

LA MARINA EN 1808

Mariano JUAN Y FERRAGUT
Capitán de navío

Mis primeras palabras han de ser de agradecimiento. En primer lugar al almirante director del Instituto de Historia y Cultura Naval por haberme invitado a participar en estas Jornadas. Al capitán de navío, secretario del Instituto, por sus amables palabras de presentación... y a todos Vds. por estar aquí esta tarde y por disponerse a escuchar, con estos animosos semblantes, mis modestas aunque ilusionadas palabras.

Les voy a hablar de La Marina en 1808, es decir del estado de la Real Armada en ese año tan crítico de nuestra historia. Mi propósito es ofrecerles una imagen de su organización, sus buques y sus hombres.

Pero para que esa imagen sea lo más nítida posible la enfocaré en el día 2 de mayo, jornada trágica y heroica, punto de arranque de la Edad Contemporánea y otrora fiesta patriótica en toda España, aunque ahora sólo es festivo en la Comunidad de Madrid.

Ya sé, que desde que se inventó el fofoshop, las fotografías no siempre reflejan la imagen real. Ojalá pudiera ofrecerles una radiografía en la que aparecieran las dolencias y tumores de una Corporación enferma física y síquicamente, que si bien no tenía cura, sí tenía tratamiento, aunque no se le aplicó

También deseo solicitar la comprensión o indulgencia de este distinguido auditorio, porque mis palabras con más ilusión que posible acierto, pueden tener un tono pesimista, en concordancia con aquellos desgraciados tiempos para la Armada.

Ayer, el catedrático D. José Calvo Poyato, nos ofreció una lección magistral sobre el escenario político y los antecedentes del conflicto, por ello, como introducción, sólo me limitaré a recalcar aquellos aspectos navales que nos condujeron al 2 de mayo de 1808, que fueron decisivos y que tuvieron una importancia y trascendencia que generalmente pasan desapercibidos.

Antecedentes político navales

Fracasado en Trafalgar el plan de invasión de Inglaterra, Napoleón decreta en 1806 el bloqueo continental contra el comercio marítimo inglés.

Al año siguiente firma con Rusia la paz de Tilsit, lo que le permite la estabilidad en el frente oriental y fijan su atención en la península Ibérica. En España ocupa el trono Carlos IV, pero el árbitro de la política es Godoy, que en 1808 ya gozaba de los títulos de Príncipe de la Paz, Generalísimo de las Armas de Mar y Tierra (es la primera vez que se concede el título de Generalísimo en España), Almirante General de España e Indias y Protector del Comercio Marítimo y con todos esos títulos encabeza el Estado General de la Armada de 1808, aunque el humor popular decía «Por delante Almirante y por detrás Príncipe de la Paz»

La opinión pública consideraba a Carlos IV, bueno, débil y necio. El odio hacia Godoy se incrementaba a medida que aumentaba su poder y el Príncipe de Asturias era la esperanza personificada, al que el pueblo le atribuía unas virtudes que eran falsas, pues Fernando VII resultó ser el rey más nefasto de la Historia de España

Portugal, aliada de Inglaterra, se resiste al bloqueo dictado por Napoleón, y éste negocia con Godoy el Tratado de Fontainebleau, por el que España permite el paso de un Ejército francés para ocupar Portugal y cerrar sus puertos al tráfico comercial con Inglaterra. A finales de noviembre de 1807, Junot ocupa Lisboa y la familia real portuguesa tiene que embarcarse y huir hacia Brasil protegida por una Flota británica de 9 navíos de sir Sydney Smith. La flota portuguesa que partió del estuario del Tajo el 29 de noviembre, estaba compuesta por 8 navíos, 4 fragatas, 4 corbetas y 20 transportes con unos 18.000 súbditos. Junot que tenía la instrucción especial de apoderarse de la Armada portuguesa llegó tarde.

Pero los franceses no sólo conquistan Portugal, sino que otro ejército de 100.000 hombres al mando de Murat ocupa puntos estratégicos de España.

Previamente, Napoleón había desarticulado al Ejército español al exigir a Godoy el envío de un cuerpo seleccionado de tropas al frente europeo, compuesto por unos 14.000 hombres al mando del marqués de la Romana (un antiguo oficial de Marina que de capitán de fragata se pasó al Ejército) y que en 1808 operaba en Dinamarca.

Posteriormente, febrero de 1808, otra exigencia francesa a Godoy, quien ordena a Cayetano Valdés, jefe de la Escuadra de Cartagena, que con sus seis navíos se traslade a Tolón. Orden que no cumplió alegando vientos desfavorables. La escuadra fue a Palma de Mallorca y posteriormente a Mahón. Ello motivó que Murat pidiese al Rey el cese de Valdés y que fuera sustituido por

Salcedo, quien a pesar de ser un firme partidario de la Alianza con Francia, tampoco llegó a cumplir la orden de llevar la escuadra a Tolón. Las reiteradas órdenes que llegaron a Cartagena sobre el destino de la escuadra motivaron el atroz asesinato del capitán general don Francisco de Borja, por el enfurecido pueblo cartagenero. Así Cartagena ostenta la gloria de ser la primera ciudad que dio el grito de independencia, pero sus autoridades tienen el triste baldón de haber permitido tal estremecedor y horrendo asesinato (el de un octogenario, masacrado frente a las puertas cerradas del Arsenal, donde intentó refugiarse y posteriormente arrastrado por las turbas sublevadas).

El doble juego del Emperador es tan claro que al fin Godoy se percató de sus verdaderos propósitos. El 11 de marzo llega a Madrid Eugenio Izquierdo, el firmante español del Tratado de Fontainebleau y hombre de la máxima confianza de Godoy. Sus informes son precisos: Napoleón tenía decidido dar fin al reinado de Carlos IV y al gobierno de Godoy. No había más que una solución: huir al igual que los Braganza de Portugal, cuya reina era hija de Carlos IV. Primero a Andalucía y de allí a América. Pero el viaje fue muy corto. Terminó en la primera etapa, la noche del 17 al 18 de marzo. El motín de Aranjuez, organizado por el príncipe Fernando daría fin al gobierno de Godoy y al reinado de Carlos IV, quien abdicó en su hijo.

Para Napoleón, los sucesos de Aranjuez, le convertían por la ingenuidad de los protagonistas del drama, en el árbitro de la situación, y tomó dos medidas. La primera ordenar la ocupación militar de Madrid, así el 23 de marzo Murat entra por la puerta de Alcalá a tambor batiente. Lo hace con apariencia de ejército aliado y los madrileños creyendo que viene para ayudar a Fernando VII en contra del odiado Godoy lo reciben con muestras de júbilo. (En la conferencia de ayer, el catedrático Calvo Poyato dijo que Murat entró en Madrid con la indiferencia e incluso animadversión del pueblo). Que fuera recibido con aplausos o sin ellos tiene escasa importancia. Si me refiero a ese detalle, que no pasa de simple anécdota, es para recalcar que las versiones de lo ocurrido en aquellas fechas en Madrid, en especial el día 2 de mayo son dispares, varían según las fuentes consultadas. La otra medida del Emperador fue atraer a la Familia Real a Bayona, con el pretexto de encontrar una solución a sus querellas.

Fernando VII que había entrado en Madrid al día siguiente que lo hiciera Murat, abandona la capital dejando una junta presidida por su tío el infante, y más tarde almirante general, Antonio Pascual, pero el hombre fuerte de

dicha junta es el ministro de Marina, el capitán general de la Armada Francisco Gil de Lemos, para muchos el gran muñidor del 2 de mayo madrileño, que fue más marinero y menos espontáneo de lo que se suele suponer.

Pocos días después, en Bayona se produjeron las escenas más bochornosas de nuestra Historia. En un ambiente de exigencias, traiciones y amenazas, Carlos IV y Fernando VII renunciaron a sus derechos a la Corona española a favor de Napoleón.

Del cenit al nadir de la Armada

La Armada de 1808 era una sombra, una caricatura de la de los tiempos de esplendor de la Marina de la Ilustración, de la potencia que tuvo 15 años antes, en 1793, cuando bajo el gobierno del baylío frey don Antonio Valdés Bazán alcanzó su apogeo con 79 navíos, 54 fragatas y 156 buques menores en sus listas. Y alcanzó su cumbre orgánica con las Ordenanzas Generales de la Armada Naval, sobre la gobernación militar y marinera de la Armada en general y uso de sus fuerzas en la mar, firmada por la real mano en Aranjuez, el 8 de marzo de aquel año de 1793.

El bochornoso combate de San Vicente, librado el 14 de febrero de 1797, más que una derrota fue el principio del fin. Con él arranca la reducción del esfuerzo naval, el mantenimiento de los buques por debajo de lo indispensable y se retrasan las pagas y las atenciones al personal.

En 1805, a la vista del cabo Trafalgar, se inmoló la Armada por exigencias de la política de Napoleón, contraria a los intereses españoles. Allí acabó de sucumbir la otrora potente Marina de la Ilustración, perdiendo la vida muchos de los mejores hombres, pero sobretodo se fue a pique la ilusión.

En San Vicente perdimos 4 navíos y en Trafalgar 10. De pérdidas mayores se había repuesto la Armada, tal como las habidas en la toma de La Habana por los ingleses, donde se perdieron 14 navíos y 1 fragata. Y la Armada resurgió con brío y con mejores barcos.

También hubiera podido reponerse de San Vicente y Trafalgar, dada la cualificación de nuestros astilleros y arsenales, pero no hubo voluntad política para nuevos esfuerzos.

Con las arcas del Estado exhaustas y la reducción del comercio marítimo por las prolongadas guerras en la mar, los barcos se pudren en los

Arsenales por falta de carena, incluso algunos se desguazan para dar trabajo a la Maestranza de Arsenales, que tanto esfuerzo, tiempo y dinero había costado formar y que al final, al no tener ocupación acabó por desvanecerse.

Ese abandono en que se tuvo a la Armada fue denunciado por Mazarredo, lo que le acarreó la postergación y el destierro, y acabó afrancesado, por puro patriotismo, sirviendo al rey José como ministro de Marina.

Pero España todavía conservaba su extenso imperio oceánico y no podía renunciar al poder naval, incluso parecía que pretendía resurgir de nuevo cuando Godoy escribió a Escaño en estos términos: «Bien lejos de desalentarnos por esta desgracia, debemos poner en acción todos los medios imaginables para preparar los buques que admitan pronta composición y armar a los que están en estado de ello, eligiendo los mejores y si todavía sobrase gente, armando los que no sean tan buenos, porque al fin es preciso sacar partido de cuanto tenemos»

Pero todo quedó en un deseo. A la Armada le ocurrió, según la sentencia del almirante y académico D. Eliseo Álvarez-Arenas «Un deseo siempre frustrado de querer volver a ser».

Organización

La costa española se dividía en tres Departamento marítimos. Cada uno estaba bajo el mando de un capitán general, que contaba con un Estado Mayor, escuadras y buques, batallones de Infantería de Marina, brigadas de Artillería, Intendencia, Arsenal (con almacenes, gradas, diques, obradores, cuarteles, fábricas de lona y de jarcia, parque de Artillería, etc.), Hospital, Academia de Guardias Marinas, Escuelas de Artillería, de Pilotos y de Náutica.

Cada Departamentos tenía sus capitanías de puerto, siendo 43 su número total. También cada Departamento tenía un Tercio Naval con provincias, distritos, partidos y trozos (más adelante cuando nos ocupemos de la matrícula naval señalaremos las funciones de los Tercios Navales).

Los Departamentos, con primacía del de Cádiz, actuaban en gestión descentralizada, dentro de las normas de la dirección ministerial centralizada. La primacía del Departamento de Cádiz era debido a que allí estuvo radicada, a lo largo de casi medio siglo, la Dirección General de la Armada cuando era cargo anexo al del Capitán General de Cádiz. Allí y en la isla de León, se

hallaba el Observatorio de Marina y el colegio de Medicina y Cirugía. Mientras que los futuros pilotos se formaban en los Colegios de San Telmo de Málaga y Sevilla (en un magnífico edificio que hoy ocupa la Junta de Andalucía).

En la Corte, en Madrid, estaba el Ministerio o Secretaría de Estado y del Despacho Universal de Marina de España e Indias, Intendencia General, Dirección de Trabajos Hidrográficos e Ingeniero General.

Hasta el 20 de marzo de 1808, también estuvo en la Corte el Consejo Supremo del Almirantazgo presidido por Godoy, a quien una compañía de Granaderos de Marina de Cartagena daba guardia al: *Príncipe, Generalísimo, Almirante*, pues éstos eran los títulos que precedían a la firma de Godoy. (Más adelante hablaremos de la creación y supresión del Almirantazgo).

En determinadas zonas del interior había comisiones permanentes para la corta de madera (Galicia, Asturias, Pirineos aragoneses, Cuenca, Granada, Algeciras, etc.); acopios de cañamos (Calatayud, Barcelona, Castellón de la Plana y Valencia); de betunes (Murcia, Granada, Vera, Tortosa, Soria); fábricas de lonas y jarcias, en los arsenales, Granada y Estepa (lonas), y fundición de artillería de La Cavada.

En América había un Arsenal en La Habana, 8 apostaderos y 19 capitánías de puerto, 4 hospitales, servicio de matrículas, fuerzas sutiles, guardacostas y correos. En la isla de Cuba un encargado de los cortes de madera, y en Manila una comandancia de la Marina corsaria de Filipinas al mando de un capitán de fragata.

Las obras del Arsenal de La Habana se iniciaron en 1724 (25 años antes del comienzo del Astillero de Esteiro). Se terminaron en 1747, año en que se ordena el traslado del apostadero de Veracruz, en Cayo Sacrificio. Posteriormente, en 1767, La Habana se convirtió en el apostadero de los buques de la América Central.

En el último cuarto del siglo XVIII se construyeron el resto de los Apostaderos Navales de Ultramar, que perduraron hasta las respectivas independencias de los territorios donde estaban radicados.

Así el de Montevideo que en 1776 sustituyó al de Buenos Aires en el Río de la Plata, para guarda de aquella zona marítima y las Malvinas.

El Callao, establecido en 1779, tuvo el honor de ser el primero del Pacífico y el triste privilegio de ser la última plaza española en arriar la bandera en el continente americano, el 23 de enero de 1826.

Valparaíso, Cartagena de Indias, Veracruz, San Blas de California (creado en 1768 como sucesor de Acapulco en el mantenimiento del Galeón de Manila) y Puerto Cabello, excelente puerto con aguas tan tranquilas que los navíos se podían amarrar con «un cabello». Otros puntos de apoyo: Cumaná, Campeche, Coatzacoalcos, Guayana, Portobelo, etc., completaban el despliegue de pequeñas bases y estaciones navales en el ultramar americano.

En Filipinas se creó en 1800 la comandancia de Marina, pero allí los marinos estuvieron en permanente disputa con los oficiales de Hacienda, hasta que éstos abandonaron definitivamente el Arsenal de Cavite.

El Almirantazgo

Fue Antonio Valdés, quien después de dejar la cartera de Marina, cargo que había desempeñado durante 12 años y medio, propuso en 1799 la creación del Almirantazgo para el desarrollo de nuestro poder naval. Órgano colegiado que se encargaría del gobierno militar y económico de la Armada y sobre todo de la creación de un cuerpo de doctrina permanente, independiente de quien quiera que fuese el ministro de turno. También daba los nombres de los marinos, todos ellos de prestigio, que debían integrarlo y proponía a Mazarredo para presidirlo.

Pero no fue hasta 1807 cuando Godoy decidió crearlo. Así Carlos IV expidió un Real Decreto de 13 de enero de aquel año, concediendo al valido los títulos de almirante general de España e Indias y protector del Comercio Marítimo y dos nuevos honores:

- Tratamiento de Alteza Serenísima, con lo que quedaba equiparado a un príncipe de Casa Real, y
- Convirtiéndolo en el «alter ego» del Monarca: «Respetándoos como a mi persona»

Y las siguientes nuevas competencias:

- El mando directo de la Armada, de buques y personal.
- La Organización de la propia Armada
- La jurisdicción tanto civil como penal sobre todos los hombres de mar: Armada y Marina Mercante.

- Recabar la información pertinente sobre cualquier asunto de la Marina.
- La creación de un Consejo del Almirantazgo, presidido por Godoy, quien propondría a los miembros que debían integrarlo.

Por Real Decreto de 3 de marzo se nombran ministros del Almirantazgo a los tenientes generales de la Armada: Álava, Escaño y Salcedo; al intendente general Salazar; a Pérez Villamil, promotor y redactor del bando del alcalde de Móstoles, auditor general; al jefe de escuadra Espinosa Tello, secretario; al CN. Fernández de Navarrete, contador fiscal y a Sixto Espinosa, tesorero del Almirantazgo.

Esta institución era verdaderamente deseada por la mayoría de la Armada, al tener como modelo a la Marina británica con su almirantazgo, al cual se le atribuía buena parte de sus victoriosas campañas marítimas.

La elección de personas fue en verdad acertada, las cuales prestaron juramento en manos de Godoy, el 3 de abril de 1807, día de la inauguración de la Institución, que nació claramente sujeta por Godoy quien afirmó que los miembros del Almirantazgo habían sido elegidos por sus méritos. Si bien la Corporación echó en falta la presencia de Mazarredo, sujeto a un injusto destierro.

Como consecuencia de la creación del Almirantazgo desapareció la Dirección General de la Armada, cesando en tal cargo, que estaba ligado a la cartera de Marina, Don Francisco Gil de Lemos, quien fue nombrado Inspector General de la Armada.

Sin embargo, el Almirantazgo duró poco escasamente un año. Siguió la suerte de su creador Godoy a quien el Motín de Aranjuez provocó su caída. Así, el Real Decreto de 20 de marzo de 1808, al mismo tiempo que exonera a Godoy de su título de Almirante General, disolvía el Consejo del Almirantazgo. En su lugar se creó el Consejo Supremo de Marina, presidido por Fernando VII.

Buques

En la Real Armada, la fuerza a flote estaba constituida por:

- Buques de porte mayor
 - Navíos (de 54 a 114 cañones) y fragatas (de 34 a 54 cañones)

– Buques de porte menor

Corbetas (16 cañones), bergantines, paquebotes, jabeques, goletas, balandras y urcas (para transporte)

– Fuerzas sutiles, embarcaciones menores para la defensa de costas y auxilio en operaciones navales. (Tuvieron gran papel en la Guerra de la Independencia, en especial en la defensa de Cádiz/Isla de León). Lanchas cañoneras, obuseras, bombarderas, místicos, brulotes, faluchos, pataches, tartanas, etc.

– Marina corsaria, embarcaciones mercantes con patente de corso, expedido por la Autoridad de Marina, que les autorizaba a llevar artillería y combatir y hacer presas al enemigo. (Entre buques de altura, cabotaje, pesca y tráfico interior de puerto, sumaban un total de 11.793 embarcaciones matriculadas).

En el Estado General de la Armada de 1808 se relacionan 228 buques. Esta cifra incluye los armados, los desarmados y los que están en construcción, especificándose en cada uno de ellos el nombre (la tercera parte tenía nombre religioso y todos estaban bajo la protección de un patrono celestial), núm. de cañones, el estado A o D, astillero y año de construcción. El Estado, incluye y suma los buques en construcción (en gradas sólo había 3 navíos, 1 fragata y 1 bergantín, todos en Ferrol, excepto el navío *Real Familia*, el segundo de la Armada con ese nombre que se construía en La Habana.

También incluye buques desaparecidos, por ejemplo la fragata *Nuestra Señora de la O* que en 1805 naufragó en Veracruz, la goleta *Felicidad* que había volado por efecto de un rayo, o las 3 corbetas perdidas en la toma de Montevideo.

También hay errores en la suma de ciertos tipos de buques, así pone 4 jabeques, cuando sólo hay 3 en Cartagena.

Estos buques habían sido construidos en astilleros españoles: Cádiz, Ferrol, Cartagena, La Habana, Guarnizo, Pasajes, Mahón y Palma de Mallorca. Los construidos fuera de España eran las presas, que en junio de 1808 pasaron a ser 28 y los procedentes del intercambio con Francia.

Las construcciones de buques habían continuado a buen ritmo mientras Valdés estuvo al frente de la Marina (cesó en 1796), pero ese esfuerzo finalizó en 1798, año de la última botadura de un navío, el *Argonauta*. Por ello, la Marina por la edad de sus buques se podía considerar envejecida. La media de

los navíos era de 32 años y las fragatas 23. El decano de los navíos tenía 56 años (era el navío *África* construido en Cádiz en 1752). En edad le seguía, entre otros, el *Guerrero*, que había servido a tres reyes, servía al cuarto y terminaría su longeva vida con la Reina Gobernadora, todos ellos como buenos exponentes de la excelente construcción naval española iniciada por Jorge Juan.

En 1808, faltaban 9 años para que el primer buque de vapor, el *San Fernando* o *Betis*, cubriera la línea Sevilla-Cádiz y 15 años para el primer vapor de la Armada, el *Isabel II*, de 8 cañones, construido en EE.UU. pero todavía en nuestras listas figuraban jabeques, galeotas y 2 galeras, la *San Antonio* y la *Santa Bárbara*, la última construida en 1794 en Mahón.

Y es que la Armada se resistió a abandonar la propulsión a vela, así en 1852 y 1853 se botaron todavía en Cádiz y Ferrol respectivamente, los navíos *Reina doña Isabel II* y *Rey don Francisco de Asís*, ambos de 86 cañones, y el primero de ellos, *Reina doña Isabel II* no causó baja hasta 1889.

¿Pero cuáles eran los buques de porte mayor que estaban armados?

Según el Estado General navíos había 25 y fragatas 13, y a partir del apresamiento de la escuadra de Rosily, el número aumentó en cinco navíos y en una fragata, más el navío *Atlas* que por equivocación entró en Vigo cuando ya se había levantado contra Napoleón.

¿Cuántos barcos de estos 25 armados estaban operativos y cual era un despliegue?

No es fácil de contestar, pues en el Estado General figuran, por ejemplo, en Cartagena la escuadra de Valdés que ya estaba en Mahón, pero también figuran en Ferrol tres navíos, que desde antes de Trafalgar permanecían en Cádiz.

Varios autores dan distintos despliegues de los buques operativos

Cádiz	9/11 navíos y 8 fragatas
Ferrol	5/3 navíos y 5 fragatas
Cartagena	2/3 navíos
Mahón	7/6 navíos
Ultramar	4/3 navíos

El despliegue y el número de operativos que parece que no ofrece dudas es el siguiente:

ESCUADRA DEL OCEANO
Comandante General Ruiz de
Apodaca, en Cádiz

Príncipe de Asturias (F) *
Terrible
Montañés (F)*
San Justo
San Fulgencio (F) *
San Leandro
Fragata *Flora* (F) *

ESCUADRA DEL MEDITERRANEO
Comandante General Cayetano
Valdés en Mahón

Reina Luisa
Guerrero
San Pablo
San Francisco
San Ramón
Asia

El navío *San Lorenzo*, en La Habana

* (F), figuran en Ferrol, en el Estado General de la Armada de 1808

Los hombres

Todavía en 1808 el Cuerpo de Oficiales de la Armada, en especial el Cuerpo General, constituía una de las corporaciones más brillantes de España, por no decir la que más. Y ello debido a la calidad y cantidad de conocimientos profesionales, militares y científicos que la mayoría de sus miembros poseían

La valoración a nivel nacional e internacional, de los oficiales de la Real Armada, destinados por vocación propia a constituir el principal motor de la sociedad de la época, con unos oficiales preparados como «no hay ni habrá habido monarca en el mundo que los haya tenido» en opinión del marqués de la Victoria, y según Julián Marías: «lentos de saber científico, de curiosidad, de probidad, de patriotismo español y europeo, de conciencia de su época...»

Los Cuerpos de Oficiales eran: el General, Ingenieros, del Ministerio (hoy Intendencia e Intervención), de Pilotos, de Profesores Médico-Cirujanos, Capellanes, Oficiales de Marinería (también denominado Cuerpo de Oficiales de Mar) y los Auditores (en rigor, hasta 1865 no se encontraban encuadrados en un cuerpo cerrado)

En el Cuerpo General, en los empleos de los Oficiales Generales no existía el de almirante, sino los de brigadier, jefe de escuadra, teniente general y capitán general. Únicamente se les decía almirante y no generales cuando mandaban escuadras.

Sueldos

Los oficiales del Cuerpo General al regreso de sus campañas que fueron muchas, y desarmar los navíos quedaban a medio sueldo, mientras que intendentes, comisarios y contadores, seguían en sus destinos del arsenal, matrícula de mar o secretaría de Marina, sin merma de sus emolumentos.

Como dato orientador citaremos unos sueldos mensuales: jefes de escuadra, 2.500 reales; capitán de navío, 1.500; alféreces de fragata, 250 y un granadero, 61.

También, para unos pocos privilegiados, la Real Armada tenía asignadas 30 cruces pensionadas de la Orden de Carlos III y 27 encomiendas de las Órdenes Militares de Santiago, Calatrava, Alcántara y Montesa y algunas más de las de San Juan. Con unas rentas, entre 4.000 y 15.800 reales de vellón, para premio y estímulo de los oficiales de reconocido mérito y sobresaliente aplicación.

En 1808, casi todas las encomiendas estaban asignadas a oficiales generales, aunque también había un teniente de navío, un capitán de fragata y tres capitanes de navío, y precisamente uno de ellos, el capitán de navío don Alfonso de Torres, comandante interino de la Compañía de Guardias Marinas de Cartagena, tenía asignada la encomienda de mayor renta, la del Corral de Casagüel (en la Mancha, de la Orden de Calatrava).

Cuerpo General

Con sus tres compañías de Guardias Marinas, era el cuerpo único de guerra de la Real Armada. En 1808, contaba con 1404 miembros, más 162 del Cuerpo Militar de los Tercios Navales. En total 1.566 hombres.

En el Estado General de la Armada de 1808, figuran:

3 capitanes generales: Antonio Valdés, Francisco Gil de Lemos (inspector general de la Real Armada y secretario de Estado y del Despacho Universal de Marina y Francisco de Borja (capitán general de Cartagena).

25 tenientes generales, encabezados por Mazarredo, nombrado capitán general de Cádiz, pero en el Estado General figura como «ausente». Los cuatro últimos eran: Obregón (comandante general del Arsenal de Ferrol, afrancesado); Escaño (ministro del Almirantazgo), Hidalgo de Cisneros (en Cartagena, sustituyó a Francisco de Borja) y Salcedo (ministro del Almirantazgo y afrancesado).

Los reseñados tenían el tratamiento de excelentísimo señor, mientras que los jefes de escuadra (había 28), brigadieres (34) y capitanes de navío (84), tenían el tratamiento de señor.

El último del escalafón era el alférez de fragata don José de Ezeta, que todavía no gozaba de antigüedad hasta que no se examinara y efectuara las correspondientes campañas de mar. El 2 de mayo le sorprendía en la Corte, estuvo en el parque de Artillería y halló gloriosa muerte en aquella heroica jornada.

Cuerpo de Ingenieros

Había 91. El ingeniero general y los ingenieros directores de los arsenales incluido el de La Habana eran del Cuerpo General.

Cuerpo del Ministerio

El intendente general, Luis María de Salazar, era del Almirantazgo. Había un intendente y un veedor en cada Departamento. El Cuerpo se componía de 581 miembros, incluidos los meritorios.

Cuerpo de Pilotos

Eran 405, incluidos los prácticos.

Cuerpo de Profesores Médico-Cirujanos

Había 213 profesores médico-cirujanos que atendían los hospitales de los Departamentos, los apostaderos y los buques, y el Colegio de Medicina y Cirugía de Cádiz tenía 100 colegiales.

Capellanes o Estado Eclesiástico

Había 175, encabezados por un vicario general.

Cuerpo de Oficiales de Marinería

También denominado Cuerpo de Oficiales de Mar. Constituido en 1807 por Godoy y formado por contra maestres y oficiales de mar de pito. Por restricciones de gastos de personal se habían limitado a 400 el número de plazas (150, 120 y 130 entre contra maestres primeros, segundos y terceros).

Aquí también se incluyeron a los guardias de Arsenales, que en 1808 eran más de 1.000.

Maestranza

Estaba integrado por personal vario: carpinteros de ribera, contra maestres de construcción, calafates, pintores, escultores, herreros, cerrajeros, etc... En total había 7.309 de ellos 5.498 en arsenales y 1.811 en buques y otros servicios.

Otro personal de Arsenales

1.749 presidiarios más 116 capataces para custodia.

Marinería

Uno de los principales problemas de todas las Marinas fue el conseguir las dotaciones adecuadas para los buques de guerra. En España, el estribillo

del siglo XVIII fue: la falta de marinería, hecho que se veía agravado por el desarmado de la mayoría de los buques en tiempos de paz, con el objeto de reducir gastos.

En España las tripulaciones se dividían desde el punto de vista jerárquico y salarial en las clases de: artilleros de mar –preferentes y no preferentes– marineros, grumetes y los pajes. Un gaviero, por ejemplo podía estar clasificado como artillero de mar y de hecho también serlo.

La recluta de marinería era a través de los voluntarios y matrícula de mar, a esas dos modalidades se le llamaba «leva honrada», y los vagos y maleantes. Esa última modalidad llegó a ser importante, se decía que los presidios se vaciaban a través de las escotillas de las cubiertas de los navíos. Los que se alistaban como voluntarios gozaban de un sueldo acorde con los de otras profesiones de la época y con el tiempo podían incluso convertirse en pagas vitalicias y Churruca se quejó que con esas condiciones la Marina se había llenado de vagos, mendigos y malhechores

La Matrícula de Mar

En España, desde principios del siglo XVIII funcionaba la matrícula de Mar formada por todos los que ejercían la profesión de marineros. A partir de la Ordenanza de 1737, todos los marineros de la Marina Mercante, pescadores o que ejerciesen cualquier oficio en relación con la industria u otras ocupaciones relacionadas con el mundo de la mar estaban matriculados y sometidos a este sistema. En contrapartida tenían el monopolio para ejercer esas profesiones y el que las ejerciera sin estar matriculados se les obligaba a servir en la Armada durante toda una campaña completa y con plaza de grumete. Los matriculados cuando servían en la Armada gozaban de una paga razonable, en comparación con otras actividades y profesiones de la época y de una alimentación mejor a la media que recibían en sus casas.

Las Ordenanzas de Matrículas establecían que «toda la gente de mar de las costas españolas alistada para el servicio de mis baxeles y arsenales formarán un cuerpo militar».

A tal efecto cada departamento marítimo se dividía en Tercios Navales, así los Tercios Navales de Levante comprendían los de Cartagena, Barcelona, Valencia y Mallorca; los Tercios Navales de

Poniente, eran los de Cádiz, Málaga y Sevilla y los Tercios Navales del Norte, eran los de Ferrol, Pontevedra, Santander, agregándose a ellos las Provincias Vascongadas.

A efectos de filiación los tercios se dividían en partidos, que correspondían a provincias marítimas, y estos en trozos. Para la prestación del servicio los componentes de cada tercio se dividían en 2 brigadas y éstas a su vez, en 3 divisiones.

Cada año estaba de servicio una de las brigadas, alternándose éste por divisiones, que por cada comandante principal del tercio se iban llamando según las necesidades que establecía el capitán general.

Era preciso, para que el sistema funcionase, llevar a cabo un buen control de todos los matriculados, los cuales para ausentarse más de 15 días de su localidad, debían obtener un permiso especial. Los infractores tenían seis meses de recargo, en la primera campaña que por su turno le correspondiese, castigándose también con recargo al que no acudiese a la convocatoria, que en este caso eran de dos campañas.

El sistema se convirtió en impopular y llegó casi al fracaso, debido al aumento del número de buques en la Marina de la Ilustración, a la duración de las campañas y a que a veces ocurría que al poco tiempo de licenciarlos se les volvía a llamar, lo que provocaba un gran incremento de las deserciones, viéndose obligada la Armada para completar las dotaciones a utilizar métodos policiales y represivos.

Tropas de Marina

Desde 1717 la Real Armada contaba para guarnecer sus buques y arsenales con los batallones de Marina (Infantería de Marina, que se convertiría en Cuerpo en 1848) y para servir la Artillería de los buques y la de los Arsenales contaba con las brigadas de Artillería, que en 1763 formaron el Real Cuerpo de Artillería de Marina.

Los mandos y oficiales de ambas fuerzas eran del Cuerpo único de Guerra de la Real Armada. Conocido desde los años 30 del siglo XVIII como Cuerpo General de la Armada.

Batallones (Infantería de Marina)

Tradicionalmente había 12 batallones con 12.096 plazas. Pero en 1806 se habían reducido a 4 batallones, que eran los existentes en 1808. Dependientes de un comandante general estaban desplegados 2 en Cádiz, 1 en Ferrol y otro en Cartagena, cada uno bajo el mando de un capitán de navío (comandante principal), excepto los de Cádiz que estaban bajo el mando de un brigadier, que además de su comandante principal era el 2º comandante general.

Los batallones eran mandados por capitanes de fragata, tenían 6 compañías mandadas por tenientes de navío. Cada compañía contaba con 3 oficiales (1 teniente de fragata, 1 alférez de navío y 1 alférez de fragata) y 168 miembros más.

En mayo de 1808 había un total de 5.237 hombres.

Cuerpo de Artillería de Marina (brigadas)

La Artillería en la Armada estaba estructurada en dos líneas diferentes: los artilleros de mar de las dotaciones de los buques y el Cuerpo de Artillería de Marina, cuerpo técnico de especialistas en este ramo, que recibían la formación adecuada. Sus funciones eran:

- Embarco y desembarco de la artillería de los buques y colocación de las piezas en los sitios asignados.
- Aprender teoría y práctica del manejo de artillería y sus pertrechos.
- Aprender las partes del cañón, y de las balas, las características de las pólvoras y su uso; accidentes de fuego; la forma de apuntar el cañón y los grados de elevación que se deben dar.
- Hacer guardia de arsenales y servicios en plaza.

Cuando embarcaban, compartían a bordo sus funciones con los artilleros de mar, recibían el nombre de ayudantes y eran asignados uno a cada cañón, ejerciendo sus funciones como especialista. El cuidado, conservación y manejo de los cañones correspondía a los artilleros de mar, pertenecientes a la marinería.

Existían 20 brigadas, en total 3.080 plazas, al cargo de un comandante general, con el título de Comisario General de Artillería (En 1808 era el brigadier Gabriel Císcar, que residía en Cartagena, aunque el Estado Mayor estaba en Cádiz). A sus órdenes había en cada Departamento un capitán de navío como comandante particular de las brigadas destinadas en él, denominado Comandante Provincial de Artillería, pero el de Cádiz era además 2º Comandante General del Cuerpo.

El jefe de cada brigada era un teniente de navío, y contaba con 3 oficiales y 154 hombres más.

En 1808, las 20 brigadas estaban repartidas así: 7 en Cádiz, 7 en Ferrol y 6 en Cartagena.

Moral y disciplina

No hay duda de que la Armada fue víctima propiciatoria de unos rectores políticos que carecían de una política y mentalidad naval acorde con nuestro imperio marítimo, que todavía en 1808 manteníamos prácticamente intacto. También fuimos víctimas de un erario insuficiente, en crisis, cuyos rectores carecían de una política económica firme. En 1808 el Tesoro debía a la Marina una anualidad completa. Además de los atrasos de los sueldos del personal, había insuficiencia de créditos para carenar y mantener los buques.

En 1803 Godoy en un viaje a Cartagena, detectó la desmoralización general del personal de la Armada y lo único que se le ocurrió fue anunciar una subida de sueldos.

Pero en 1808 la moral estaba bajo mínimos. Muchos habían sido los descalabros sufridos, pero no hubo arrestos ni voluntad para superarlos.

Para muchos autores el mal venía de lejos. Así, el almirante y académico don Eliseo Álvarez Arenas al referirse a Ensenada como el verdadero creador de la Marina borbónica, dice: «Hubo muy buenos marinos de guerra españoles y excelentes científicos formados en la Armada, aunque dicho sea de pasada, no deben ser estos valores humanos los símbolos en que se gloríe preferentemente una Corporación creada para combatir a enemigos».

Los escalafones de oficiales, en especial en los empleos superiores, eran a todas luces excesivos para atender a nuestra cada vez más reducida

fuerza a flote. Mientras que la marinería era muy deficitaria, estaba desmotivada y desesperada por los continuos llamamientos para las campañas, lo que propiciaba un alto número de deserciones.

El Estado General de la Armada de 1808, de donde he extraído muchos de los datos de esta conferencia, es una prueba de la poca consideración en que se tenía a la fuerza a flote, a los barcos. Esa publicación, de 160 páginas, sólo dedica al final, las 6 últimas, a un simple listado de los buques. Mientras que es muy exhaustivo y detallista en otros aspectos, así podemos saber el nombre del bibliotecario de la Dirección de Hidrografía, el del capellán del Estado Mayor de las brigadas de Artillería de Cartagena o el del escribano de la fábrica de La Cavada o el sueldo que correspondía al jefe del castillo de San Juan de las Águilas. Pero no nos dice quien era el comandante de ninguno de los 228 buques, ni los oficiales que tenía. Sólo nos da el nombre del buque, su base y si estaba A o D y eso con errores.

Pero a pesar de ello, la máxima aspiración de los oficiales, como ha sido una constante en la Armada, era el mando de un buque en campaña en la mar.

Después del descalabro de San Vicente, todavía hubo agallas para el preceptivo Consejo de Guerra de acuerdo con las Ordenanzas. Fue presidiado por Valdés y se condenó al Comandante General de la Escuadra y al 2º, los tenientes generales José de Córdoba y el conde de Morales de los Ríos, privándoles de su empleo y prohibiéndoles que residieran ni se presentasen en la Corte ni en las capitales de los Departamentos Marítimos. También se condenó a tres capitanes de navío, comandantes de los buques y a varios oficiales, desde tenientes de navío a alféreces de fragata. Aunque después ocurriera la blandenguería de los perdones reales.

Pero en Trafalgar, ya ni hubo Consejo de Guerra a pesar de que era obligatorio de acuerdo con las Ordenanzas. Quizás influyeran otras causas, como no darle trascendencia y publicidad a lo ocurrido, para no enojar a Napoleón, quien silenció en Francia aquella derrota.

Aunque el brigadier D. Enrique McDonnell comandante del *Rayo* lo solicitó a través de Escaño. La respuesta de Godoy fue «No hay necesidad de formar causa cuando los hechos son tan notorios como en la presente, y así puede decirlo de mi orden a D. Enrique McDonnell para su tranquilidad, y que viva persuadido de que se hará justicia a su mérito».

El patriotismo y el honor

El patriotismo y el honor de los oficiales estaban bien anclados, bien cimentados y fuera de toda duda. De ahí los pocos marinos afrancesados que hubo, sólo tres oficiales generales sirvieron al rey José.

El honor al que apeló don Francisco Gil de Lemos al no querer servir al Rey Intruso renunciando a su cargo de ministro de Marina. O el de Escaño en la triste, pero necesaria obligación de comunicar lo acaecido en Trafalgar, la importancia de la pérdida sufrida «que no sería considerable si no estuviéramos tan firmemente convencidos de que nada nos quedó por hacer y que, por consecuencia, se salvó el honor»

En cuanto a la disciplina de las dotaciones se mantenía con la dureza y severidad propias de todas las demás marinas de la época, pero para algunos autores, sobre todo en los mandos superiores, en muchas ocasiones dejó de desear. Tal es el caso de Cayetano Valdés, quien a pesar de las órdenes estrictas y reiteradas que llegaban a Cartagena para que se dirigiera a Tolón, o para que desde Mahón se fuera a Tolón, éstas no se llegaron a cumplir. O el caso de Mazarredo que en un principio decidió no incorporarse a su destino de Capitán General del Departamento Marítima de Cádiz.

Para algunos también ese mal venía de lejos. Puede ser un de ejemplo el que una orden de Ensenada tardó 35 años en cumplirse. Tal fue el caso del conde de Fernán Núñez que se resistió a disolver el Cuerpo de Galeras cuyo mando hereditario ostentaba, dando lugar a la conocida anécdota, y con ella termino, sobre el oficio que elevó al Ministro preguntándole «¿Dónde debía depositar su pendón que tantos triunfos había apostado a la Corona?». Y Ensenada le contestó «... si estaba servible lo dejara en el almacén general y de no estarlo en el de excluidos».

LA FLOTA EN 1808

	CÁDIZ	FERROL	CARTAGENA	TOTAL
NAVÍOS	17	12	13	42
FRAGATAS	13	8	9	30
CORBETAS	6	13	1	20
JABEQUES			4	4
URCAS	2	8	5	15
BERGANTINES	16	23	11	50
PAQUEBOTES	3	1		4
BALANDRAS	9	1		10
GOLETAS	15	12	11	38
LUGRE			1	1
BALAUDES	3			3
MÍSTICOS	1		1	2
GALERAS			2	2
ESQUIFES	2			2
LANCHAS	4			4
GALEOTA	1			1
TOTALES	92	78	58	228

CUERPO GENERAL

• CAPITANES GENERALES	3
• TENIENTES GENERALES	25
• JEFES DE ESCUADRA	28
• BRIGADIERES	34
• CAPITANES DE NAVÍO	86
• CAPITANES DE FRAGATA	136
• TENIENTES DE NAVÍO	270
• TENIENTES DE FRAGATA	183
• ALFÉRECES DE NAVÍO	195
• ALFÉRECES DE FRAGATA	291
• GUARDIAS MARINAS	153
• CUERPO MILITAR DE LOS TERCIOS NAVALES	162
• TOTAL	1.566

- **PERSONAL OTROS CUERPOS**



PERSONAL OTROS CUERPOS

• INFANTERÍA DE MARINA (BATALLONES)	5237
• ARTILLERÍA DE MARINA (BRIGADAS)	3004
• INGENIEROS	91
• MINISTERIO	581
• PILOTOS	405
• PROFESORES MÉDICO CIRUJANOS	313
• AUDITORES, ASESORES Y ESCRIBANOS	93
• CAPELLANES O ESTADO ECLESIAÍSTICO	175
• OFICIALES DE MARINERÍA	1069
• MAESTRANZA	7309
• OTRO PERSONAL ARSENALES	1865
• PERSONAL VARIO	621
• MARINERÍA (35.000 + 1.000 PAJES)	36.937
• TOTAL GENERAL	59.266

SIN SERVICIO, PERO PERTENECIENTES A ARMADA

• OFICIALES RETIRADOS (TODAS CLASES)	681
• INVALIDOS DE INFANTERÍA DE MARINA	589
• INVÁLIDOS DE ARTILLERÍA	198
• INHÁBILES DE MAESTRANZA	984
• MARINERÍA INHÁBIL	11.128
• TOTAL FUERA DE SERVICIO	13.580
• PERSONAL EN SERVICIO	59.266
• TOTAL GENERAL	72.846

INFANTERÍA DE MARINA

• 4 BATALLONES: 2 CÁDIZ, 1 FERROL, 1 CARTAGENA	
• CADA BATALLÓN: 6 COMPAÑÍAS, CON:	
• CAPITÁN (TENIENTE DE NAVÍO)	1
• SEGUNDO CAPITÁN (TENIENTE DE FRAGATA)	1
• TENIENTE (ALFÉREZ DE NAVÍO)	1
• SUBTENIENTE (ALFÉREZ DE FRAGATA)	1
• SARGENTOS	9
• CABOS DE GRANADEROS	2
• CABOS DE FUSILEROS	16
• TAMBORES	3
• GRANADEROS	16
• FUSILEROS	122
• TOTAL DE PLAZAS	168

- **ARTILLERÍA**
- **DE MARINA**



ARTILLERÍA DE MARINA

- 20 BRIGADAS: 7 EN CÁDIZ, 7 EN FERROL, 6 EN CARTAGENA.
- CADA UNA CON FUERZA SIGUIENTE:
 - JEFE (TENIENTE DE NAVÍO) 1
 - SEGUNDO JEFE (TENIENTE DE FRAGATA) 1
 - TENIENTE (ALFÉREZ DE NAVÍO) 1
 - SUBTENIENTE (ALFÉREZ DE FRAGATA) 1
 - CONDESTABLES PRIMEROS 4
 - CONDESTABLES SEGUNDOS 4
 - CABOS PRIMEROS 8
 - CABOS SEGUNDOS 8
 - TAMBORES 2
 - BOMBARDEROS 16
 - ARTILLEROS 48
 - AYUDANTES 64

TOTAL

158