colegios de San Telmo, la clase de Caballeros Porcionistas nobles, quienes gozaban de las distinciones y tratos correspondientes a su cuna. De la misma manera, en la Real Compañía de Guardiamarinas se tenía que acreditar la ascendencia nobiliaria, y mientras esta última era cada vez más brillante y de más auge, los Colegios de San Telmo atravesaron por un período de tanta decadencia que murieron al disolverse el Cuerpo de Pilotos de un modo triste y oscuro. Pero ya su misión había quedado cumplida, y en las nuevas Compañías de Guardiamarinas, en puestos de responsabilidad y trascendencia, quedaban sabios y navegantes que daban fe de ello.

Pero el acceso a esta nueva institución, la Real Compañía de Guardiamarinas era de hecho casi totalmente prohibitivo para todos aquellos que no perteneciesen a las clases altas. La influencia francesa tan en boga en la época, se dejaba sentir en ésta como entre tantas cosas, pues la Armada del país vecino, estaba

constituida con lo más escogido de su nobleza. La excepción venía dada en que en la Compañía se podía ingresar como "aventurero", jóvenes a los que el Rey les concedía la gracia del aspirantado como premio a sus aptitudes brillantes para la carrera; y en cuanto al profesorado fue especialmente seleccionado por el propio Patiño que quiso dotarla de los cerebros más aptos para ello. No se equivocó por tanto cuando escogió para primer alférez de la Compañía a D. Juan José Navarro, entonces capitán de granaderos, que tanta gloria habría de dar a España como marqués de la Victoria. De tal modo se identificó Navarro con la Compañía, que durante muchos años fue el alma de ella, haciendo que los bisoños guardiamarinas obtuvieran su bautismo de fuego, participando en la expedición y reconquista de Cerdeña —en la que se producen ya las primeras bajas—. D. Juan José, ganado para el mar definitivamente por vocación y estímulo, no quiso volver en el futuro a vestir otro uniforme que el azul turquí con el botón de ancla, y en tal investidura alcanzó su mayor gloria.

Transcurría plácida y provechosa la vida de la Compañía, animando las viejas calles gaditanas con una alegre policromía de espadines y alegres casacas. En 1729 vuelto al trono Felipe V, después del breve reinado de su malogrado hijo Luis, se dirigió a San Fernando —entonces Real Isla de León— para presenciar la botadura del navío *Hércules* y no quiso terminar el viaje sin pasar por Cádiz y hacer una visita a la Real Compañía de Guardiamarinas que realizó en su honor varios ejercicios. Tan satisfecho quedó el monarca de aquella demostración, que muchos años más tarde siendo ya Navarro teniente general de la Armada, se le recordaba a Carlos III, haciendo resaltar los méritos de aquellas primeras promociones y el aplauso y estímulo que había recibido por parte de su augusto padre. Dieciocho años estuvo don Juan José al frente de la Academia en el curso de los cuales la enriqueció de un modo decisivo con las producciones de su asombrosa inteligencia. Ascendido a capitán de navío, pasó a destinos de mar, alejándose de ese modo de la Compañía aunque su espíritu siguiera inmovible dentro de ella.

Tenemos ya a Navarro, abillantando su hoja de servicios en los diferentes destinos de su carrera, mientras que la Real Compañía de Guardiamarinas sigue su trayectoria, tras los impulsos iniciales de don Juan José. Las Ordenanzas de la Armada de 1748 vinieron a reglamentar de modo definitivo, la vida y estudios de los futuros oficiales. Todo un voluminoso Tratado con 270 artículos agrupados en ocho títulos, venían a comprender el epígrafe "De la Compañía de Guardiamarinas". En él se reglamentaba hasta el más mínimo detalle, ingreso, vestuario, armamento, régimen interior, ejercicios, exámenes y premios. Se daban igualmente normas para el servicio de los guardiamarinas a bordo de los bajeles, y en todo el vasto plan de la organización no quedaba ningún cabo por atar. El profesorado era también cuidadosamente elegido, así como los nombramientos de brigadieres y subbrigadieres —cosa que ha venido subsistiendo hasta nuestros días— que recaían en los alumnos más aventajados y con un buen ascendiente moral para imponerse a sus compañeros. El internado fue riguroso en principio pero después se permitió cierta tolerancia, motivada por las reformas

de construcción, concediéndose el que algunos pernoctaran fuera del cuartel. El contralmirante Guillén que estudió a fondo la enseñanza naval dieciochesca, explica que este permiso se otorgaba a condición de que se viviese "en casa de gente conocida" y se daban severas instrucciones a los brigadieres para que hiciesen frecuentes rondas a sus alojamientos tanto de día como de noche para que "se castiguen con rigor a lo que a deshora se hallen fuera de ellos, especialmente si se averiguare que para ese fin se hubiesen disfrazado". Es de suponer, no obstante el rigor de la prohibición, que los más avisados verían el modo de arreglárselas para cogerle las vueltas a sus terribles vigilantes y echar una canita al aire en los populosos barrios gaditanos. Pero el plan de estudios era muy severo: Aritmética, Álgebra, Geometría, Trigonometría y Navegación –asignaturas básicas en toda época, se exigían con rigurosidad y constancia, y además se daban otra serie de materias mas o menos importantes que completaban la educación del alumno ¡Hasta clase de música y danza tenían! Se trataba de hacer del guardiamarina además de un completo oficial un perfecto caballero, a tono con las formas y modales de la buena sociedad. No en balde como se ha dicho anteriormente procedían de las clases más elevadas de la nación.

Cuando las circunstancias –y los recursos– lo permitían, los guardiamarinas de la Real Compañía curtían su piel, con los aires salobres de la mar, embarcando los del último curso en una o dos fragatas preparadas al efecto y en las que realizaban un verdadero aprendizaje marinerero. Regresaban para sufrir los exámenes que revestían magnífica solemnidad y que a veces tenían carácter de verdadera controversia científica. Existían trincas, y los premios que se otorgaban eran de gran relieve. Los felices aprobados que habían obtenido título, se diseminaban en los distintos buques de las escuadras a donde iban destinados, todavía algunos bajo la tutela del brigadier o del subbrigadier, o al cuidado del más antiguo. En estos barcos perfeccionaban las enseñanzas de la Armada aprendidas en la Academia, tenían sus atribuciones, y se forjaban en la dureza de los combates. Vivían en camararetas, alojamiento que distaba mucho de ser considerado como cómodo, y acababan su transformación de imberbes, más o menos mimados por la fortuna, en bizarros oficiales –hombres de pelo en pecho– a quienes muchos de ellos tenía la patria reservados los mas altos títulos de gratitud.

Así trascurrieron las cosas, hasta que en 1769, siendo comandante general del Departamento de Cádiz don Juan José Navarro –tan vinculado siempre a los azares de la Compañía– se hizo trasladar ésta a la ciudad de San Fernando, todavía Real Villa de la Isla de León, población auténticamente marinera; pero dieciocho años antes otra insigne figura había pasado por las aulas de la Compañía de cuya dirección se encargó. Me estoy refiriendo a don Jorge Juan Santacilia, verdadero sabio y hombre de portentosas dotes para el desempeño del puesto designado. Bajo la protección de otro de los reformadores de la Marina, el marqués de la Ensenada, no se regatearon los esfuerzos en favor de la Compañía, consiguiendo además su director la fundación de un Observatorio astronómico para guardiamarinas, en su mismo castillo, y que más tarde al ser trasladado a San Fernando,

—cuando a esta ciudad vino la Academia— se convirtió en el magnífico de que hoy disfruta nuestra Marina y cuya proyección universal es notoria en el mundo científico.

Con el resurgimiento de la Armada en su período más floreciente, se hizo sentir la falta de oficiales, y ésta fue la razón de la subdivisión de la Compañía gaditana en dos más, una en Ferrol y otra en Cartagena, ambas de idéntica composición a la de su casa—madre, excepto en el número de guardiamarinas. No obstante el capitán de la de Cádiz era como una especie de jefe de escuadra respecto de los demás que le estaban subordinados y le rendían partes mensuales. Los comandantes generales de Departamento, por su parte, eran los inspectores de aquellos establecimientos que radicaban en su jurisdicción.

Desgraciadamente los buenos tiempos duraron poco, y el combate de Trafalgar primero, y la invasión napoleónica después, fueron duros golpes para una Armada que había conseguido gracias al esfuerzo de sus impulsores, con el marqués de la Victoria a la vanguardia colocarse a la altura que le correspondía. Con la guerra de la independencia, los guardiamarinas tuvieron que ser destinados casi a la carrera, a los batallones y brigadas de Marina, las que dejando atrás sus naturales bases de operaciones, marchaban hasta el corazón de España a detener la marcha del invasor, mientras que los pocos que quedaban en la Isla de León, tenían que cambiar las pizarras y los textos de navegación, por un puesto de las obuseras y cañoneras que en constante vigilancia se entrecruzaban por los caños de Gallineras y Sancti Petri.

Malos vientos siguieron soplando para la Real Compañía de Guardiamarinas, aún después de expulsado el francés del suelo patrio. Por un decreto de la Regencia de 1813 se abolieron las condiciones de nobleza hasta entonces exigidas para sentar plaza de guardiamarina. Comenzaban a dar sus frutos las semillas sembradas con la Constitución liberal de 1812, y apenas un año más tarde se disponía la disolución —aunque de modo indirecto— del establecimiento, al ordenarse que no se despacharan más cartas órdenes para asientos de guardiamarinas. Casi inmediatamente fueron desapareciendo las de Ferrol y Cartagena, aunque hubo un esfuerzo —postrero coletazo— por levantarlas y se volvieron a refundir en una, en 1824, teniendo desde esa fecha un emplazamiento errante a través de la bahía gaditana, hasta que se eligió el Arsenal de la Carraca, donde arrastró una lánguida existencia, en una agonía de cuatro años para quedar definitivamente disuelta en 1828. Había durado exactamente ciento once años, y por sus aulas pasaron figuras tan preclaras como el propio Don Juan José Navarro, Jorge Juan, Ulloa, González de Castejón, Urrutia y tantos otros cuya lista se haría interminable. Por ella pasaron también los marinos criollos Blanco Encalada, Zapiola, Lynch, García del Postigo, etc. que luego serían los conductores de las nuevas marinas de los países hispanoamericanos tras su emancipación. Forja de hombres y de talentos; crisol de voluntades y de cerebros; tal fue la Real Compañía de Guardiamarinas gaditana, y sus hermanas departamentales de menor tiempo, a la que don Juan José Navarro de Viana y Buffalo, supo imprimir el sello personal de su dedicación y de su esfuerzo.