

EVOLUCIÓN DE LA ARMADA HASTA LA INVASIÓN NAPOLEONICA

Hermenegildo FRANCO CASTAÑÓN
Capitán de navío

El título dado a esta conferencia no se ajusta fehacientemente a la realidad. Debo reconocer que hubo precipitación por mi parte al darle nombre, pero ya en imprenta la presentación de estas jornadas, no me pareció oportuno hacer ninguna modificación.

No obstante creo que debo reconocer públicamente mi poco acierto, pues «evolución» es según el diccionario: *desarrollo de las cosas o de los organismos, por medio del cual pasan gradualmente de un estado a otro*, o también: *desarrollo o transformación de las ideas o las teorías*. Pero en el caso que nos ocupa, no hubo en cuanto a la Armada, ni una cosa ni otra en el poco tiempo transcurrido desde que finaliza el combate del 21 de octubre hasta que se produce la invasión de las tropas francesas, origen de la Guerra de la Independencia. Es por tanto más lógico titular sencillamente: «La Armada hasta la invasión napoleónica».

Hecha esta aclaración que considero importante, vayamos al tema.

Trafalgar es el punto de arranque. Pero Trafalgar no fue como muchas veces hemos oído un desastre. Trafalgar es para mí, algo más que una derrota, con la amargura añadida que conlleva todo fracaso. Pero realmente ¿se le puede llamar desastre? Sinceramente creo que Trafalgar no fue un desastre. Trafalgar fue, únicamente, la terrible consecuencia de una situación desastrosa anterior al combate, y preludio de otra, si cabe más desastrosa, posterior al propio combate.

¡Trafalgar ...! Todo el mundo lo sabe: fue una epopeya sangrienta, de la que la opinión general sólo aprecia el sacrificio de los que dieron la vida por la Patria en sus aguas como un medio de honrar la derrota, confundiendo con ello, para la posteridad, lo que se debe a ellos, los que combatieron, con la cuenta real para con la historia.

Extraña que la opinión pública española esté deformada en cuanto al fondo del suceso en sí, pues no hay duda que esta opinión está construida y fundamentada por mucha de la literatura escrita sin el debido rigor. Ni Pérez Galdós, ni Pérez Reverte, ni otros muchos que han escrito magistralmente sobre Trafalgar, aportan nada en cuanto a la verdad histórica. Qué duda cabe que sus episodios novelados han creado ambiente, y de ello como españoles debemos estar agradecidos.

No debe sorprender a nadie que hasta en las estrofas del antiguo himno de la Escuela Naval Militar, hoy de la Armada española, debidas a don José M^a Pemán se cante: «en Lepanto la victoria y la muerte en Trafalgar»; y es que Pemán es uno más de los intelectuales españoles influidos por la pseudo-historia creada como compendio de unos errores transmitidos que se han perpetuado a lo largo del tiempo.

Todo trabajo historiográfico implica un necesario realce de determinados hechos, y también un obligatorio silencio respecto de otros, según se consideren a unos como eficientes y a otros como inertes. La gran dificultad está en diferenciar unos de otros, y en escoger bien para obtener la exacta y fidedigna realidad del pasado ya que, una vez elegidos, éstos adquieren tal fijeza, que los hechos relatados se transmiten inalterables a lo largo del tiempo, adquiriendo, incluso, carácter dogmático.

Y es que en el caso de Trafalgar, predominaron generalmente la falsedad y el error; evitándose en general buscar el motivo de la derrota, y prevaleciendo sobre todo el resultado final del combate, sin ahondar en sus posibles causas.

A pesar de la derrota, los resultados para la Armada no fueron tan negativos como nos los han presentado. Ese día perdimos cinco navíos, a los que habría que sumar otros cinco que se hundieron en el temporal que sobrevino. La cuenta para con la historia es, por consiguiente, otra muy distinta; y ésta es que Trafalgar fue el mayor desastre político acontecido, pues la batalla perdida abrió una amplia brecha a nuestro poderío, por la que se fue el mayor y más débil imperio que jamás existió, perdido desde el momento en que cayó la Marina, que era la única que podía ligar sus pedazos esparcidos por el mundo entero.

Y es que para estudiar objetivamente los sucesos de aquella época, es preciso, por lo menos, buscar el concepto político donde estén condesadas las ideas y los objetivos de aquella situación, a pesar de que sea muy doloroso para los españoles reconocer de antemano que fuimos juguete, no sólo de los intereses de otras naciones, sino de personajes de tercer orden, de las intrigas políticas y palaciegas,

y de las incapacidades de nuestros gobiernos, así como del efecto nocivo que tuvieron para la Armada las ideas exportadas por la Revolución, factores muchos de ellos más importantes y determinantes para el futuro que lo dirimido el 21 de octubre de 1805 en el enfrentamiento táctico en la mar.

Con estos antecedentes y otros motivos que apuntaremos, se puede explicar el papel que desempeñó la Marina en esta campaña, posteriormente en la Guerra de la Independencia y más tarde, aunque sea un hecho poco conocido, en la participación en las Cortes de Cádiz y la Regencia, donde siempre tuvo principal representación.

No es exageración, como manifiesta el contralmirante Víctor Concas; ... «que durante las guerras napoleónicas, la Marina pudo haber salvado a España si su fuerza efectiva hubiera sido la que exteriormente representaba» (1). Entonces el conocimiento de la influencia de la Marina en la historia de los pueblos no era considerada, excepto para naciones como Inglaterra, que a ella debe su grandeza.

Y esta verdad incuestionable se plasmó cien años después de Trafalgar en un libro tan notable como funesto para España, titulado: *Influencia del Poder Naval en la Historia*, del capitán de navío Mahan, de la Marina de los Estados Unidos; libro leído por cuanto hombre de Estado hay en el mundo, menos por los españoles; y eso que en la síntesis de él se condensaba la importancia de las Antillas, que eran entonces españolas. A esta obra magistral se debe el fabuloso desarrollo de las marinas actuales, pues gracias a él, los políticos inteligentes y amantes de su nación comprendieron que en la mar estaba el nervio de su propia existencia.

Para convencernos de la verdadera influencia del Poder Naval, conviene ahondar brevemente en este asunto y así comprender la importancia histórica de Trafalgar, no para conmemorar ni celebrar nada, sino para reflexionar y aprender de los errores del pasado.

Y es que en la táctica, o sea en el modo de combatir, ha habido, hay y habrá constantes variaciones a medida que cambien las armas, pero la estrategia, y con ella la influencia de la guerra naval, es inmutable, así como su importancia mientras no cambie la geografía...

(1) CONCAS, Víctor M^a. General de la Armada. "Trafalgar y la Marina española". Sección de Ciencias históricas del Ateneo de Madrid. Sesión del 5 de febrero de 1907.

En 1805, como en la actualidad, el objetivo de la guerra naval es el mismo: asegurarse el dominio del mar, o impedir al enemigo que haga uso de él. La segunda proposición se debe mirar con especial cuidado, para que no induzca a error. Se admite, generalmente, que si uno de los beligerantes pierde el dominio del mar, éste pasa al otro. Un somero estudio de la historia marítima basta para demostrar lo inexacto de esta aseveración. La situación más común en la guerra naval es aquella en que el *dominio del mar* no pertenece en principio a ninguna de las dos partes, es decir, que la situación normal no es la de un mar *dominado*, sino de un mar *no dominado*; y nadie pone en duda que el objetivo de la guerra en el mar es la adquisición de ese dominio. Es precisamente de esto de lo que se preocupa la estrategia naval, porque cuando el dominio del mar se ha ganado o se ha perdido, dicha estrategia se puede decir que ha tocado a su fin.

Por ello son las marinas de guerra con sus buques un trozo vivo y efectivo de la nación allí donde se encuentren, que ayudarán a conseguir el control positivo de las comunicaciones propias e intercediendo las del enemigo. Este concepto simple es lo que, viene en denominar *dominio del mar*, que no se ejerció por España después de Trafalgar, cuando todavía disponíamos de un contingente considerable de navíos y fragatas.

La Marina española no murió en Trafalgar, como se canta en nuestro himno, sino unos años más tarde, arrumbados sus buques en nuestros arsenales por falta de carena, debido a una política nacional nefasta que fue causa y origen de los descalabros y pérdidas territoriales consiguientes.

Los buques españoles y franceses supervivientes del combate del 21 de octubre fueron fondeando en la bahía de Cádiz, como se puede apreciar en la bonita acuarela que sirve como ilustración de estas XXXII Jornadas de Historia Marítima. A partir del momento en que llega el día 24 el navío español *Santa Ana*, represado a los ingleses, comienza «Después de Trafalgar»

Para mejor comprender los acontecimientos y vicisitudes por los que pasa la Armada en los años que nos ocupan, conviene exponer brevemente su organización, así como la composición de las fuerzas navales y personal.

Para ello, y pensando que entre el público asistente puede haber personas que no conozcan en profundidad la Armada, haré una breve disquisición histórica que haga más fácil su conocimiento.

Organización de la Armada en el siglo XVIII

Al comienzo del siglo XVIII, la Marina de Guerra española se limitaba a algunos bajeles armados para el servicio de Indias; unos pocos galeones; seis galeras en Cartagena y siete en Génova(2).

La llegada al trono de los Borbones y la orientación política adoptada, favorecieron la regeneración de la Marina. El despliegue naval de España en los siglos anteriores, ofrecía un complejo panorama de armadas, escuadras y flotas, cada una con sus oficiales, tipos diferentes de buques e incluso misiones distintas según el ámbito geográfico de actuación. Hasta el argot, vocabulario y nomenclatura empleados era diferente, según se tratase de armadas del Mediterráneo o del Océano.

La primera disposición encaminada a reordenar a las armadas de España fue la Real Cédula de 21 de febrero de 1714, por la que se dispuso se reunieran en Armada única, las que con los nombres de Armada Real del Océano, de la Carrera de Indias, de la Avería, Flotas de Nueva España, Galeones de Tierra Firme y otras denominaciones, habían constituido hasta la fecha citada Armadas independientes con jefes y oficiales distintos, tribunales separados y diversas organizaciones administrativas. Se conservaron sin embargo algún tiempo la Escuadra de las Galeras de España y la Armada de Barlovento, que se suprimieron en el mismo año de 1748.

1714

- 21 de febrero
Refunde en Armada única las que subsistían con distintos nombres y organizaciones.
- 30 de noviembre
Se crea la Secretaría de Marina (Primer Ministro de Marina don Bernardo Tinajero de la Escalera hasta el 28 de abril de 1715).
Asuntos de Marina pasan a Guerra.

(2) SALAZAR, Luis M^a de. *Juicio Crítico de la Marina Militar de España*, Ferrol 1888 Vol. I Pág. 356.

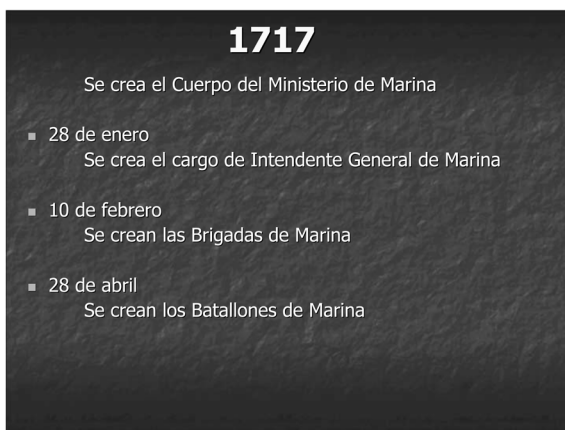
Otra disposición de gran importancia, fue la de la creación de una Secretaría de Marina separada de la de Guerra e Indias. Desempeñó el cargo don Bernardo Tinajero de la Escalera, que fue el primero de los ministros de Marina.

Vueltos los asuntos de Marina a depender de Guerra, fue nombrado don José Patiño, Intendente General de Marina el 28 de enero de 1717.

A principios de 1717, se crea la Compañía de Guardias Marinas, de donde saldrán los oficiales del cuerpo militar de Armada, que se denominará Cuerpo General de Oficiales de Guerra de la Armada, por sus múltiples misiones, tanto a bordo de los buques como en tierra.

El 10 de febrero de 1717, se forman dos Brigadas de Artillería de Marina, y por otra real orden del 28 de abril del mismo año, se crean dos batallones de Marina: «los cuales han de hacer el servicio de mar y tierra en los bajeles, puertos, y plazas donde fueren destinados. Y deseando S.M. que desde luego se formen los dos respectivos batallones de Marina y destinando para el primer establecimiento de ellos, los sargentos, cabos, y tambores de los segundos batallones de Marina y Mar de Nápoles (...) eligiendo para capitanes de las compañías los tenientes de navío y para tenientes los alféreces...» (3)

Nace en este año también el Cuerpo del Ministerio de Marina, cuerpo de administración de la Armada.



(3) PUERTA Y DÍAZ, Gonzalo de la. Expediente relativo a los Privilegios y Antigüedades de los Cuerpos Militares de la Armada. Doc XLIX Pág.460.

Por real orden de 29 de agosto de 1726, se divide el litoral peninsular en los tres Departamentos de Ferrol, Cádiz y Cartagena, medida muy similar a la que en el siglo anterior, Colbert había realizado en la Francia de Luis XIV. (4)



Para que toda fuerza sea efectiva necesita un punto de aplicación. Este conocido postulado físico es aplicable en el campo estratégico, y con carácter de axioma a la fuerza militar.

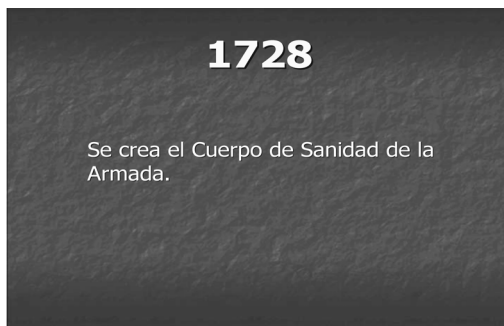
Estos puntos de aplicación cuando la fuerza es naval, se denominan Bases Navales. La influencia que los Estados han ejercido y ejercen en la mar es función de la fuerza naval propiamente dicha y de la potencia de los puntos de apoyo. Bases y fuerzas constituyen, por lo tanto, un binomio inseparable. Es así como nace el fundamento estratégico de cualquier Marina, compuesto de dos elementos: dinámico uno, estático el otro. El dinámico, la fuerza naval; el estático, el poder de las bases.

En 1726, el poder estático de las bases no existía, y hubo que crearlo, y para ello se divide el litoral peninsular en los tres Departamentos como consecuencia de estar dividida la Península en tres zonas: Norte, Mediodía y Levante, por culpa del Estrecho y por culpa de Portugal.

En aquellos años no existían más que cuatro Marinas propiamente dichas, Inglaterra, Holanda, Francia y España. Por culpa de las tres primeras el canal de la Mancha se convirtió en zona estratégica de primera magnitud. Así Ferrol va a adquirir su máxima importancia al transformarse en nuestra base del Canal, como resultó Cádiz del Estrecho y Cartagena del Mediterráneo.

(4) VIGO TRASANCOS, Alfredo. *Arquitectura y Urbanismo en el Ferrol del siglo XVIII*. Pág. 22. Santiago 1984.

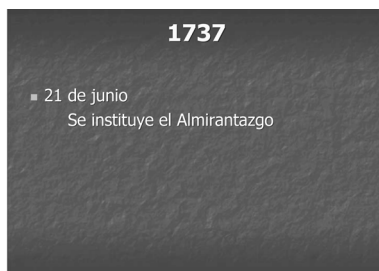
Con la creación de las bases se inició la de todo el edificio marítimo español.



En 1728, fue creado tácitamente el Cuerpo de Sanidad de la Armada, al pasar un corto número de cirujanos militares al servicio de la nueva Marina de guerra, con el nombre de Cuerpo de Cirujanos.

Por dos reales órdenes de 22 de agosto de 1731 y 20 de enero de 1732, se dividieron las fuerzas navales en tres escuadras pertenecientes a los tres Departamentos.

En 1737 se instituye el Almirantazgo, calcado del inglés, y que en sus once años de vida fue un útil instrumento para las transformaciones de la Marina.



Ya en el reinado de Carlos III, la Armada no se quedó al margen de las medidas reformadoras de los años «ilustrados». Las disposiciones fueron abundantes y en algunos casos de trascendencia. Las más importantes: la creación del Cuerpo de Ingenieros de Marina en 1770 y la creación de la Bandera de Guerra o de Marina como se la conoció en principio por la Real disposición de 28 de mayo de 1785, la de más entidad por la importancia y trascendencia de ser, precisamente, los colores rojo y amarillo de nuestra bandera, la bandera de la Armada, adoptada años más tarde, en 1843 por el Ejército de Tierra y por toda la Nación.

Estas disposiciones oficiales, que arrancan en el reinado de Felipe V y abarcan la práctica totalidad del siglo XVIII, van a determinar, junto a las Ordenanzas, cuerpo jurídico del edificio naval que se construye en estos años, el camino a seguir por la Real Armada.

Ordenanzas de la Armada

Las «Instrucciones de Patiño» de 17 de junio de 1717, son realmente las primeras Ordenanzas para el gobierno de la Armada. En ellas se consuma la integración de las distintas fuerzas navales que hasta entonces constituían la Marina española, y se crean las bases de una Armada a sueldo y cargo del Estado. Su redactor fue el comisario de Marina don Alonso de Balbús que las dividió en 25 capítulos, teniendo el mérito de ser de carácter general, anulando la gran cantidad de cédulas e instrucciones, sin conexión, que regulaban la organización de tantas escuadras autónomas como habían existido hasta ese momento.

No existe duda de que sus veinticinco capítulos, breves y sobrios, tienen como apunta el almirante Guillén, una cosa: espíritu de unidad. Pero ¿a costa de que? A costa de traicionar *nuestra esencia secular y de despreciar factores esenciales*. (5)

Como innovación orgánica fundamental Patiño creó el virus del dualismo, porque en estas primeras Ordenanzas aparece la figura del Intendente, que comparte el mando con el netamente militar, origen de tantos problemas posteriores entre el Cuerpo del Ministerio y el Cuerpo General, problemas que repercutirán en el funcionamiento y eficacia de la Armada.

Patiño, indudablemente, nos legó un código militar con la perdurabilidad de principios que debe caracterizarlo, pero sin el espíritu agresivo que tenían, por ejemplo, las Ordenanzas del Almirante de Aragón Cabrera, que después de regresar de vencer a todo el Mediterráneo del siglo XIV- y traducida al inglés- fue adoptada en la Marina de Jacobo II cuatro siglos más tarde.

Decía Cabrera: que *un Capitán de galera aragonesa atacará a dos enemigas; dos a tres; y tres a cinco...* Aquí hay más que un artículo de una Ordenanza; hay un espíritu agresivo que hemos perdido en nuestra Marina. De este espíritu no hay nada en Patiño, sólo organización rudimentaria copiada de Colbert. El nuevo credo de Patiño fue un virus afrancesado que se introdujo en las sucesivas Ordenanzas.

(5) GONZÁLEZ-ALLER HIERRO, José Ignacio. “La agresividad un factor olvidado”. Pág. 15. Cartagena 1978. (Memoria de ingreso en la Escuela de Guerra Naval)

Las del capitán de navío Aguirre y Oquendo de 1748, fueron una copia literal, o al menos un retrato de mucha semejanza a las que entonces regían en la Marina francesa (6). Después siguieron las de Mazarredo y Escaño de 1793 y después las de Grandallana de 1802. Todas ellas redactadas con el mismo espíritu.

En 1725, a imitación de Francia se publican las Ordenanzas sobre cuenta y razón, en las que prima lo administrativo sobre lo militar.

En 1737, salen a la luz las Ordenanzas del Infante Almirante, las del Almirantazgo, y en 1748 se publican, siendo Ministro de Marina el marqués de la Ensenada, nuevas Ordenanzas: las llamadas de «1748»; obra del capitán de navío don Joaquín Aguirre y Oquendo, las cuales tienden a robustecer la autoridad de los Comandantes Generales de los Departamentos y Escuadras frente a los Intendentes.

Se editaron los dos primeros tomos, pero el tercero dedicado a lo económico no se publicó a pesar de estar concluido en 1755, quedando subsistentes las de 1717 y 1725. (7) Continuó así una importante polémica que durará varios decenios; la lucha entre el Cuerpo General y el Cuerpo del Ministerio de Marina.

Lo referente a penas y castigos estuvo en vigor hasta 1878 con modificaciones posteriores, hasta que se publicó el Código Penal de la Marina de Guerra. (8)

El sistema existente con ordenanzas lejanas y separadas en el tiempo se advierte en el régimen de arsenales, en el que el mando corresponde al Intendente. Sólo cuando se hacía entrega del buque armado y alistado al comandante, éste asumía el mando. (9)

En este año de 1748, se publican también las primeras Ordenanzas de Montes, y en 1751 las de las Matriculas de Mar.

En 1772, con la creación del Cuerpo de Ingenieros, sale a la luz la Ordenanza de Pertrechos, distinguiéndose en los arsenales entre funciones económicas y gubernativas. Con las Ordenanzas de Arsenales de 1776 debi-

(6) SALAZAR, Luis M^a de. "Juicio crítico sobre la Marina Militar de España." Carta II. Ferrol 1888.

(7) GUILLÉN TATO, Julio. *Historia Marítima española*. Pág. 221. Madrid 1961.

(8) *Ibidém.* Pág. 221.

(9) DÍEZ DE RIVERA Y CASARES, Pascual. *Historia de las Organizaciones Navales de España y Francia*. Pág. 29. Madrid 1927.

das al Teniente General de la Armada Marqués de González de Castejón, se le proporciona a éstos una organización militar; y con la Ordenanza económica de 1779, se limita aún más las funciones del Cuerpo del Ministerio.

El 8 de marzo de 1793, ya en el reinado de Carlos IV, y siendo Ministro de Marina don Antonio Valdés, se aprobaron 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*, que redactadas por don José de Mazarredo, son el más fiel exponente de nuestra Marina. Son las ordenanzas más completas, como corresponde a un gran organizador.

Por último aparecen en 1802 la Real Ordenanza Naval, *para el servicio de los Baxeles de S.M.*, que se derogará en 1806, volviendo a entrar en vigor las de 1793, y la Ordenanza de Matrículas, ambas publicadas durante el ministerio de don Francisco Grandallana.

Dentro de este marco de Ordenanzas, va a navegar la Armada con más escollos de los previstos.

- 1717 Ordenanzas de Patiño
- 1725 Ordenanzas de Cuenta y Razón
- 1737 Ordenanzas del Infante Almirante
- 1748 Ordenanzas de la Armada Naval (tomos I y II)
- 1748 Ordenanzas de Montes
- 1751 Ordenanzas de Matrículas
- 1772 Ordenanzas de Pertrechos
- 1776 Ordenanzas de Arsenales
- 1779 Ordenanza Económica
- 1793 Ordenanzas Generales de la Armada Naval (tomos I y II)
- 1802 - Ordenanza Naval
- Ordenanza de Matrículas

Organización y administración de la Armada

Una organización puede ser buena o mala independientemente de la causa que sirve; la realidad es que las organizaciones son mejores o peores, según la envergadura de la razón que las originó. Muchas veces hemos oído que el 90 por cien del acierto orgánico lo da el ambiente en que nace y se desarrolla, el valor de su importancia viene dado por la necesidad.

Si la Armada era vital para los intereses de España, su organización debiera serlo, cuidando mucho que respondiese a lo que iba a servir. Y si ciertamente las intenciones y el interés fueron excelentes, la ejecución de los proyectos fue, al menos, mediocre precisamente por culpa de la Organización.

Complicadas son las cuestiones a tratar y más al hacerlo sucintamente, sobre todo cuando la Armada y la Nación se ven ligadas por múltiples causas que se afectan mutuamente, o unas son consecuencia directa de las otras. A simple vista la Organización naval española en el siglo XVIII fue perfecta, y todo se hizo ya que nada había, pero el resultado no fue bueno, por ello conviene analizar brevemente algunos puntos referentes a la Marina en sí misma.

La real cédula de 21 de febrero de 1714, fue el punto de arranque de la Real Armada, pero esta disposición y las posteriores no tuvieron efecto práctico y fueron desvirtuadas en gran parte por necesidades de mayor urgencia mientras duró la guerra.

El primer ensayo de Secretaría de Marina, sólo duró cinco meses y sirvió únicamente para mantener la Escuadra que había bloqueado Barcelona y continuó a la toma de Mallorca.

Con el nombramiento de Patiño como Intendente General de Marina, se clarifican las ideas y se puede decir que es cuando nace verdaderamente la Armada, con las célebres «Instrucciones».

La obra de Patiño continuó perfeccionando en lo militar y en lo económico a la Armada, con una serie de disposiciones. A su administración le siguen otras que se pueden considerar subordinadas al sistema creado por él; tal es el caso de lo establecido por los ministros que le sucedieron Campillo y Ensenada.

Con el marqués de la Ensenada las Ordenanzas de 1748, marcaron los límites de la jurisdicción militar y política. En ellas, se da total preponderancia a la jurisdicción del Cuerpo del Ministerio sobre la militar, incluso en las cuestiones de justicia.

Patiño, Campillo y Ensenada fueron los fundadores de la Marina actual, y ellos pertenecían al Cuerpo político y no al militar, y ese espíritu de cuerpo les llevó a favorecer al suyo. Dieron al Cuerpo del Ministerio una consideración y un influjo grande, y desde un principio suscitó los celos y enemistad del Cuerpo General.

Los militares como dice el conde de Salazar: «sentían y no sin razón ver en cierto en cierto modo deprimidas sus facultades más allá de lo justo, ya que es indudable que por entonces y muchos años después, los Intendentes extendían su jurisdicción fuera de aquel límite que compete a su instituto, y al cumplimiento de sus obligaciones en lo relativo a la buena cuenta y administración económica de la Real Hacienda que es en realidad a lo que debe ceñirse.» (10)

Hasta tal punto llegó la rivalidad y la pugna, que según Vargas Ponce, el marqués de la Victoria, enemigo acérrimo de los Intendentes, en un discurso en 1761 ante Carlos III, criticó abiertamente el sistema en los siguientes términos: «ésta es Señor, la disposición del estado de su Marina, donde todo está empezado y nada concluido. Tiene oficiales y no hay cuerpo formal de ellos, tiene muy pocos navíos y no hay tropas para guarnecerlos, tiene almacenes y no tiene el anticipado para un buen armamento que sea numeroso. Nadie tiene autoridad para registrar donde y como se emplean tantos caudales en el servicio de la Marina. Todos son inteligentes y celosos, pero como es preciso todo no lo pueden ver, registrar y reconocer, siéndoles necesario que se valgan y confíen de diferentes sujetos, es allí donde todo está revuelto y es en esta agua turbia que resulta la ganancia de pescadores.» (11)

No era el Marqués precisamente, un hombre ecuánime, si consideramos sus opiniones, por ejemplo sobre Ferrol, cuando sólo pasó en su ría dos días. Dice el conde de Salazar respecto a esta exposición lo siguiente: «Todo esto, como se ve, es hablar a bulto; decir palabras y no dar razones; hacer cargos y no fundarlos. Por consiguiente todas las acriminaciones del marqués de la Victoria contra los Intendentes no prueban más que una cosa, y es su desmesurada ambición, su deseo de mandarlo todo.»

Las rivalidades, choques y recriminaciones entre ambos Cuerpos de la Armada fueron una constante realidad en aquellos años. Y de ello resultó la forzosa decadencia del cuerpo político que las Ordenanzas de 1772 y de 1776 establecieron.

(10) SALAZAR, Luis M^a de. Op cit. Vol. I. Carta VI. Pág. 176. Ferrol 1888.

(11) NAVARRO DE VIANA Y BUFALÁ, Juan José. Exposición ante S.M. El Rey Carlos III sobre el estado de la Marina. Madrid 1761.

Y de un extremo se pasó al otro, dándole al Cuerpo General atribuciones administrativas y económicas ajenas totalmente a su profesión, subordinándole todo el aparato del Cuerpo del Ministerio.

Y así, si antes existían dos cabezas distintas para el gobierno de la Armada, al destruir la jurisdicción política despojando al Cuerpo del Ministerio de sus más importantes funciones, con la Ordenanza de 1776, se entregó al Cuerpo General todo lo referente a construcción, equipamiento de buques y de efectos, es decir toda la parte material de la Marina, pero sin dar cuenta ni al director general de la Armada ni al capitán general del Departamento. Si impropio era el sistema anterior en que todo corría a cargo del cuerpo político, más irregular fue ponerlo a cargo de oficiales de guerra y sin dependencia de los jefes naturales, con lo que se fundó una segunda Marina o un cuerpo de arsenales separado totalmente de ella.

Por tanto ni las Ordenanzas de 1793, ni el pasar la dependencia económica de la Armada al Ministerio de Hacienda de 1799 a 1802, dieron resultado positivo en cuanto a Organización y buen orden económico. De las de 1793 dice el almirante Lobo: «Las Ordenanzas de 1793 fueron redactadas por el general Mazarredo, y desde luego nacieron muertas: primero porque carecen de la precisión y claridad que requieren las ordenanzas militares, para convencerse de lo cual basta abrirlas, y se verá que son un verdadero tratado de Matemáticas. Y segundo porque carecen de la parte criminal, rigiendo ésta las de 1748.» (12)

Las económicas, nacidas en 1725, sobrevivieron muchos años; pero con las de pertrechos de 1772 y las de Arsenales de 1776 se provocó más confusión y desorganización administrativa. Puede afirmarse que el desorden producido en la Organización naval española puede decirse que tiene sus huellas impresas en todas las Ordenanzas publicadas en el siglo XVIII, así como en las instrucciones complementarias que se han publicado.

Se puede por tanto afirmar que la Organización Naval española no fue buena, no porque no lo fueran los textos legales en sí mismos; no lo fue porque para la existencia de una Armada son necesarias tres Ordenanzas, la General, la Penal y la Económica, cada una con los reglamentos orgánicos correspondientes, pero todas ellas nacidas a un mismo tiempo y con una misma mentalidad. Y

(12) LOBO Y MALAGAMBA, Miguel. *La Marina de Guerra española tal y como ella es. Defectos y vicios de que adolece*. Madrid 1860.

nada de esto ocurrió con las promulgadas para la Armada durante el siglo XVIII. Ello influyó en su funcionamiento desde los primeros momentos.

Como justificación al desorden que se provoca en todas las materias, me atrevo a manifestar como eximente las enormes dificultades de los primeros tiempos donde todo estaba para hacer, lo cual originó improvisación en muchos casos y la falta de una política nacional que dirigiese la naval, pues ésta es una consecuencia directa de la general del estado.

Política, Economía y Marina

Muchos tratadistas y consagrados autores achacan que el Poder Naval español se hundió en aguas de cabo Trafalgar, otros llevan el origen a unos diez años antes del combate, que es la etapa del derrumbamiento, si bien es cierto que la enfermedad parte de un mal congénito.

Los sistemas marítimos de otras naciones y principalmente de Inglaterra, de sólida y preponderante existencia, es fruto de varias causas que tienen por principal fundamento: *la triple combinación de un comercio que alimenta las rentas del Fisco; de unas rentas que sostienen su Marina, y de una Marina que durante el siglo XVIII no ha cesado de añadir nuevas conquistas a favor de su comercio y sus rentas.* (13)

Menos prácticos y previsores nosotros, el error capital fue el haber invertido los términos de esta relación, creando una fuerza naval como base y fundamento para obtener la riqueza, consumiendo numerosos caudales para sostener una Armada que si bien llegó a ser numerosa, no era fuerte.

El cimiento puesto de este modo careció de firmeza por desconocer que el Poder Naval tiene un límite forzoso, y que no debe ir más allá de lo que permitan los recursos del Estado. Y los recursos del Estado español después de la ruinosa Guerra de Sucesión que llevó al trono a Felipe V, eran ciertamente pocos.

Cierto es que durante los reinados de Fernando VI y Carlos III entre 1748 y 1788, tuvo España algunas mejoras económicas por la tranquilidad y paz que se disfrutó, que repercutieron fundamentalmente en la agricultura y el comercio... Dice Flórez de Estrada en su *Examen Imparcial de las*

(13) SALAZAR, Luis M^a de. Op cit. Vol. I. (Prologo de D. Leandro de Saralegui y Medina) Pág. XVII. Ferrol 1888.

Disensiones de la América con España; que el resurgimiento de la economía española en el reinado de Carlos III se debe al célebre decreto: *de la libertad de comercio con América, al aumento de la población, al ingreso de caudales por las aduanas...* y por conclusión de sus demostraciones; *los aumentos de la Marina de Guerra*. Todo esto puede ser cierto, aunque también discutible, sobre todo lo último, ya que la política económica y su mejoría no es consecuencia ni está en proporción directa con el auge del Poder Naval, sino más bien de los términos invertidos.

En el momento del nacimiento de la Armada, la situación económica nacional es de penuria total, por lo que la política española, tanto exterior como la interior es al menos incoherente con los intereses nacionales. En este entorno y con estos condicionantes se organiza la nueva Marina de Guerra española.

De Trafalgar a la invasión napoleónica

En los dos años y medio, que van desde el combate de Trafalgar, hasta la fecha memorable del 2 de Mayo, la Armada en su material y personal sufrió pocas variaciones. Bien es verdad que las pérdidas materiales fueron importantes, 10 navíos, pero no determinantes, pues como se observa en el cuadro adjunto, todavía existía un número considerable de buques y de oficiales, que pudieron ser la base para la reconstrucción de la Marina. El problema se creó al no disponer de medios económicos para ello.

De esta forma, la máquina de la Marina fue parándose con el paso del tiempo. Si el verdadero valor de la Armada hubiese sido -como expone el contralmirante Víctor Concas- el que nominalmente representaba, la Marina hubiese salvado a España.

RESUMEN GENERAL DE PERSONAL Y BUQUES DE LA ARMADA (1805-1811)				
	CUERPO GENERAL			
	1805	1807	1808	1811
CAP. GENERAL	3	3	3	2
TTE. GENERAL	29	29	25	23
JEFES ESCUADRA	23	22	28	21
BRIGADIERES	42	42	33	63
CAP. NAVÍO	87	80	86	109
CAP. FRAGATA	118	136	136	174
GUARDIAMARINAS	190	146	153	63

INFANTERÍA DE MARINA				
1805	1807	1808	1811	
BATALLONES			REGIMIENTOS	
4	4	6	12	
REAL CUERPO DE ARTILLERÍA DE MARINA				
BRIGADAS				
20	20	20	20	

BUQUES DE LA ARMADA

	1805	1806/07/08	1809	1811
NAVÍOS	54	42	48	26
FRAGATAS	37	30	31	21
CORBETAS	20	20	20	9
BERGANTINES	50	50	50	21
GOLETAS	38	38	38	12
TOTAL	247	228	235	103

Y en situación lánguida transcurre la poca actividad naval española; con nuestros puertos bloqueados por las fuerzas navales británicas, que llevan a cabo sus operaciones sobre nuestro comercio y posesiones ultramarinas, sufriendo las terribles consecuencias de la nefasta política nacional llevada a cabo con anterioridad a Trafalgar, y que se ve perpetuada en estos dos años posteriores al infausto día 21 de octubre de 1805.

Corría el año 1808, y Napoleón concibió la idea de apoderarse de España y Portugal, aumentando así por el sur el vasto imperio, que tras triunfantes batallas terrestres iba extendiéndose cada vez más hacia el este. Fingiéndose amigo del Gobierno de Madrid, trató y consiguió libre paso a través de la Península para castigar a Portugal, aliada fiel del Gobierno británico. Y con este fingido objeto, hizo avanzar a través de las tierras aragonesas y castellanas fuertes ejércitos al mando del duque de Berg, que con el pretexto de tener preparadas reservas, para el caso de un descalabro en Portugal, iba dejando importantes guarniciones en todas las poblaciones importantes.

DISPOSICIONES Y ACAECIMIENTOS MÁS RELEVANTES DESPUÉS DE TRAFALGAR

- Enero 1807
Godoy es nombrado Almirante General.
- Febrero 1807 a marzo 1808
Consejo del Almirantazgo
- Marzo 1808
Orden de ir a Tolón desde Mahón a la Escuadra de Cartagena (6 navíos)
- Mayo 1808
Se declara la Guerra a Napoleón
Actuación decisiva de la Armada en los sucesos del 2 de Mayo
- Junio 1808
Rendición de la Escuadra francesa de Rosilly en Cádiz
- Octubre 1808
Esaño ministro de Marina
- Noviembre / diciembre 1808
Se ordena la formación de Cuerpos de Marineros para incorporarlos al Ejército

Los Reyes, sometidos completamente al Emperador, y con objeto de dirimir sus cuestiones con el Príncipe de Asturias, después Fernando VII, se trasladaron a Bayona, donde Napoleón con amenazas les obligó a poner el trono en sus manos, y creyéndose dueño y señor de España entregó la Corona a su hermano José.

De todos son conocidos los desmanes de las fuerzas francesas en la Villa y Corte, y como el pueblo irritado, al ver que tras los Reyes pretendieron los franceses llevarse a los Infantes, se sublevó en masa, dando lugar a la luctuosa jornada del 2 de Mayo, principio de aquella gloriosa campaña, conocida con el nombre de Guerra de la Independencia, en la cual, el valor y el patriotismo de toda la nación escribió la epopeya más grande de aquella época. Todos los españoles sin distinción de clases ni sexos tomaron las armas contra el invasor, y la Marina de Guerra, tomó parte importantísima en la lucha siendo pionera en los sucesos de Madrid y en la primera victoria sobre las fuerzas francesas con la rendición y captura en la bahía de Cádiz de la escuadra del almirante Rossily

Muchos son los hechos heroicos llevados a cabo por la Armada en la Guerra de la Independencia, pero en esta exposición sólo nos referiremos a la actuación de la Armada en los sucesos iniciales tan importantes como desconocidos para la mayoría, y que dieron lugar al levantamiento en armas del pueblo español contra Napoleón.

Al conocerse en Madrid la entrada de los franceses en España, trataron algunos enemigos de Godoy, al cual acusaban de pactos secretos con Napoleón, de trasladar la Corte a Sevilla. Para contar con fuerzas en la capital que protegiesen a su persona ordenó el Príncipe de la Paz el traslado a Madrid del Batallón de Granaderos de Marina, de guarnición en Cartagena, al frente del cual estaba el capitán de fragata D. Guillermo Scöh.

La efervescencia desde que las fuerzas francesas llegaron a la capital fue en aumento, subiendo al punto máximo en la mañana del 2 de mayo cuando se pretendió sacar de palacio a los Infantes. Allí saltó la primera chispa, que dio ocasión a Murat para echar a la calle a los famosos mamelucos y acuchillar a los vecinos sin contemplación alguna.

El alférez de fragata D. José Hezeta, que se encontraba de paso en la Corte, al ver el trato que los franceses daban al pueblo de Madrid, arenga a la gente para que no se consienta ningún ultraje, y uniéndosele a él todo el ciudadano que

encuentra a su paso, se dirige en busca de armas al Parque de Artillería de Monte León, donde existen armas para poder hacer frente al enemigo.

En Monte León se encontraban los capitanes de artillería Daoiz y Velarde y el teniente Arango. A las puertas, grupos de paisanos piden que se les arme para poder defenderse. Daoiz inicialmente no hace entrega de las armas sin orden expresa de sus superiores. En estas circunstancias llega al Parque Hezeta capitaneando los grupos de que hablamos y pide a los artilleros armas para armar al pueblo con aquellas frases que cita el teniente Arango: «Porque habiendo los franceses tocado a degüello era preciso decidirse a morir matando.» (14)

Las palabras de Hezeta acaban de decidir a Daoiz que ordena se detenga al destacamento francés que custodia el Parque y que entreguen las armas, tomando él a su cargo la defensa del Parque ayudado por el capitán Velarde y el teniente de infantería Ruiz, que al frente de 40 granaderos había llegado momentos antes.

Para hacer más legal la situación convinieron dar cuenta al Inspector de Artillería Navarro Falcón. Para desempeñar esta comisión, Hezeta se ofrece voluntario.

Las tropas francesas llegan a las puertas del Parque y se entabla una lucha encarnizada. Hezeta sale por una puerta lateral, y antes de cumplir su misión cae muerto.

En otros lugares de Madrid otros grupos luchan contra los mamelucos de Murat, y al frente de ellos lo hace con bravura el alférez de fragata D. Juan Van-Halen, ayudante del teniente general de la Armada, ingeniero general D. Tomás Muñoz. A pesar de las órdenes de la Junta de Madrid de que las tropas permaneciesen en los cuarteles sin tomar parte en la insurrección del populacho (así la titulaba la Junta), el alférez de fragata D. Manuel Esquivel, saca las fuerzas de granaderos de Marina y a su frente lucha en las calles.

De todos es conocido el final de aquella jornada trágica. Las sombras de la noche de aquel luctuoso día, sólo alterada por los fogonazos de las fuerzas francesas fusilando, en los altos de la Moncloa y en el Retiro, a los defensores de la Patria que no habían tenido la suerte de haber muerto en la lucha.

(14) SUANZES PIÑEYRO, Ángel. «La Marina en la guerra de la Independencia». *Revista General de Marina*. Noviembre de 1921. Pág. 637.

Aquel día pasaron a la inmortalidad los nombres de Daoiz, Velarde, Ruiz, a los cuales hay que añadir los de Hezeta, Van-Halen y Esquivel, heroicos oficiales del Cuerpo General de la Armada olvidados por el silencio característico en que navega la Armada.

Para finalizar, y para dar a cada cual suyo, mencionaré la gestación del famoso parte del alcalde de Móstoles. Los atropellos y sangrientos sucesos de Madrid, llegaron a conocimiento del alcalde de Móstoles D. Antonio Torrejón por conducto del sacerdote D. Antonio Fraile huido de la Corte. El alcalde convocó enseguida a Concejo para comunicar las tristes noticias.

Habitada entonces en Móstoles D. Juan Pérez Villaamil, auditor del Consejo Supremo del Almirantazgo, que poseía en la villa una finca conocida con el nombre de la *Huerta del Fiscal*. Asistió también a la reunión del Ayuntamiento; oído el relato del sacerdote, el pueblo en masa, con su alcalde a la cabeza, quiso acudir a la Corte para prestar su ayuda en tan críticos momentos, pero Pérez Villaamil, aconsejando calma y serenidad, se impuso, a la vez que expresó su opinión de que lo mejor era avisar a todos los pueblos lo que ocurría y entonces se acordó y redactó el propio Pérez Villaamil el célebre parte: *La Patria está en peligro. Madrid perece víctima de la perfidia francesa. ¡Españoles, acudid a salvarla! 2 de mayo de 1808. El Alcalde de Móstoles.*

La rapidez con la que se trasladó el parte a provincias lo indica el hecho de que Antonio el postillón, muchacho de veintitrés años, que salió de Móstoles el mismo día por la noche, llegó el 5 a Lumbres de San Bartolomé en la provincia de Huelva.

Desde luego Pérez Villaamil fue el iniciador de la contienda, aunque la responsabilidad y gloria fueran del alcalde que firmó el parte.

El Ayuntamiento de Móstoles dio el nombre de Villaamil, a la calle donde existía la casa del auditor del Almirantazgo y en la sala de sesiones del Concejo existe una lápida que dice así: “A Don Juan Pérez Villaamil, iniciador de de la guerra de la Independencia y a los alcaldes Don Andrés Torrejón y Don Antonio Hernández que secundaron tan patriótico pensamiento, para perpetuar su memoria. La Junta revolucionaria de 1868.”. (15)

La Marina a través de uno de sus miembros fue la iniciadora de esta larga campaña tan importante para el devenir de la Historia de España.

(15) *Ibidem*. Pág. 640.