

EL FINAL DE UNA GUERRA: AGOTAMIENTO, DECADENCIA, Y CRISIS

José CERVERA PERY
General Auditor (R)
Licenciado en Geografía e Historia

La vuelta a España del Deseado, de los tiempos de lucha y nostalgia, no va a representar para la maltrecha Marina Real la justificación de tan ilusionados empeños. De entrada, un decreto anulatorio de todos los actos constitucionales, y subsiguientes medidas persecutorias y de represión, enturbiarán la imagen de un país que esperaba restañar heridas en paz y buena convivencia. Los regentes son encarcelados o desterrados; los periódicos, suprimidos, y los diputados doceañistas y sus afines, perseguidos y castigados. A todo esto no hay Marina —dice Fernández Duro—, pues subsiste *como carga sin beneficio, como estorbo o como preocupación*. Dura tarea regeneradora será la que quede por delante.

La triste época —por todos los conceptos— que se contempla en esta conferencia, corresponde al reinado de Fernando VII, desde su regreso de Valençay, en 1814, a su muerte, en 1833. Casi veinte años de ejercicio de un poder absoluto, sólo salvado por el breve paréntesis del trienio constitucional de 1820 a 1823, que sólo fue eso, un breve y confuso paréntesis donde las dos Españas, siluetadas ya con trazo firme, comienzan a ventilar su duelo a muerte. Si en lo interior, para la Marina, como para el resto de los estamentos nacionales, los casi veinte años apenas ofrecen otra imagen que desilusión y ruinas, en lo exterior una nueva catástrofe, la guerra de la Independencia americana, vendría prontamente a sumarse y recargar tan impresionante estado de cosas. Guerra en la que la Marina tuvo que figurar como protagonista y en la que recababa un puesto destacado, si bien su actuación no pasaría de ser un disciplinado sacrificio por la despreocupación de la nación, absorta en rencillas, depuraciones y confrontaciones ideológicas, a las que se deberá de modo principal el nuevo desastre. Porque, con la notoria improvisación y desorientación que caracteriza a la época, la independencia americana no fue contemplada en sus justas proporciones, ni interpretada en su valoración objetiva.

¿Reformas o reorganización tras la expulsión del invasor indeseable? ¿Qué puede hacerse? En lo que respecta a la Armada, un decreto de 1815 instituía nuevamente el Almirantazgo y nombraba al infante don Antonio María Pascual, tío del rey, almirante general de España y las Indias, título pretencioso y sin el menor ajuste a la realidad del tiempo en que se vive. Más convincente será la designación como ministro de Marina de don Luis María de Salazar, jefe de la Armada, que bajo el seudónimo de «Patricio Victoriano», y en forma de cartas a un amigo, había expuesto los defectos sustanciales de la

Marina y los remedios que a su juicio debían emplearse. En sus primeras gestiones logró carenar el navío de tres puentes *Fernando VII*, que naufragó de Mahón a Cartagena, y también a duras penas consiguió armar una expedición destinada a mejorar por la fuerza el estado de las colonias, ya en peligrosos brotes de descomposición. Casi milagrosamente se pudieron pertrechar hasta 65 buques entre transportes y de guerra, de cuyo mando se encargó el general don Pablo Morillo —soldado de Infantería de Marina en Trafalgar y alférez en Bailén—, que llevaba de segundo al brigadier don Pascual Enrile.

Los primeros conatos de revueltas constitucionales en La Coruña y Ferrol ponen de manifiesto los iniciales síntomas de rechace de la restauración política absolutista; y, aunque la Marina no tiene todavía el grado de matización política que a través de compromisos personales adquirirá más tarde, Salazar es sustituido por don José Vázquez de Figueroa, definido por Fernández Almagro, en su importante estudio sobre la política naval de la España moderna y contemporánea, como «celoso, competente y lúcido de juicio, hasta el extremo de plantear los problemas cuya solución le incumbía, con rotundidad y exactitud inexcusables».

En el cambiante juego político de Fernando VII en 1816, esta sustitución viene a ser como un reconocimiento al pasado —a lo que tan poco aficionado será el monarca—, pues no debe olvidarse que en plena guerra contra Napoleón Vázquez de Figueroa había desempeñado el ministerio por primera vez del 10 de noviembre de 1810 al 18 de abril de 1813, y por su prestigio, celo y honestidad repetía. Su nombramiento fue bien acogido por la Marina, que esperaba nuevas ideas y mejores planes, e incluso su obra habría de ser más tarde enjuiciada positivamente.

La primera decisión de Vázquez de Figueroa fue suprimir el Almirantazgo, cuya existencia era sólo nominal y no había servido más que para acumular las chanzas de Fernando VII contra su tío, posiblemente el más simple de toda la familia. En su lugar establece los mayores generales, si bien comenzará muy pronto a perfilar un nuevo Almirantazgo atemperado a sus ideas y proyectos, en cuyas líneas directrices propugna fijar las plantillas de los buques armados; componer reglamentos para el régimen interior de los barcos; redactar un código penal bien meditado y ajustado en sus reglas; determinar y establecer la organización de las tropas de mar; promulgar unas ordenanzas generales por las que en el futuro se rija la corporación, puesto que seguían imperando las de 1793; reorganizar los arsenales, lo que en efecto llevó a cabo consolidando los de Cádiz, Cartagena, Ferrol y La Habana, y por último, restablecer órdenes vigentes aunque olvidadas y regular las recompensas.

Como era lógico, la indudable buena voluntad de Vázquez de Figueroa volvió a estrellarse contra el muro capital que le impidió llevar adelante sus planes y reformas, y que no era otro que la falta de buques, por un lado, y el lastimoso estado de la Hacienda por otro. Ambas carencias, de las cuales la primera era consecuencia de la segunda, no podían remediarse de inmediato ni menos improvisarse, y aunque se encargó a los astilleros de Burdeos alguna

embarcación de menor cuantía, el abierto y complicado problema de la guerra de América impedía la llegada de recursos monetarios, única forma de obtener unos ingresos que aliviaran la cada vez más difícil situación.

Tanto a Salazar como a Vázquez de Figueroa volveremos a verlos repetidamente a lo largo de este periodo de agotamiento, decadencia y crisis, en el que no hay más remedio que reflejar toda la triste trayectoria de casi veinte años.

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

«Los notables sucesos —dice— que acaecieron en la invasión de España por los franceses y las calamidades que después de esta época memorable desolaron y desuelan aún esta Monarquía, no sólo destruyeron la Marina española sino que hasta aniquilaron todos los recursos y medios que eran necesarios para restaurarla. Su Majestad el Rey de España y de las Indias, bien convencido de este hecho y de la necesidad de remediarlo si se ha[n] de precaver los incalculables males que resultarían a las cosas de España y las colonias de esta grande y poderosa monarquía, en otro tiempo tan opulenta [si], quedase privada de seguridad y protección, se ha visto obligado a recurrir a S.M. el Emperador de todas las Rusias, su amigo y aliado y rogar a dicha Majestad haciéndole ver la urgente necesidad en que se halla su reino, ponga a su disposición una Escuadra compuesta de cuatro navíos de línea, y ocho fragatas [después quedó concertado en cinco navíos y seis fragatas] de setenta y cuatro cañones los primeros y de cuarenta los segundos. S.M. el Emperador Alejandro, deseando secundar en este y otro cualquier caso los nobles esfuerzos de su augusto amigo y aliado en el restablecimiento del poder español, se apresura a entrar en las miras de Su Majestad Católica y da su asenso a la propuesta con todo interés y solicitud que toma en los asuntos de España».

En dos artículos del tratado (2.º y 6.º) se obliga a la entrega de la escuadra totalmente armada y equipada y en estado de poder hacer un viaje de largo curso, y en correspondencia Su Majestad Católica cedía a Su Majestad Imperial la suma de 400.000 libras esterlinas concedidas a España por Inglaterra a título de indemnización por la abolición del tráfico de negros. Como puede verse, ¡todo un chalaneo!

Lo insólito del caso es que dicha escuadra, en cuya compra intervinieron personas totalmente ajenas a la Marina, se hizo contra el dictamen de competentes jefes de la Armada y fue simple y sencillamente *el timo de los navíos*, como

llegó a conocerse en términos populares, no pudiendo impedir el fraude el hecho de que Vázquez de Figueroa pusiera en manos del rey el original del reconocimiento de los buques que llevaron a cabo los ingenieros, y en cuyo documento se hacía constar la inutilidad absoluta del material comprado. La cólera real se dejó sentir. Vázquez de Figueroa fue desterrado a Santiago de Compostela y sustituido por don Baltasar Hidalgo de Cisneros, más acomodaticio con la regia voluntad. Los brigadieres don Francisco Beránger y don Roque Guruceta que también se significaron en las protestas, fueron dados de baja en el escalafón, disolviéndose igualmente el Almirantazgo por los reparos y objeciones que opuso a tan descarada y ruidosa negociación hecha a sus espaldas.

Tristan La Roa, en un interesante y sugestivo libro, *España contemporánea. Siglo XIX*, analiza cumplidamente estos hechos. Los artífices de la operación fueron el embajador ruso, Tatischeff, y los miembros influyentes de la camarilla fernandina, entre ellos Ugarte y Chamorro. La operación constituyó el más escandaloso fraude, fiel reflejo de la inmoralidad que caracterizaba a la corrupta camarilla. ¡Y cómo estarían los barcos negociados que el propio zar añadió por su cuenta, y como regalo, algunas unidades no estipuladas!

Como seguía el descontento por todas partes y los intentos de restauración constitucional proliferaban, poco podía esperarse en orden al encauzamiento de la administración marítima. El retraso en las pagas, a través de una anárquica y mísera tesorería, seguía afectando de modo esencial a la Armada. Y el triunfo de la sublevación de Riego, en Las Cabezas de San Juan, el 1 de enero de 1820, al frente de las tropas destinadas a América, dará un nuevo giro político a la nación. En decreto firmado en Palacio el 7 de marzo de dicho año, y tras no pocas revueltas y complicaciones, Fernando VII —bien a su pesar— decidía aceptar la Constitución de 1812 con aquella célebre frase de «marchemos todos, y yo el primero, por la senda constitucional». Los acontecimientos demostraron que para el rey la senda no era más que un caminito insignificante. Los liberales regresados del exilio y que se incorporaron a las tareas del gobierno tuvieron desde luego un espíritu más generoso que los absolutistas desplazados. La Marina no habría de ser una excepción en ello.

Se impone en este momento, y antes de afrontar el Trienio Constitucional y la subsiguiente reacción absolutista, que ha de durar hasta la muerte del rey, una reflexión y análisis del estado de organización —más pudiera decirse de desorganización— de la Armada en tan precaria época. Vigente la Ordenanza de 1793 con ligeros retoques, los órganos de mando eran la Secretaría de Despacho y la Dirección General de la Armada, desempeñada ésta por el capitán general del Departamento de Cádiz, que tenía anexa una mayoría general. Trasladados ambos organismos más tarde a la corte, se hizo caso omiso del parecer de Mazarredo de dejarlas donde estaban para mantener en íntimo contacto los organismos rectores de Marina con los mandos a flote. Esta organización tenía también el grave inconveniente de que las facultades de mando del director general eran tales que de hecho invadían funciones ministeriales, y la Junta llamada de Asistencia y Dirección, a la que el director general podía

consultar, no remediaba este defecto, pues era únicamente consultiva, careciendo de otras atribuciones de autoridad.

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

Las primeras medidas de la revolución triunfante fueron la disolución y licenciamiento del ejército expedicionario de América y el desarme de la escuadra, con lo que se favoreció la independencia de las colonias americanas. Fueron tan lejos las cosas que no hubo más remedio que organizar un convoy para Costa Firme al mando del capitán de fragata don Ángel Laborde, con dos fragatas ligeras, dos bergantines, una corbeta y cuatro transportes de tropas. Estas expediciones esporádicas cumplían casi siempre fielmente sus objetivos por la juiciosa serenidad del mando, apuntalando así un poco el malparado prestigio de la metrópoli. Pero los presupuestos seguían reducidos y una previsión de 27 buques armados para atender a la guerra en América y Oceanía pareció excesiva a los diputados de aquellas renacidas cortes, y se tuvo que anular el propósito de enviar al Pacífico una división a cargo del teniente general don José Martínez.

Como un posible rayo de esperanza, el 1 de agosto de 1820 apareció en la *Gaceta* un interrogatorio de cuestiones publicado en las cortes, abriendo información parlamentaria dedicada a la reforma y reorganización de la Armada, pero la inestabilidad política no permitió consolidar lo suficiente tan estimable propósito. En dichas disposiciones volvía a constituirse un nuevo Almirantazgo, tercero ya desde 1808, suprimiéndose a cuenta al director general y al mayor general de la Armada con el inspector de Arsenales, así como también se reducían y borraban varios grados de las clases de oficiales, al tiempo que se disolvía el Cuerpo de Capellanes, se cerraban los hospitales de Marina y se fundían, por último, los Cuerpos de Infantería de Marina y de Artillería Real de la Armada, hasta entonces separados.

En los tres años de gobierno constitucional se contaron nada menos que cinco ministros del ramo (Javat, Escudero, Osorio, Romarate y Capaz), la mayor parte de ellos fervientes liberales. De esta forma, en tan quebrada continuidad, es muy difícil realizar una política constructiva. Únase a ello el nuevo cambio de rumbo tras la llegada e intervención de los Cien Mil Hijos de San Luis, que al mando del duque de Angulema protagonizaron, aunque atenuada por las circunstancias, una nueva invasión francesa.

Apenas tuvo el gobierno conocimiento de estos hechos, se trasladó a Sevilla con las Cortes y con el rey. La nueva invasión fue un paseo militar, aunque el Congreso declaró la guerra a la nación entrometida, buscando también más tarde refugio en Cádiz. Se declaró al rey incapacitado y se nombró una regen-

cia de tres personas —Valdés, Císcar y Vigodet; otra vez la Marina en vanguardia que usaron únicamente de los poderes tres días, resignándolos cuando el rey llegó a Cádiz.

Nuevo bloqueo, como en 1810, de la Isla de León y nueva acción de la Marina. Aciertos operativos y estratégicos del teniente general de la Armada don Cayetano Valdés, pero aunque el duque de Angulema no sea precisamente Soult, la situación en 1823 y los condicionantes que la mueven no es tampoco parecida a la de trece años antes. Ahora los defensores no tienen apoyo naval británico ni la abundancia de lanchas cañoneras y obuseras, fuerzas sutiles, de entonces. Los ánimos también son otros y, aunque se preparan compañías de salineros escopeteros, el sentimiento de fervor popular ya no es unánime. Los acontecimientos se precipitan, y el 1 de octubre, en una falúa gobernada por Valdés como el marino de mayor rango, Fernando VII llega a El Puerto de Santa María y abraza a Angulema, con su famosa frase de bienvenida: «Gran favor me habéis hecho, primo».

Caídos poco más tarde Cádiz y la Isla, se vuelve inevitablemente al régimen de 1814, con declaración de nulidad de los actos del gobierno constitucional y una nueva etapa represiva, más dura que la primera, con condenas a la horca —que afortunadamente no llegaron a ejecutarse— de Císcar, Valdés y Vigodet, que habían aceptado la regencia con la anuencia del monarca. Las confiscaciones de bienes, proscripciones, destierros y hasta ejecuciones habrán de evidenciar de nuevo que Fernando VII ni ha aprendido ni ha olvidado nada.

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

La Junta de Asistencia que existía en la Dirección General de la Armada fue transformada en Junta Superior «que tuviese las ventajas y no los inconvenientes de los almirantazgos anteriores», y transformados fueron también los Departamentos de Ferrol y Cartagena, rebajándolos a la categoría de apostaderos y poniendo al frente de los mismos a un brigadier, no quedando más Departamento que el de Cádiz, con un capitán general único. También redujo los ascensos a los imprescindiblemente necesarios para cubrir las vacantes producidas, y a dos empleos —alférez y teniente de navío— los cuatro de oficial. Suprimió las Compañías de Guardias Marinas de Ferrol y Cartagena, quedando sólo la de Cádiz, a la que señaló como centro de estudios de donde salían para navegar después durante seis años para poder ser promovidos tras

el reglamentario examen a alféreces de navío; pero la falta de recursos económicos para habilitar y sostener el colegio obligó a cambiar el régimen por una especie de *enseñanza libre* y embarque directo si ésta daba fruto, con la aprobación de las materias estudiadas.

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

Aunque a partir del nuevo sistema de presupuestos se le asignó a la Marina una dotación de 40 millones de reales, no pasó de ser una medida puramente teórica. Sin embargo, algo mejoró la situación, pues a mediados de 1814 se debían al personal «sólo» 13 ó 14 pagas, lo que comparado con la situación anterior era nadar en la abundancia.

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

Las reformas de Salazar no fueron populares. No podían serlo, ya que al meter a fondo el bisturí de las reducciones y las simplificaciones se herían no pocas susceptibilidades y se mermaban no pocas facultades y privilegios. Pero, como ha dicho Fernández Duro, no cabe duda de que la gestión ministerial de Salazar fue un paso importante. Tras seis años sin sonar el hacha en los astilleros, se construyó y botó al agua en Ferrol, en 1824, la fragata *Lealtad*, de 50 cañones; en 1825, la *Iberia*, y en 1826, la *Restauración*, del mismo porte. Un miniprograma naval que era como un rayo de esperanza en el lento y costoso resurgir marítimo de España.

La muerte de Fernando VII cierra este ciclo de penurias que, sin cargar las tintas, hemos llamado de agotamiento, decadencia y crisis. Lea quien sea gustoso de ello los Estados Generales de la Armada de 1808 a 1833 y deduzca consecuencias. Y es preciso consignar que no solamente Salazar se interesó por la Marina militar, sino que, aunque tímidamente, inició una política de fomento y protección del tráfico mercante, compendiada en la copiosa legislación que su ministerio nos ha legado. Debiendo igualmente destacarse la atención concedida a los astilleros privados y su notoria preocupación por poner al día la reglamentación de la Marina comercial de acuerdo con la del resto de los países extranjeros.

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

