

VÁZQUEZ DE FIGUEROA, UN MARINO ILUSTRE

José MARÍA MADUEÑO GALÁN
Capitán de navío

José Vicente Vázquez de Figueroa y Vidal fue un marino peculiar, que alcanzó el empleo de teniente de navío en la Armada y sorprendentemente lo dejó para pasarse a la política, donde consiguió ser nombrado por tres veces ministro de Marina y fue uno de los grandes servidores de la nación que contribuyeron en tiempos imposibles, a la pervivencia y a la dignidad del Estado.



Figueroa en persona aparece en el retrato de su propiedad, donado en su día al Museo Naval, donde actualmente se encuentra expuesto. Fue pintado por un autor desconocido de la Corte en el año 1818 y figura vestido de consejero de Estado; lleva banda y placa de Carlos III y de Isabel la Católica. Su mano derecha sostiene un papel timbrado que dice A.L.R.P. de V.M. (A los Reales Pies de Vuestra Majestad), mientras el brazo izquierdo descansa sobre una mesa en la que aparece un libro abierto: *DICCIONARIO TEÓRICO PRACTICO DE MARINA Y VOCABULARIO DE*

VOCES Y FRASES MARÍTIMAS EN ESPAÑOL, FRANCÉS E INGLÉS POR D.J.V.F. AÑO 1805, y un papel enrollado en primer plano con la leyenda: *Al Excmo. Sr. D. José Vázquez de Figueroa del Consejo de Estado y SS. De Estado y del Despacho Universal de Marina. La Corte*. El retrato ingresó en el Museo Naval el 4 febrero 1851, donado por el propio Figueroa.

Nació este marino en *La Tacita de Plata*, como llamaría bastantes años más tarde a Cádiz Juan Ramón Jiménez, en el año 1770, en el seno de una acomodada y noble familia gaditana, aunque originaria por vía paterna del

País Vasco y la materna de Tolón (francocatalanes). Su educación adolescente se basó en la realización de estudios de latín y filosofía en Cádiz, hasta que decidido a seguir la carrera de las armas sus padres lo mandaron al Real Colegio de Bergara (Guipúzcoa), como seminarista, para estudiar Humanidades. Allí aprendió profundamente matemáticas, francés e inglés, así como otras materias típicas de la juventud de esa época, como la esgrima y el dibujo. En todas las asignaturas que estudió obtuvo nota de sobresaliente. Llegado el momento, se decidió por servir en la Armada por su inclinación personal a seguir la carrera de las armas y la voluntad de sus padres y, una vez obtenida la correspondiente carta-orden de guardiamarina, se le formó asiento en la Compañía de Ferrol (La Coruña) (3 abril 1789), justo el año que se produjo la Revolución francesa y reinaba en España Carlos IV, desde el fallecimiento el año anterior de su célebre padre Carlos III.

Su primer embarco se produjo en la fragata *Liebre* y de ella pasó al navío *Europa*, mandado por Pedro Obregón, en el cual, como parte de la escuadra del general Borja, compuesta de 3 navíos, 6 fragatas y otros buques menores, hizo una campaña de evoluciones y durante ella obtuvo por méritos el ascenso a alférez de fragata el 15 mayo de 1790. A continuación fue



destinado su navío a la escuadra del marqués de Socorro, compuesta de 45 navíos, 20 fragatas y buques auxiliares, donde adquirió una gran práctica durante una larga campaña lo que le permitiría ser de gran utilidad en el servicio de arsenales. A finales de 1790 fue destinado al arsenal de Ferrol y, por sus amplios conocimientos en astronomía náutica y navegación, fue nombrado maestro de la academia de guardiamarinas de Ferrol, para dar la clase de matemáticas, y aprovechó la circunstancia para dedicarse a los estudios sublimes de esta materia y a la práctica de observaciones astronómicas en el pequeño observatorio existente en la academia. En esta época tuvo lugar un hecho que le causó una profunda decepción, se produjo una promoción de ascensos en la que, a pesar de sus méritos, ascendieron todos sus contemporáneos y compañeros a alférez de navío, produciéndose el corte precisamente en él, que se quedó como alférez de fragata.



En 1793, el Gobierno español declaró la guerra a Francia por el regicidio de Luis XVI. Debido a esto, Figueroa embarcó de nuevo, esta vez en el navío *San Hermenegildo*, donde tenía izada su insignia el general Gravina, como jefe de la división que mandaba. Unida ésta en Cartagena a la escuadra del general Lángara,

constituida por 20 navíos, con algunas fragatas y buques menores, fue destinado al golfo de León para el bloqueo de Tolón, que duraría nueve meses, y donde se hallaba la escuadra francesa bloqueada por el almirante inglés Hood. El ejército republicano al mando del general Carteaux formalizó el asedio por tierra de la ciudad en julio de 1793 y nuestra escuadra en unión de la inglesa, en virtud de acuerdos con las autoridades francesas que la defendían, entró en la dársena ocupando para su defensa todos los fuertes y puntos estratégicos. Fueron desembarcados 8.000 hombres entre españoles, napolitanos y piemonteses, junto a dos regimientos ingleses traídos de Gibraltar, lo cual elevó la guarnición a unos 14.000 hombres. A pesar de la igualdad de la representación de las respectivas naciones, española e inglesa, en aquella operación los ingleses se encargaron exclusivamente del arsenal, dejando a cargo de los españoles los sitios más peligrosos y los de menor interés. Gravina, por ser el segundo jefe de la escuadra española, tenía encomendada la parte más activa de los trabajos y operaciones militares, y a sus inmediatas órdenes estuvo Figueroa de ayudante, distinguiéndose por su valor y actividad, siendo nombrado oficial de enlace del general inglés O'Hara y asistiendo a los frecuentes enfrentamientos que se produjeron, en uno de los cuales durante una lucha al arma blanca fue herido de un bayonetazo en un muslo al ir a comunicar con gran riesgo una orden del general inglés O'Hara. Estuvo a las órdenes, además de los ya citados, de los tenientes generales Domingo Izquierdo y Rafael Valdés. Después de algunos meses de constante lucha, reconociendo ya inútil toda resistencia, se acordó la evacuación de la ciudad, pero ésta se efectuó sin el debido control y con situaciones lamentable, debido a ciertas diferencias que hubo entre el mando inglés y el español; de la conducta de éste, dice el historiador y almirante francés Jurien de la Gravière:

«no fue sólo dictada por la más alta política, sino por un sentimiento natural de hidalguía que con los actos subsecuentes fue lo que salvó a los desgraciados habitantes de Tolón de los horribles efectos de la evacuación emprendida bajo el cañón de los republicanos». Los marinos españoles, en retirada dirigida por Álava, salvaron muchas vidas de los toloneses que huían hacia los muelles. Figueroa se vio envuelto en una de estas situaciones, pues, al igual que otros ayudantes y oficiales de la Armada, se encontraban auxiliando a los desgraciados habitantes de Tolón, que en gran número huían de las tropas republicanas hacia los muelles, con todas las lanchas y botes de la escuadra española, siendo empujado al agua por la multitud incontrolada con algunos compañeros, salvándose con grandes dificultades, pero perdiendo todo su equipaje, instrumentos y libros.

Al terminar la retirada de Tolón, pasó, con la escuadra de Lángara, al apostadero de Barcelona y allí, por fin, ascendió a alférez de navío el 25 enero 1794, es decir cuatro años después de lo que esperaba, dados sus méritos. Estuvo en todo el sitio de Rosas (Gerona) a bordo del navío *San Juan Nepomuceno*, unas veces como dotación y otras como ayudante de órdenes del Jefe Domingo de Grandallana y mandó una lancha obusera, batiendo al enemigo durante 71 días, asistiendo al socorro del navío *Triunfante* el día que se perdió, siendo el único que pudo acercarse durante la noche en medio del temporal levantado, y estuvo en el expuesto reembarco de todas las tropas que salieron de la plaza. Fue la segunda vez que estuvo a las órdenes de Domingo de Grandallana, pues ya lo había estado en la academia de guardiamarinas de Ferrol; este personaje sería muy importante en su futuro.

Por su actuación al mando de la lancha obusera fue ascendido a teniente de fragata el 26 febrero de 1795 y embarcó en la goleta *Cecilia*, donde realizó cruceros a las islas Baleares al mando de Agustín



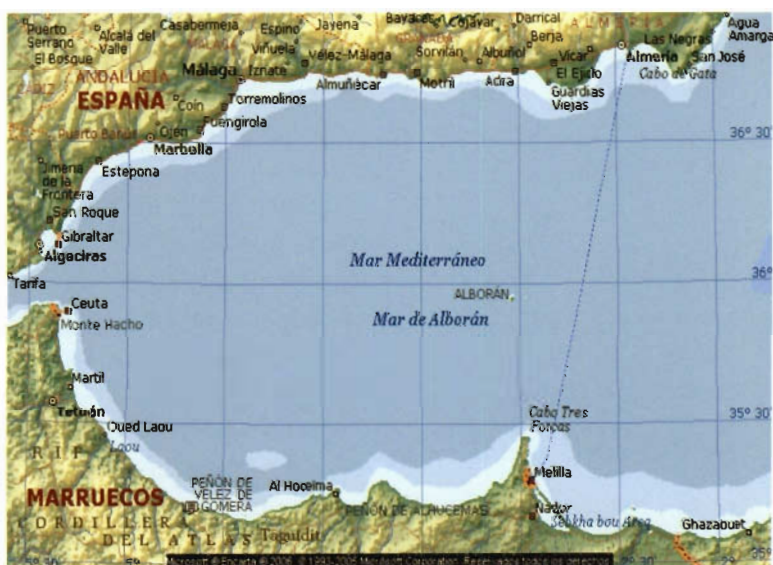
de Figueroa; después fue trasladado al bergantín *Tártaro* y, más tarde, designado segundo comandante del bergantín *Vivo*, donde realizó la comisión de los correos de Italia, hasta que le concedieron el mando del bergantín *San León*, con el que desempeñó comisiones en distintos puntos de Italia y Francia. En una de ellas sostuvo un brillante combate naval con la fragata inglesa *Tepsicore*. Perseguido su barco por la fragata, buscó refugio en la ensenada de Bourdiguera, en las proximidades de Génova, y al amparo de sus baterías; pero los genoveses le negaron la protección y Figueroa tomó la decisión de desembarcar la tropa de marina y alguna marinería con armas dirigidos por un oficial y un pilotín (alumno de piloto) y se posesionó de las baterías y las guarneció con su gente. Esperó a que la fragata le atacase, lo que hizo a las ocho de la tarde, en cuyo momento abrieron un abundante fuego. No pudiéndose acercarse la fragata inglesa por falta de fondo y por la protección de las baterías, su comandante pretendió abordarlo de noche con las embarcaciones menores, más, advertida la maniobra, Figueroa les dejó aproximarse, y al tenerles a tiro abrió un nutrido fuego, que les costó a los ingleses 10 muertos y 20 heridos. A la madrugada, aprovechando el escaso viento, salió de la ensenada, pasando a tiro de cañón de la fragata encalmada, que hizo algunos disparos; se dirigió a fondear, la noche siguiente, bajo la protección del castillo de Mónaco y, aunque perseguido en éste y los demás días por los ingleses, logró ponerse a salvo en Barcelona. Ésta fue una de las dos veces que logró dejar a los ingleses completamente chafados.



Fue destinado su bergantín al nuevo apostadero de Málaga, a las órdenes del conde de la Conquista, capitán general de la provincia marítima, con el objetivo de socorrer y aprovisionar las ciudades de Melilla, Alhucemas y el peñón de Vélez de la Gomera, vigilar y recorrer la costa hasta Cartagena para proteger nuestro comercio, escoltar convoyes y perseguir corsarios enemigos. En el tiempo que desempeñó esta comisión, sostuvo varios combates contra fuerzas superiores inglesas, uno de los cuales fue la página más gloriosa de su vida marítima-militar y la segunda vez que los dejaba completamente confundidos.

Para acudir a las perentorias necesidades del fuerte y presidio del peñón de Vélez de la Gomera, ya próximo a entregarse a los moros por falta de víveres y aguada, salió del puerto de Málaga el 28 noviembre de 1798 con el *San León* custodiando un convoy con instrucciones taxativas para que con todo riesgo de tiempo y enemigos procurase llevar aquel socorro a los defensores. A los dos días de penosa navegación, hallándose en mitad del mar de Alborán se toparon, a eso de las nueve de la noche, con una división inglesa, compuesta por el navío *Tigre*, la fragata *Dorotea* y 3 corbetas de 20 cañones, que se dirigían a Mahón, recién reconquistada. Todos los buques se le echaron rápidamente encima persiguiéndole favorecidos por el viento de poniente, aunque únicamente le batía el fuego la fragata, desde tan cerca que la *Dorotea* sólo pudo hacer una descarga con bala rasa, pasó después a disparar con metralla dirigida al aparejo, que al final quedaría completamente destrozado, lo cual hizo perder andar al *San León*. Pero Figueroa se los había atraído sobre el bergantín hacia sotavento amparado por la oscuridad para intentar cumplir su misión a toda costa, rompiendo el fuego y sosteniendo la persecución hasta las dos de la madrugada, momento en que la fragata le abordó metiéndole el penol de la verga de trinquete entre los dos palos, intimidándole a la rendición y no le quedó más remedio que rendir el bergantín, completamente destrozado, aunque aún intentó hacer una descarga a flor de agua, aprovechando el contacto con la fragata para echarla a pique, pero el segundo comandante y el contraestre mayor, le rogaron desistiese de esa resolución inútil, y que solo hubiera causado la destrucción del bergantín y la muerte de toda la dotación según las leyes de la guerra. Rendido el *San León*, Figueroa fue trasladado a la fragata con todos sus oficiales, tropa y la mayor parte de la marinería. Al entregar el sable al comandante inglés éste se la permitió conservar como homenaje a su valor, teniendo también expresiones honrosas y lisonjeras para su dotación y mandó alojarlo en su propia cámara. El joven comandante español gozaba en medio de su desgracia de una secre-

ta complacencia, viendo logrado el objetivo de su estratagema, ignorada aún por los ingleses. Así fue de grande la sorpresa de éstos cuando, durante la comida del día siguiente, el inglés le preguntó qué fin se proponía para prolongar una defensa tan temeraria, Figueroa le contestó con naturalidad: «precisamente el que he conseguido». De nuevo el comandante de la *Dorotea* preguntó cual podía ser ese objetivo puesto que la suerte de las armas le había sido contraria. «Salvar el convoy del que estaba encargado y dar lugar en mi defensa a que llegasen a puerto los socorros que conducía para la plaza del Peñón de Vélez de la Gomera», respondió Figueroa. El comandante inglés montó en cólera al oír aquella explicación dada con tanta resolución y espontaneidad, pero después de haber dejado pasar su disgusto, prevaleció en su ánimo el sentimiento de su admiración, celebró el hecho alargando afectuosamente su mano al joven oficial español. Conducido como prisionero con todos los suyos a Gibraltar, donde todavía mandaba la escuadra de bloqueo de Cádiz lord Jervis, ya conde de San Vicente, supo éste, por el parte que le fue remitido, todas las particularidades del hecho. A los dos días dio una recepción para obsequiar a un general y varios capitanes de navío que acababan de llegar del combate de Aboukir, y convidó a Figueroa, dispensándole la honra de colocarlo en la mesa a su lado izquierdo, teniendo a su derecha al general inglés. Concluida la comida, dirigiéndose Jervis con las señoras y demás invitados al salón, le preguntó a Figueroa cómo había sido apresado, a



pesar de que lo conocía, «a favor de la noche, mi General», contestó éste, «pues de otra forma hubiera sido difícil». Entonces contó al almirante inglés los pormenores del combate, y aún añadió que poco antes había tenido la honra de batirse en la costa de Italia con la fragata *Terpsicore*, perteneciente a la escuadra de Nelson. Jervis escuchó con complacencia el relato del joven oficial, que, no olvidemos, hablaba inglés y francés, con bastante fluidez. Concluyó su coloquio diciéndole con extremada amabilidad: «Ahora volverá Vd. a España a mandar otra embarcación de mayor porte». Y en efecto, al día siguiente Jervis escribió una carta a José de Mazarredo, capitán general del Departamento de Cádiz, en la cual, después de enumerar detalladamente la considerable fuerza enemiga que se ocupó en la persecución del bergantín español y la reñida caza y combate que este sostuvo por dos horas y media de fuego que lo dejaron incapaz de toda defensa, terminaba con estas palabras:

Él y sus dos oficiales principales, me han hecho el favor de comer y pasar una tarde en mi casa; he tenido que admirar mucho tanto su educación como su talento e inteligencia, y me satisfacería mucho saber que por esta desgracia de la guerra no haya decaído la buena opinión de VE.; y por esta, desde luego, le declaro libre para el servicio, siempre que su Soberano tenga a bien darle destino.

Esta carta produjo todo el efecto que su autor se proponía. El general Mazarredo presentó la conducta de Figueroa como digna del Real aprecio; aunque éste, impulsado de su pundonor, reclamó ser juzgado en Consejo de Guerra, recibió por respuesta la resolución del Rey para que se le diese otro

mando, el del lugre *Dafné*, de 22 cañones de porte, e inmediatamente el ascenso a teniente de navío. La Armada española vio con orgullo cómo uno de sus oficiales era declarado libre por los ingleses, como tributo de admiración a su valor en el combate; también se alabó mucho el noble proceder de lord Jervis, cortés y caballero con el valor desafortunado.

En el buque, que se hallaba en Cartagena, reunió toda la oficialidad y marinería que pudo del antiguo



San León y fue destinado, a petición del Capitán General de Granada, conde de la Conquista, a desempeñar la misma comisión de que estaba encargado antes del hecho relatado, y el la cual siguió mientras duró la guerra contra la Gran Bretaña. En esta campaña tuvo la suerte de salvar otro convoy que escoltaba con destino a Málaga, después de sostener un combate contra una fragata y un jabeque de guerra ingleses en la ensenada de la Herradura, no lejos de Motril, protegido por el fuego de una batería de costa y ayudado además por el de un corsario francés que, encontrándose en la misma ensenada, concurrió espontáneamente a la acción.

Hecha la paz con Inglaterra, y desarmado el buque de su mando, pasó a Madrid destinado a formar parte de la comisión encargada por el Príncipe de la Paz de la reforma de las ordenanzas de marina. Concluidos los trabajos de la comisión, llevados a cabo bajo la dirección del teniente general Domingo de Grandallana, que venía de mandar el apostadero de Málaga, fue este nombrado Ministro de Marina; se eligió a Figueroa, sin solicitud de su parte, pero con su consentimiento, para ocupar puesto de oficial de la Secretaría del Despacho de Marina. Este cambio de destino, considerado siempre como una elección honrosa por parte del Gobierno, abrió a Figueroa un vasto campo donde poder completar con utilidad del servicio sus anteriores conocimientos en las diferentes ramas que constituyen la marina; no obstante resulta sorprendente pues en esa época se conocía que los altos cargos de la Armada solo los ocupaban los llegados por la vía del escalafón de Cuerpo General, ya que se ven obligados a solicitar el pase al retiro en el citado escalafón. Por tanto, es lícito pensar que hubo una razón de peso para consentir en semejante cambio, y la causa no fue otra su padecimiento de un asma crónico que le hacía cada vez más irresistibles las largas navegaciones y esta era una salida muy digna.

Al estallar la Guerra de la Independencia, a fines de 1808, Figueroa desempeñaba el cargo de Oficial Mayor de la Secretaría de Despacho de Marina; y con una decisiva intervención de la Marina en la primera ciudad española pronunciada contra Napoleón, Cartagena de Levante. Reaccionó, como prácticamente la totalidad de la oficialidad de la Armada, con alto sentido patriótico ante la invasión. Expatriado Fernando VII, se estableció la Junta Central, que, en 1810, después de terminar victoriosamente para nuestras armas la primera campaña de la guerra, se vio obligada a trasladar el Gobierno, primero, a Sevilla y, más tarde, a la Isla de León y con ella Figueroa, que se encargó

del despacho de los asuntos referentes a la Marina interinamente (1 noviembre 1810) e incluso de los otros ramos (Estado, Guerra, Hacienda, Interior y Seguridad Pública), pues la precipitación con que se verificó la retirada al último punto y la gran dispersión de los empleados inmediatos, produjo una inevitable confusión y fue causa y origen de la Regencia, que, en sustitución de la Junta y bajo la presidencia del general Castaños, se formó y donde tuvo lugar la reacción que dio el triunfo definitivo a nuestras armas. Al detenerse a los franceses ante la isla gaditana y regularizarse la actuación del Gobierno, fue designado en propiedad ministro de Marina el 22 agosto de 1812, a pesar de sus reiteradas negativas. La Armada había salido maltrecha de Trafalgar y con ella el horizonte americano de España. Quedaban, sin embargo, algunos barcos, entre ellos los capturados a Francia en Cádiz en 1808, al desencadenarse las hostilidades, y cuya liberación había sido el autentico objetivo de la marcha del general Dupont sobre Andalucía. Sin embargo, las circunstancias de la guerra patria y la alianza con Inglaterra, aconsejaron una política naval acertadísima: dedicar los mejores navíos al mantenimiento vital de las comunicaciones con América española y Filipinas, de donde llegaron a Cádiz sustanciosas ayudas bélicas, desde las islas próximas a la Península y el norte de África; concentrar toda la potencia naval española en una fuerza sutil que llegó a contar con doscientas lanchas cañoneras, móviles y bien armadas, que permitieron la defensa del reducto gaditano por la enrevesada red de caños que le separaba de las líneas francesas, y colaborar con la escuadra británica en el bloqueo del Cantábrico y otras acciones de guerra que alcanzaron gran relieve militar. Con los excedentes de personal, la Marina participó también eficazmente en las campañas terrestres del Ejército, flanqueado por las guerrillas.

Al comienzo de su actuación como ministro solo disponía de seis buques de fuerza sutil, pero conociendo que toda la defensa de Cádiz y de la Isla debía de hacerse por mar, trató de improvisarla venciendo un sinnúmero de obstáculos, pues además de tener ya los franceses un número superior de lanchas cañoneras, era conocido que estaban armando otras en Sevilla, Sanlúcar y Puerto de Santa María. Por sus esfuerzos y la cooperación eficaz de los generales Villavicencio, Cayetano Valdés y Topete, consiguió armar uno o dos navíos de los poquísimos que nos quedaban, los cuales nos obligaron los ingleses a que se enviaran a La Habana y Mahón, donde se perdieron por falta de medios pecuniarios para su mantenimiento. También se armaron algunas fragatas y todos los buques menores, como bergantines, etc., que

Figuroa se propuso mantener; y sobre todo, se improvisaron hasta unas 200 lanchas cañoneras, bombarderas, obuseras y barcos de auxilio, con lo que no solo se dominaba la bahía gaditana, sino que se les imposibilitaba realizar un desembarco y ataque entre la Cortadura de San Fernando y el castillo de Puntales, como tenían previsto los franceses para una noche de invierno, y cuyo proyecto fue interceptado por Mina, cuando se remitía a Napoleón, y fue enviado a la Regencia, que lo puso en manos de Figuroa. Estos buques de fuerza sutil estaban repartidos frente a los franceses situados en el Trocadero y otros puntos de la costa, en los caños de La Carraca, por donde la isla podía ser atacada, en los del puente de Zuazo, en los de Gallineras y en las inmediaciones del castillo de Sancti Petri; con los sobrantes estableció Figuroa apostaderos en Huelva, Ayamonte, Tarifa, Algeciras, etc., para tener asegurados estos puntos, de donde se surtían Cádiz y la Isla, y las tropas que allí había, de comestibles. Con los navíos y fragatas se transportaban tropas y pertrechos desde Cádiz para los ejércitos que operaban en las costas de la Península, de este modo se mantenía el espíritu ciudadano a favor de la causa que la nación defendía y muchas veces enviaba algunos de estos buques a traer caudales de América. Los barcos menores los mantuvo en continuo movimiento, llevando y trayendo correspondencia del Gobierno y particular a puntos determinados de las costas peninsulares y a las de América, como Puerto Rico, Habana, Nueva España, toda la Costa Firme, Buenos Aires, Lima, etc., pues ni un solo mes dejó de salir correo, persuadido Figuroa de lo importante que era esto para desmentir las falsas noticias que esparcían los malévolos de los puntos levantados de nuestras Américas. Hasta dejó establecidos correos directos más o menos frecuentes a las islas Canarias y Filipinas. Frecuentes eran los combates en la bahía de Cádiz de la fuerza sutil española con las baterías francesas, e incesante su fuego a los franceses, desde que en el Trocadero empezaron a bombardear la ciudad de Cádiz, con bombas y granadas llenas de plomo, sirviéndose de doce morteros llenos muy reforzados que hicieron en Sevilla. Y esta pequeña fuerza socorrió muy poderosamente a nuestro ejército en las varias salidas que hizo desde la isla contra los franceses, como sucedió en la batalla de Chiclana, donde los franceses se empeñaron en forzar el puente de Sancti Petri en una noche no sólo las lanchas, ametrallándolos, les hicieron retroceder, sino que les costó muy cara la intentona. En el arrecife de Cádiz a la Isla hizo abrir un canal, a propuesta del capitán de navío Autran, haciendo pasar por él un brazo de mar llamado río

Arillo, por el cual se comunicasen las aguas del interior de la bahía con las del océano, y colocó un puente corredizo a un lado y otro llamado de San José, dispuesto de tal manera, que si los franceses tomaban la Isla, de ningún modo podían pasar a Cádiz, y si tomaban la ciudad tampoco podían pasar para aquella, bastando un par de cañones para impedirlo, pues por un lado estaban las aguas de la bahía con gran fondo y nuestras fuerzas sutiles, y por la otra las tierras cenagosas de las salinas, donde se hundía todo el que osaba poner su pie en ellas.

A petición de los propietarios del comercio en Cádiz, la Regencia comisionó a Figueroa para que, bajo su exclusiva dirección, se organizaran y enviaran a las zonas de América sublevadas expediciones de tropas, con el objeto de evitar la emancipación. Para llevar a cabo este encargo, fundó y organizó Figueroa una junta de comerciantes, presidida por el Gobernador de la ciudad el general Villavicencio, con el objeto de arbitrar y facilitar los caudales necesarios y el equipo de las tropas, su armamento, enganche de soldados, pago de fletes de los buques mercantes. Por este medio Figueroa envió varias expediciones y algunos miles de hombres a aquellos países. La primera, de 2500 hombres, que partió de Vigo en auxilio del virrey de Nueva España el general Venegas, apaciguó por aquel entonces el virreinato, y muchos miles se hubieran aprestado y enviado a los puntos disidentes si las tropas del ejército no hubieran sido necesarias en la Península para expulsar de ella a los franceses, y muchas ventajas se hubieran conseguido en aquellos territorios, si, como Figueroa clamaba por escrito y de palabra, se hubiesen podido comprar algunas fragatas o bergantines mayores de guerra que bloqueasen estrechamente las costas transatlánticas. Restableció en Cádiz el Depósito Hidrográfico, por haberse apoderado los franceses del de Madrid; restableció los necesarios cursos de matemáticas superiores en los Departamentos de Cartagena y Ferrol para formar a los que en la marina de guerra deben de construir técnicamente sus buques, hacer sus obras hidráulicas y reemplazar a los que desempeñan el destino de astrónomos en el Observatorio de la Isla. La Regencia acordó que se pusiese al frente de una junta denominada Congreso Hispalense, compuesta por varios patriotas decididos a proporcionar a las guerrillas en toda Andalucía cuanto fuera necesario para hacer la guerra a los franceses. Tuvo a su cargo las gestiones para desde de Cádiz sacar de Valençay al Deseado. Exhortó a los consulados litóral para que los navieros de sus respectivas provincias empleasen de capi-

tanés, pilotos y contra maestros a los de la Marina Real con objeto de que practicasen la navegación; también con el fin de de extender la industria del mar, dio licencia y fomentó el que los maestros mayores de las fabricas de lonas, jarcias y otros pertrechos marítimos, se asociasen con particulares y formasen empresas para suministrar a la marina mercante y a los ayudantes de construcción para que, haciendo otro tanto, difundieran por la costa el arte de la construcción de barcos para su tráfico. Reemplazó las vacantes producidas en los batallones y en las brigadas de artillería, que diariamente se batían en todos los frentes abiertos. Escribió y presentó a la Regencia y a las Cortes varias exposiciones y memorias que en cualquier tiempo podían ser de utilidad, y en aquel lo fueron. Versaban sobre: *fuerzas sutiles* en Cádiz; el estado y la absoluta necesidad de fomentar la marina de guerra; las matrículas de mar; montes (las Cortes mandaron imprimirla por su extraordinaria calidad y profundidad); necesidad de un Almirantazgo o Consejo de Marina como lo tenían las demás naciones de marinas de nuestro entorno; conveniencia de un Ministerio universal de Indias; comunicaciones entre los océanos Atlántico y Pacífico, para cuya empresa se destinaron buques y nombraron dos excelentes oficiales, abandonándose al cesar Figueroa en el Ministerio.

En 1812, a pesar de la resistencia de Figueroa, la Regencia le encargó, además del Ministerio de Marina, el despacho interino de otros dos ministerios, el de Hacienda de España y el de Hacienda de Indias, que entonces estaban separados, y aunque acordó de que solo fuera por ocho días, de ocho en ocho el Gobierno le obligó a que los despachase durante cuatro meses. Pasó durante su administración muchos apuros monetarios, de los que salió adelante gracias a la ayuda del embajador inglés y especialmente de los comerciantes gaditanos, a quienes debió Figueroa repetidos testimonios de complacencia, tanto más apreciables cuanto los franceses habían levantado el sitio aquellos días. El Ejército español no hubiera podido salir en persecución de los enemigos, si el comercio, en junta que se celebró en el despacho de Figueroa, no le hubiese prometido y dado el dinero necesario para ello. Constituido nuevamente el Gobierno en Madrid, creyó llegado el momento de renunciar a su cargo, que obviamente no fue aceptado, pero ante su insistencia no hubo más remedio, dados su extraordinarios méritos, que exonerarlo de su Secretaría el 18 abril de 1813.

Vuelto el Rey de su prisión francesa (1814) y habiendo sido instituida la Orden americana de Isabel la Católica, premió al ex ministro, como uno de

los siete fundadores, con la Gran Cruz de la Orden, confiriéndole además los honores de Consejero de Estado, y más tarde la Real Orden de Carlos III. Pero, también, le sorprendió nombrándole inesperadamente, de nuevo, Secretario de Estado y Despacho de Marina e Indias (24 enero 1816), a pesar de declinar tal honor si no contaba con medios financieros suficientes para atender las necesidades de la Armada. El Rey se los ofreció, y no le quedó más remedio que aceptar, aunque sabía que le estaban engañando.

Ahora, el problema era la guerra de emancipación americana, que parecía bien encaminada después de la formidable expedición dirigida por la revelación de la Guerra, el teniente general Morillo, en 1815. Esa expedición aseguró el dominio de Venezuela, en donde el genial aventurero Bobes acababa de expulsar a Simón Bolívar, y luego tras la brillante recuperación de Cartagena de Indias, reconquistó para la soberanía española el Virreinato de Nueva Granada. Todo el continente volvía a enarbolar la bandera de España, pero en Madrid se sabía perfectamente que el reciente Virreinato del Río de la Plata, si bien aún no había declarado formalmente su independencia, albergaba el foco principal de la subversión. Por eso, el Gobierno de Fernando VII decidió preparar, con acertada visión estratégica, una segunda expedición dirigida ahora a Buenos Aires. Y Figueroa fue el encargado de poner los medios.

Entre las causas de la decadencia de la Armada en aquella época se coloca la falta de un organismo permanente que atendiese a sus necesidades, un almirantazgo que no estuviese sometido a las mutaciones que estaba el ministerio, por la variación continua de personas y gabinetes. Esta vez Figueroa encontró un Almirantazgo, establecido por su antecesor Salazar, a cuya cabeza estaba, con la denominación de Almirante, el Infante D. Antonio, compuesto de los generales más destacados de la época y de una sala de togados para despacho de los asuntos de Justicia propios del ramo; pero esta corporación a pesar de su alto rango y especiales atribuciones, por una extraña anomalía, carecía realmente de acción y autoridad, pues al continuar funcionando la Dirección General de la Armada, organizada según las ordenanzas y en plena ejecución de sus atribuciones, ella era la encargada de despachar los asuntos de la Marina. Figueroa propuso al Rey la supresión de la Dirección General, asumiendo el Almirantazgo todas las funciones. Su ayuda y el influjo de su presidente con el Rey, permitió emprender a Figueroa, con gran empeño, útiles reformas durante los años 1816, 1817 y hasta septiembre de 1818 en que dejó el Ministerio; pero tales esfuerzos se estrellaron en general

con la indiferencia que de muchos años a esa parte venía debilitando la fuerza y representación de esta rama del Estado. En vano se dictaban órdenes y disposiciones para reparación de arsenales, construcciones, carenas y acopio de pertrechos y repuestos; pues para tantas necesidades y el sostenimiento de navegaciones de vigilancia y asistencia de los que en tan penoso servicio consagraban sus vidas a la defensa del Estado, apenas si se libraban de vez en cuando algunos escasos dineros, aún en circunstancias en que hasta los buques insurgentes de nuestras Américas osaban, no solo atacar y saquear nuestros buques mercantes en la mar, sino que en la confianza de nuestra debilidad o escasos medios de represión, y seguros de la impunidad, bloqueaban nuestros puertos.

Numerosas fueron las memorias y exposiciones que durante este segundo ministerio presentó Figueroa para la mejora de la Marina, sobre todo si lo comparamos con otras ramas de la administración. Entre las gestiones que promovió de este género, destacan las que tenían por objeto el arreglo de todas las ramas de la Marina aprovechando los planes sobre crédito público, presentados por el ministro de Hacienda, Martín de Garay, la pacificación de nuestras Américas, el establecimiento de un Ministerio universal de Indias, sobre amnistía y un llamamiento general a todos los españoles desterrados por causas políticas, y finalmente sobre las infundadas pretensiones de los Estados Unidos acerca de límites y dirigidas a apoderarse de las Floridas.

Entre las reformas útiles llevadas a efecto, forzó un arreglo para la dirección de consignaciones, establecida en Madrid, con el fin de cortar abusos en la aplicación de los presupuestos en los Departamentos, y un reglamento de régimen interno del Depósito Hidrográfico; así como instituyó una cruz especial para la Marina.

Atento a llevar la acción del Gobierno y la reforma donde había necesidad, procuró la observancia de las ordenanzas de arsenales y el fomento de estos establecimientos y la restauración y más útil organización del cuerpo militar de Ingenieros de la Armada sobre bases sólidas y conocimientos científicos, lo que abrió un ligero porvenir para nuestra marina.

En el vergonzoso asunto de la compra de los barcos rusos actuó con energía. Tratándose de mandar una gran expedición a América del Sur, la camarilla del Rey, dirigida por el nefasto Ugarte, el complaciente general Eguía y el embajador ruso Tattisheff, aconsejó a éste, en uno de los actos de corrupción más abominables de la historia de España, que entendiéndose con

el Emperador ruso, Alejandro I, propusiese la compra de cinco navíos y tres fragatas de su Armada, adquisición que, si tenía muy fundada causa en la absoluta falta de buques de guerra en que se hallaba España para tal empresa, debía, por razones obvias, haber sido consultada con la Marina y su ministro. Mientras la masonería gaditana minaba las posibilidades de la expedición americana, tan temida por Bolívar y San Martín, con un trabajo subversivo que desembocó en el levantamiento de Riego, la victoria de los libertadores y, por supuesto, la pérdida de América. La primera noticia oficial de tan extraña adquisición la tuvo Figueroa por un real decreto autógrafo, mandándole se encargase de aquella escuadra que acababa de llegar a Cádiz, y en el que se le ordenaba que fuesen aquellos buques los primeros que se empleasen en expediciones y comisiones. El posterior reconocimiento en Cádiz, practicado por ingenieros, acompañados de peritos, dio como resultado que el estado de podredumbre general los hacía incapaces para la navegación, sin contar con el mal estado del aparejo. Figueroa presentó el informe de los reconocimientos al propio Rey, manifestándole, de un modo claro y explícito, no estar de acuerdo con aquella compra. Sin duda, no se dejó prevalecer la verdad y se influyó torcidamente en el pensamiento del Monarca, pues a los dos días (15 septiembre 1818), y siendo la una de la noche, recibió la orden de su destierro, haciéndole salir antes del amanecer en un coche con escolta, con dirección a Santiago de Compostela. El almirantazgo fue disuelto y su decano, el general Villavicencio, también desterrado.

A pesar de que el clima de Galicia era perjudicial para su salud, debido al asma crónico que padecía, y haber pedido el traslado a otra región, tuvo que permanecer en dicha ciudad acompañado por su única hija hasta el pronunciamiento de Riego a mediados de 1820, en que se le permitió regresar a Madrid. Fue nombrado consejero de Estado a propuesta de las Cortes y elección del Rey, sirviendo en este cargo hasta que en 1823 invadió España el ejército francés del duque de Angulema. A consecuencia del cambio político que esta intervención produjo, establecimiento del absolutismo, y por efecto del Real decreto de 4 octubre, publicado a los cuatro días de haber salido el Rey de Cádiz, sufrió por su calidad de consejero de Estado un nuevo destierro a 30 leguas de la Corte y sitios reales. Aunque se creía exento de todo cargo y por lo tanto no obligado a purificación, la solicitó por el futuro de su hija, y le fue concedida; y en esta situación permaneció hasta que por orden de S.M. le fue permitido en mayo de 1826 volver al lado de ella y a su casa en Madrid.

Pese a estas persecuciones y condenas, el Rey, que conocía la lealtad de Figueroa, quiso poco después nombrarle nuevamente ministro de Marina, y, más tarde, para una alta comisión, pero rehusó esta señal de confianza por no estar conforme con el sistema de gobierno que se seguía y continuó en aquella posición hasta la muerte de Fernando VII. Pero era tan grande el prestigio de Figueroa, que, dirigiendo el Estado como Regente María Cristina de Borbón, fue propuesto, otra vez, para el ministerio de Marina, si bien él rehusó aceptar el cargo debido al mal estado en que se encontraba la Armada, por su quebrantada salud y otras razones, pero finalmente no tuvo más remedio que aceptar ante la insistencia de la Reina Gobernadora (1 enero 1834).

Nombrado ministro de Marina por tercera vez, le fue al mismo tiempo reconocida su antigüedad como consejero de Estado desde enero de 1816, en que ocupó la plaza, y en consecuencia presidía por ausencia del Decano y más antiguo duque de Bailén. Lo primero que hizo fue pedir informes a los capitanes generales y otras autoridades de los Departamentos sobre el estado de la Marina en todas sus ramas, y con el resultado de esos informes redactó una memoria poniendo de manifiesto la deplorable situación de aquella y proponiendo los medios necesarios para contener su total destrucción y levantarla paulatinamente; memoria que leyó en las Cortes llamadas del Estatuto, en 21 julio 1834. Al mismo tiempo formó una Junta de Gobierno de la Armada, semejante al Navy-Board británico, que con el ministerio era lo que se llamaba Almirantazgo, con separación de la parte judicial, que no era aplicable en la división de poderes que establecía el Estatuto, y por sus gestiones tuvo también la Marina sus representantes en el Consejo Real, formado por entonces, como los demás ministerios. Entre las reformas y disposiciones adoptadas durante su mandato, citaremos las dos siguientes: la simplificación de los presupuestos en la rama administrativa y en la de personal, así en la Corte como en los departamentos y provincias marítimas; el acuerdo con el ministerio de la Guerra para definir el perfil que debía reunir el personal destinado en el Tribunal Supremo de Guerra y Marina, dando plaza como vocales para la debida instrucción en los asuntos de índole marítima y su conocimiento de los de carácter mixto, al personal de suficiente capacidad y categoría procedentes de la Armada.

Atendió a las exigencias de la campaña de la primera guerra carlista, que había empezado en 1833, en la parte que a la Marina incumbía en las costas de del Cantábrico y de Cataluña, con los buques armados de que podía

disponer, como bergantines y goletas, destinando una fragata para proteger y auxiliar sus operaciones; pero al ser la necesidad muy superior a estos medios, se vio obligado a armar barcos mercantes para defender los puertos y costas, sostener constantes cruceros de vigilancia y frustrar el desembarco de tropas, armas y otros auxilios para los carlistas; y con el concurso de dos buques de vapor, que habían estado al servicio del emperador de Portugal D. Pedro, los dos primeros de vapor que tuvo la Marina española, se logró que los carlistas renunciasen a realizar una expedición que debía conducir desde Holanda grandes refuerzos de todo tipo en armas, pólvora, vestuario y víveres, y además alguna tropa con gran número de oficiales, de cuya expedición fue capturado uno de sus buques por uno de los dos vapores.

Entre otras disposiciones adoptó para la mejora de nuestra Marina como el restablecimiento en la Península del servicio de guardacostas, haciendo que lo desempeñasen oficiales de la Armada, con el fin de proporcionar una escuela práctica de navegación a los oficiales, ya que la nación carecía de buques para tan útil objeto. Procuró fomentar y estimular con el estudio de los conocimientos náuticos el de las matemáticas superiores, a fin de proporcionar a nuestra Marina oficiales científicos para proveer de ingenieros hidráulicos y constructores, de astrónomos para nuestros observatorios y facultativos idóneos a la artillería y merecen citarse sus disposiciones para la conservación y defensa de las islas Filipinas, la navegación mercante de altura y cabotaje, y la construcción de buques para su tráfico.

Cansado por sus muchos años de trabajos, presentó la dimisión el 14 junio 1835, cuando lo hizo el jefe de Gobierno Martínez de la Rosa por el incumplimiento del Tratado de la Cuádruple Alianza, recién firmado con Francia, Inglaterra y Portugal, volviendo a la vida privada. S.M. la Reina Regente, que apreciaba de un modo especial su saber, integridad y honradez, quiso recompensarle de un modo digno; pero Figueroa contestó al conde de Toreno encargado de hacerle saber aquellas disposiciones «que expusiese a la alta consideración de S.M. su profundo reconocimiento y que toda la recompensa a que aspiraba y que podía satisfacerle, era volver al rincón de su casa con la honra con que había salido de ella, después de haber obtenido su Real aprobación los servicios que durante su Ministerio hubiese hecho».

Todavía en 1845, cuando ya se había quedado casi ciego, la reina Isabel II le nombró consejero del recién establecido Consejo Real para juzgar sobre materias contencioso-administrativas, aunque pidió la dispensa de tal nom-

bramiento. En ese mismo año, fue designado senador vitalicio. Vivió todavía bastantes años dedicado a poner en orden sus interesantes memorias. Dejó 30 volúmenes con ellas y con sus proyectos y observaciones, que pasaron al archivo de la Dirección de Hidrografía por voluntad explícita de Figueroa. También escribió un extenso diccionario teórico-práctico de Marina, obra que la modestia del autor ha privado de ver la luz pública, aunque se cita en la *Biblioteca Marítima* de Martín de Navarrete. Uno de sus más notables trabajos inéditos es un proyecto para comunicar el Atlántico, por el seno Mejicano, con el Pacífico, uniendo los ríos Guazacoales y Chimalapa de forma natural por un canal navegable a través del istmo de Tehuantepec. Para formalizar este estudio requería una expedición a esos mares para toma de datos geométricos y geológicos, que habían sido encargados al brigadier Císcar y al capitán de navío Castillo, que debían pasar dichos mares y penetrar con sus buques por los estuarios de ambos ríos hasta donde pudieran llegar. El istmo de Tehuantepec es una región mejicana comprendida entre los estados de Oaxaca, Veracruz, Tabasco y Chiapas.

Se trata de la zona más angosta entre los dos océanos que bañan las costas mejicanas. Es una zona rica en petróleo y en recursos maderables, y una de las regiones con mayor presencia indígena del país. Su nombre proviene de la ciudad del mismo nombre, en el estado de Oaxaca, fundada por zapotecos, aunque el nombre es Náhuatl, y significa *cerro del jaguar*. En su punto



más estrecho, el istmo alcanza los 200 km de distancia entre el océano Pacífico (o más precisamente, el golfo de Tehuantepec) y el golfo de Méjico; o bien, alcanza los 192 km entre el golfo y la cabecera del lago Superior, que desemboca en el golfo de Tehuantepec. Aquí, la sierra Madre del Sur se convierte en un paso de poca altura y plano, apenas ondulado por algunas colinas que se levantan en la llanura. El río Coatzacoalcos es un río mejicano que nace en la sierra Niltepec o Atravesada, en el estado de Oaxaca, en la región del istmo de Tehuantepec. Uno de sus afluentes es el río Jaltepec, que baja de la sierra de los Mixes y se le une por la margen izquierda. La unión con el río Usapanapa lo convierte en la cuarta corriente más caudalosa de Méjico. Sus márgenes son bajas y fácilmente inundables; alcanza una profundidad de hasta 15 metros, tiene una longitud aproximada de 325 kilómetros y es navegable en dos terceras partes de su curso. Arrastra gran cantidad de aluviones que forman una barrera en la desembocadura, que es dragada para permitir que los barcos de gran calado la rebasen. Su desembocadura se halla en el punto más austral del golfo de Méjico, en el puerto del mismo nombre. Cuenta la leyenda que un día Quetzalcóatl, a bordo de una balsa hecha de piel de serpiente, navegó el río hasta perderse en el horizonte.

El nombre Coatzacoalcos significa *lugar donde se esconde la serpiente*; también se llama río del Istmo. Durante la conquista española a principios de 1520, Diego de Ordaz exploró y sondeó el río en busca de oro. Por

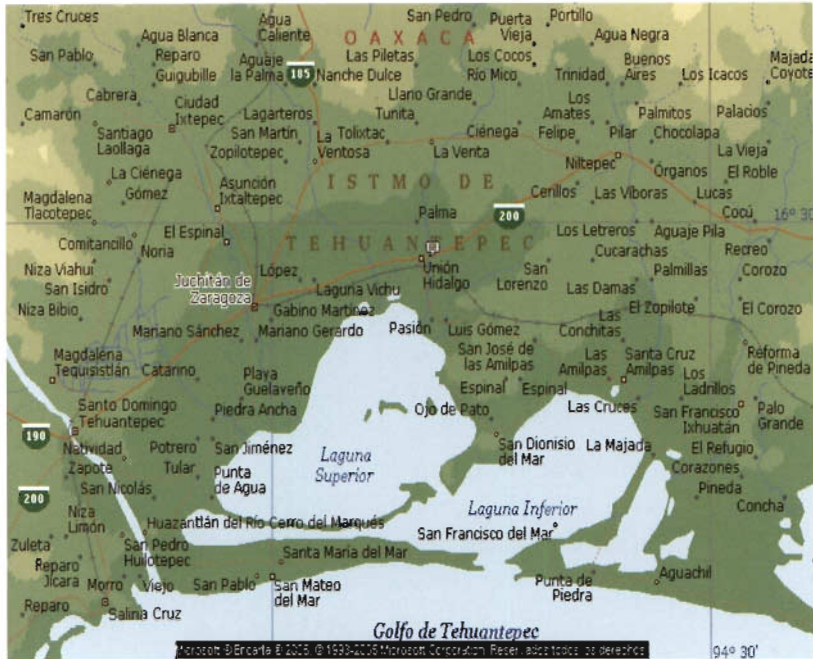




instrucciones de Cortés, Gonzalo de Sandoval y varios capitanes conquistaron la ciudad de Coatzacoalcos y fundaron la villa del Espíritu Santo, en junio de 1522, río arriba y sobre la margen derecha, cerca de Barragantitlan o Paso Nuevo, actualmente jurisdicción del municipio de Ixhuatlán del Sureste.

La importancia de este río se debió a que en 1520, lo señala en su correspondencia oficial al emperador Carlos V, como el mejor puerto que existe en la costa del golfo de Méjico para realizar actividades comerciales y marítimas. A finales de 1771 se inicia la exploración del istmo y se proyecta un canal que una los dos océanos. El río a utilizar para salir al Pacífico sería un río pequeño de los que bajan de la sierra Atravesada, el elegido fue el Chimalapas, que actualmente recibe el nombre de Espíritu Santo y desemboca en la Laguna Superior, que, a su vez, desemboca en la Laguna Inferior, la cual desagua directamente en el golfo de Tehuantepec.

Su proximidad a uno de los puntos más activos del comercio internacional, Estados Unidos, le daba alguna ventaja sobre la ruta por Panamá. A pesar de ello, el istmo de Panamá es bastante más estrecho (64 km), lo que finalmente condujo a la construcción del paso interoceánico por esa república centroamericana. No obstante, cuando el alto costo del canal a través del istmo tehuano llevó a los ingenieros y capitalistas a considerarlo como un proyecto inviable, se realizó una vía férrea entre Coatzacoalcos en el



golfo y Salina Cruz en el Pacífico para transporte de mercancías y una carretera entre Coatzacoalcos, Minatitlán y Juchitán; ambas siguen un camino muy parecido al que hubiera tenido el paso interoceánico, sí se hubiera hecho.

Al fin su excelente constitución cedió a los achaques propios de la edad y falleció en su ciudad natal el día de Reyes de 1855, a los 84 años de edad.

Es imprescindible resaltar finalmente la ingente labor de reestructuración de la Marina de Guerra, que pasaba por un estado de penosa decadencia, que hizo Figueroa, con el fin de situarla a un nivel semejante al de las principales marinas europeas. Uno por uno fue revisando todos los Organismos que la constituían, así como el elemento humano y los materiales necesarios, desplegando toda clase de medios para mejorarlos. Se preocupó no solo de la Marina presente, sino también, y con visión de futuro, procuró crear una cantera de personal acto para dirigirla. Con ese fin, propuso el restablecimiento de los Colegios de San Telmo, en Sevilla y Málaga; del Curso de Estudios Superiores, para los guardiamarinas; de la Escuela de Jóvenes del Real Cuerpo de Artillería; y la creación de la Academia de Cadetes. Todo ello encaminado a lograr una mayor capacitación de los oficiales de Marina. Por

lo que se refiere a las dotaciones, instó reiteradamente ante las Cortes, hasta conseguirla, la Ordenanza de Matrículas. Se esforzó para que aumentaran las consignaciones de Marina y que se hicieran efectivas, con el fin de evitar las deserciones en el personal de la Armada. En cuanto a los materiales, se preocupó no sólo de la calidad de las maderas de construcción de los cascos de los buques, Ordenanzas de Montes, sino también de las velas, jarcias, motonería, etc., disponiendo medidas concernientes a las contratas de suministro, además de la compra de buques de vapor y de conseguir que viniera a España personal capacitado para su manejo, con objeto de instruir a nuestros marinos. Por lo que se hace a la Organización, restableció el Almirantazgo y, en su tercer ministerio, creó la Junta Superior de Gobierno y Administración de la Armada que, en su opinión, era el Almirantazgo inglés, perfeccionado; redactó, asimismo, los Reglamentos de todos los Cuerpos integrantes de la Armada. Y, sobre todo, dejó bien de manifiesto la probidad absoluta que presidió todo su proceder, divisa que quiso imprimir en los estamentos de la Marina, creando premios y sanciones disciplinarias, y su inteligencia, pues supo rodearse de excelentes colaboradores como Villavicencio, Valdés y Topete, de tanto entusiasmo y celo como él, quienes le auxiliaron en la difícil tarea de refloatar a la Marina del estado en que se hallaba, en un periodo tan azaroso para España.

**«Volvió a su casa con mucha más honra que
con la que había salido de ella»**