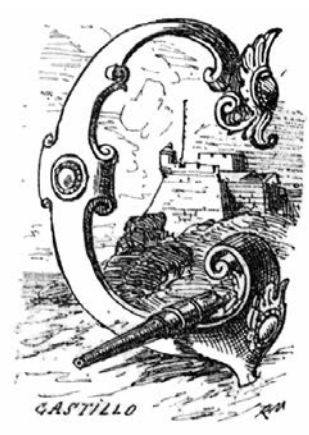
GÉNESIS, APOGEO Y OCASO DEL CUERPO DEL MINISTERIO

Francisco Javier BELLAS DUBLANG



CUÁNDO nació el Cuerpo del Ministerio de Marina? ¿Qué circunstancias favorecieron su creación? Remontarse 300 años para profundizar hasta la raíz de un hecho histórico no es fácil, menos en un país que, con demasiada frecuencia, maltrata sus archivos y desprecia su patrimonio documental. Pero el viaje merece la pena. Nos permitirá conocer el origen de un Cuerpo que se convirtió en la herramienta clave para emprender las grandes reformas borbónicas de principios del siglo XVIII, cuando España buscaba recomponer su poderío naval después de años de decadencia.

Tras la muerte sin descendencia de Carlos II, en el año 1700, se establece en España el primer Gobierno de la dinastía borbónica, con un perfil marcadamente reformista. Asciende al trono el duque de Anjou, hijo del delfín de Francia y nieto de Luis XIV, con el nombre de Felipe V. El primer Borbón recibe un país con una sociedad desestructurada, la total ruina de la Hacienda Real y una Flota prácticamente inexistente e incapaz de garantizar el control de las rutas comerciales y de asegurar las plazas de ultramar. Este cambio dinástico, que sigue el modelo francés, traerá profundas reformas en la organización política y territorial española, con dos objetivos fundamentales: imponer el absolutismo monárquico y aplicar la centralización y racionalización administrativa.

Mientras los países de nuestro entorno sentaban las bases para evolucionar desde el feudalismo al capitalismo, origen de la primera revolución industrial, España se enfrentaba a graves problemas sociales y económicos que ralentizaban el cambio de modelo. Del deplorable estado del Reino y de la urgente necesidad de reformar la Administración ofrece ya un diagnóstico muy certero Fernández Duro: «No existiendo ya en él hacienda ni crédito; falto de pobla-

ción, de industria, de comercio; sin ejército, sin armada, sin concepto ninguno en el exterior, ¿qué se podría perder? ¿Habían de presumirse calamidades comparables con las experimentadas o sufridas? No hay enfermo de grave parecer que no espere algún alivio del cambio de postura...» (1).

Preocupados por ese negro horizonte, tan pronto llegó el nuevo monarca, sus colaboradores franceses y españoles empezaron a aplicar las medidas renovadoras en la Administración. La política polisinodial, basada en innumerables consejos y juntas, había constatado su fracaso y el objetivo inmediato ahora era someter todos los reinos de España a la uniformidad de unas mismas leyes. Con ese propósito se sustituye la Secretaría del Estado y Despacho Universal por cinco nuevas, que llegaron a concentrarse en determinados períodos en solo tres: Negocios Extranjeros o Estado, Hacienda, Gracia y Justicia, Guerra y Marina e Indias. La Secretaría de Marina e Indias era un pilar clave. Controlaba a través de la Armada el comercio exterior, principal eje estratégico sobre el que pivotaba el poder de las naciones. De este pensamiento nacen las principales reformas europeas que abogan por centrar toda la actividad militar, comercial e industrial en un único puerto.

Para comprender el alcance y la profundidad de las posteriores reformas borbónicas, debemos subrayar la importancia de la Carrera de Indias y de todo el entramado militar, administrativo y comercial que rodeaba esta ruta. «Durante más de tres siglos la conexión entre España y América se hizo a través de la llamada Carrera de Indias, inspirada en un principio casi obsesivo: el monopolio. Para garantizarlo se establecen diversos mecanismos: control oficial, colaboración privada, puerto único y navegación protegida» (2). Sevilla será durante dos siglos el puerto único y la capital del comercio mundial, como sede de los organismos que regulaban y garantizaban el funcionamiento de la Carrera de Indias. El control oficial recaía en la Casa de la Contratación, que organizaba y controlaba todo el tráfico: inspecciones, autorizaciones, impuestos, licencias de pasajeros, levantamiento de cartas y mapas, formación de pilotos, resolución de pleitos, etcétera. La colaboración privada se efectuaba a través del Consulado, la asociación gremial de comerciantes que irá fagocitando la Casa de Contratación para convertirse en el verdadero rector de la ruta comercial (3).

La Armada protegía las flotas, aunque el funcionamiento de cada una de ellas —la Flota a Nueva España y la de los Galeones a Tierra Firme— era independiente. Con el paso del tiempo, el gremio de mercaderes terminaría en

---

(1) Fernández Duro, C.: *Armada española desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón*, Madrid, (nueve tomos), Tomo VI, p. 6.

(2) Laviana Cuetos, M.ª: Luisa: «La organización de la Carrera de Indias, o la obsesión del monopolio». En *Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, núm. 52, 2007 Madrid.

(3) Ibídem, pp. 25-26. Referencia a García Fuentes.

Museo Naval. Sevilla.

manos extranjeras y la Casa de Contratación perdería la mayoría de sus atribuciones originales y el interés de la corona. Por otra parte, el aumento de tonelaje de los buques dificultaba su arribada a Sevilla, lo que obligaba a desdoblar las acciones de la Casa de Contratación entre Sevilla y Cádiz.

A su llegada a España los reformistas se encuentran un sistema corrupto e inoperante agravado por las concesiones hechas en el Tratado de Utrecht a países enemigos, como Inglaterra, que recibió el navío de permiso y el asiento de negros. La presencia de nuevos países en el Caribe, el desabastecimiento de materias primas procedentes de España y el contrabando de manufacturas extranjeras terminaron por rematar el pacto colonial. Urgía reflotar el comercio con las Indias y la construcción naval. En ello pusieron todo su empeño el cardenal Alberoni, el almirante gaditano Andrés de Pes y José Patiño aplicando nuevas reformas que sirvieron de motor para el renacimiento de España como nación de primera línea.

Cádiz fue la ciudad elegida como puerto estratégico. Allí se desarrollarían todas las actividades mercantiles para facilitar, por un lado, el control del tráfico y el cobro de impuestos, y por otro, la construcción y reparación de barcos con toda la industria auxiliar necesaria. Este cambio requirió la creación de una nueva estructura militar y administrativa que afectaría de manera radical y profunda en la composición y funcionalidad de los cuerpos militares y administrativos.

En la Armada las reformas administrativas comenzaron en 1705, cuando se sustituye la figura del veedor general de las distintas flotas por la de intendente de Marina, cargo que recayó sobre Ambrosio Daubentón. Sus atribuciones, a semejanza del veedor general, eran principalmente de carácter fiscalizador. El intendente copiaba la misma figura originaria de Francia, que, si bien se intentó implantar por regiones bajo el reinado de Carlos II, no obtuvo el resultado esperado debido a que sus competencias quedaban reducidas únicamente al ámbito financiero. La Real Armada, creada por Real Cédula de 21 de febrero de 1714, permite centralizar funcional y orgánicamente la organización naval, antes dispersa en diferentes flotas y escuadras. Depende de la Secretaría de Despacho de Marina e Indias, donde se adscribe la Intendencia General a la que se dota de vastísimas competencias.

Con el nombramiento en 1715 de Francisco de Varas y Valdés como intendente general de Marina y presidente de la Casa de Contratación, esta figura administrativa toma una nueva dimensión y empieza a ejercer funciones de carácter financiero, administrativo, militar y judicial. El secretario del Despacho de Marina le da órdenes concretas: «El 22 de enero de 1715 D. Francisco de Varas y Valdés, fue nombrado Intendente de Marina de los puertos de Andalucía con residencia en Cádiz y con el objeto de que este diera las bases para la mejor organización del cuerpo con posterioridad llamado del Ministerio de Marina se le comunicó una orden en 22 de noviembre del citado año 1715 en la que se puede observarse a pesar de su antigua redacción cuan bien se determinaban las ideas culminantes que habían de predominar en el proyecto que por dicho gefe se formara, advirtiéndole al propio tiempo en la posdata autógrafa del Secretario del Despacho de Marina, que a aquel como Intendente correspondía el mando superior del Cuerpo que trataba de organizarse».

En la citada orden, dictada por el secretario Miguel Fernández Durán, se le insta a crear «una oficina perpetua donde queden radicadas las noticias para siempre como Veeduría y Contaduría compuesta de cuatro o seis oficiales diestros en cuenta y razón de la Marina con los sueldos que se le señalaren, y con el nombre de Comisarios de Marina para llevar la cuenta y razón de los sueldos de toda la gente de mar, distribución de raciones, caudales, almacenes, gastos de carena, oficiales y marineros, navíos que son del Rey, y últimamente todo lo demás dependiente de esto, con un tesorero que residirá en Cádiz á la orden del Yntendente». También le urge a que dicte reglamentos para la puesta en marcha de la oficina: «Me ha parecido noticiar á V. S. de esta idea para que enterándose de ella discurra, y proponga luego la forma de reglar esta oficina, que personas halla V. S. por más beneméritas y de conocida habilidad é inteligencia que de estas circunstancias hayan servido, manejado y entendido en la Marina» (4).

Nuevamente es Cádiz la ciudad elegida como residencia del tesorero y del intendente, que reunirá todos aquellos oficios de cuenta y razón que anteriormente y de manera independiente ejercían sus funciones administrativas en las diferentes flotas. Al ser Varas y Valdés también presidente de la Casa de Contratación, el mensaje es claro: a partir de ahora, el comercio y la Armada caminarán de la mano.

Patiño, el hombre clave

Patiño será el hombre elegido por Felipe V para aplicar las reformas posteriores y de mayor calado. En 1707 su labor ya estaba vinculada a la Adminis-

(4) FERNÁNDEZ DURO, C.: Archivo del Museo Naval. Ms. 1949.

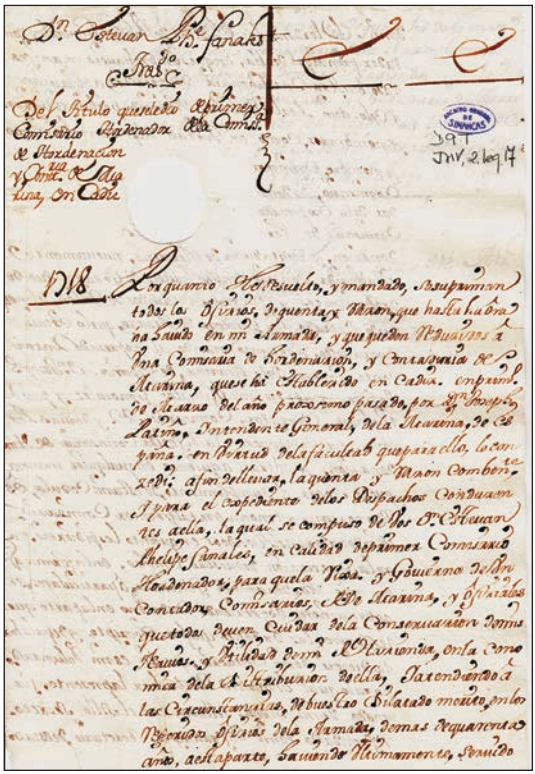
tración española como consejero del Consejo de las Órdenes. Posteriormente, en 1711, fue nombrado intendente de Extremadura y del Ejército de Extremadura y Castilla, donde aplicó acertadas medidas en los ámbitos militar y fiscal. En 1713 recibe el cargo de superintendente general de Cataluña con la responsabilidad de emprender importantes reformas en la administración territorial. Anterior a su nombramiento como intendente general de Marina, el 28 de enero de 1717, Patiño demostró su valía con la provisión de los barcos que contribuyeron a la rendición de la plaza de Barcelona y la expedición que reconquistó Mallorca en 1715, ayudando también a la liberación de Corfú en manos de los turcos.

Es en estos primeros contactos con la Marina cuando percibe la necesidad de crear una nueva organización, consciente de que a la escasez de barcos se unía el costoso mantenimiento de las naves, verdadero talón de Aquiles de la flota. El mandato que Felipe V da a Patiño en su nombramiento no puede ser más nítido: «Haviendo tenido por conveniente restablecer la Marina de mis Reynos de España y Comercio de Yndias por ser de tanta ymportancia y bien Público y reglar las Armadas, Flotas y Esquadras que más convengan a los referidos fines…» (5).

Este nombramiento como intendente general de la Marina, superintendente del Reinado de Sevilla y presidente de la Casa de Contratación persigue una doble finalidad. Por una parte, le responsabiliza de la construcción naval, del acopio de víveres y pertrechos, de la cuenta y distribución de caudales, de la matrícula y asiento de marinería, de la fundación y fomento de fábricas de artillería, jarcia, lonas, betunes, aprestos de escuadras, del plantío y explotación de montes, de la administración y economía general. Por otra, le nombra presidente del Tribunal de Contratación con el mandato de trasladar su residencia a Cádiz. Los poderes otorgados en su nombramiento de 28 de enero de 1717 como intendente general son tan amplios que en la Armada actual serían equiparables a la responsabilidad de gestión de personal, de material y de los recursos financieros, en definitiva, el apoyo a la fuerza. Asimismo se le responsabiliza de la función fiscalizadora. Queda fuera únicamente de la planificación de las operaciones navales. Es, sin duda, la mayor autoridad de la Armada de la época y su permanencia en el cargo durante una década le permitirá asentar sus reformas.

Como responsable de la industria naval impulsó un programa de construcción de navíos en suelo español que complementó las ideas de Tinajero de la Escalera: «Se propuso con un ímpetu ordenancista nunca visto, una renovación completa de los diferentes cuerpos y armas. Fruto de esa política fue la fundación de la Academia de Guardiamarinas de Cádiz, la creación de las

(5) AGI, Casa de Contratación, Legajo 5.786, L. 2, F.01R-02V. *Real Título de Intendente General de Marina de España y Superintendente del Reinado de Sevilla a don Joseph Patiño*.



Nombramiento Primer Comisario, 1717.

Brigadas de Artillería e Infantería de Marina, la reforma del Cuerpo General en 1717 y años sucesivos, y la definitiva y trascendental consolidación del Cuerpo Administrativo o Cuerpo del Ministerio de Marina» (6).

Progresivamente, irá dotando de personal y normas de funcionamiento a la Comisaría de Ordenación y Contaduría de Marina, que concentrará la mayor parte de su programa reformador. Patiño crea una maquinaria administrativa bien regulada, con la asunción de responsabilidades y el reparto de facultades claramente definidas. La cédula de fundación no se ha podido hallar, pero son numerosos los documentos que fijan el 1 de marzo de 1717 como la fecha de creación. Así figura en el Título por el que el rey nombra a Estevan Feliphe Fanales como primer comisario ordenador de la Comisaría de Ordenación y Contaduría de Marina en Cádiz: «Por quanto he resuelto, y mandado, se supriman todos los Oficios de quenta y razón, que hasta haora ha avido en mi Armada, y que queden reduzidos a una Comisaria de hordenacion, y Contaduria de Marina que se ha establecido en Cadiz en primero de marzo del año próximo pasado año, por Don Joseph Patiño, Yntendente General, de la Marina, de España, en virtud de la facultad que para ello, le concedí» (7).

(6) Pérez Fernández-Turégano, C.: «La hacienda de marina en la política naval del primer tercio del siglo XVIII», p. 254. En *De las Navas de Tolosa a la Constitución de Cádiz: El ejército y la guerra en la construcción del Estado*. Vicerrectorado Universidad Rey Juan Carlos.

(7) *Don Estevan Phelipe Fanales: Traslado del Título que se le dio de primer Comisario Ordenador de la Comisaria de Ordenación y Contaduría de Marina, en Cádiz*. AGS, Dirección General del Tesoro, Inventario 2, Serie Registro de Mercedes de los Ministerios de Guerra, Hacienda, Indias y Marina, 1706-1823, Legajo 17.

También el capitán de navío y académico de la Real Academia de la Historia y secretario perpetuo de la misma, Cesáreo Fernández Duro, señala esta fecha como la de creación de la Comisaría al glosar el nombramiento de Patiño auspiciado por el cardenal Alberoni: «Pudiendo atender á todos y cada uno de los importantes encargos que se le confiaban reedificase, digámoslo así, con su disposición privilegiada el edificio completo y ya derruido del poder Naval, á que con tanto celo se dedicó desde luego, pues á él se le deben las sólidas báses sobre que construyera la legislacion y reorganizacion de los cuerpos todos puede decirse de que consta la Marina dedicándose con preferencia á la del Cuerpo del Ministerio comprendiendo seguramente que la mejor administracion y claridad y orden en la cuenta y razon debiera ser el verdadero fundamento ó principio del rápido sucesivo y admirable desarrollo del potente brazo marítimo del Estado, así es que desde luego se observa que el 1º de Marzo del mismo espresado año 1717, formó en Cadiz la Comisaría de Ordenacion y Contaduria principal asignando al propio tiempo á cada clase sus sueldos respectivos, constando aquellas de un primer Comisario Ordenador Director 250 escudos, un Comisario Ordenador y Contador principal con igual sueldo, un Tesorero general con 375 escudos, siete Comisarios Reales de guerra con 150 escudos, cinco Oficiales primeros de Contaduría con 60 escudos, cuatro Oficiales segundos con cincuenta escudos, un contador de almacenes en la Carraca con 75 escudos, tres oficiales para igual punto con 25 escudos, un guarda-almacen de pertrechos con 75 escudos, un guarda-almacen de Artillería y otro de víveres con lo mismo, y cuatro Oficiales de guarda-almacen con 25 escudos» (8).

De acuerdo con estos testimonios, los tres principales pilares sobre los que descansa el actual Cuerpo de Intendencia de la Armada son Patiño, Felipe Fanales y la Comisaría de Ordenación y Contaduría de Marina de Cádiz. Y la fecha de creación de esta última, embrión del Cuerpo del Ministerio de Marina, es el 1 de marzo de 1717. Posteriormente, se irá dotando de personal y regulando el funcionamiento con precisas y detalladas instrucciones. En marzo del mismo año Patiño publica la Instrucción de escribanos y maestres de los bajeles, fragatas, navíos y demás embarcaciones de la Armada. En esta norma, Patiño «deja bien claro que lo más importante, para que un viaje se pueda efectuar y sea lo duradero que se haya planeado, es la buena administración y el mantenimiento en buenas condiciones de los pertrechos, respetos, pólvora, municiones, bastimentos y cualquier otro tipo de género que haya de embarcarse; como los responsables de la cuenta y razón de todo lo que entrase a bordo eran los Escribanos y Maestres» (9). Felipe Fanales toma fe de esta

(8) Fernández Duro, C. Archivo del Museo Naval. Ms. 1949.

(9) Araguas Álvarez, A.; Abeledo Maristany, R.: *Promociones del Cuerpo de Intendencia de la Armada del siglo XVIII al siglo XXI*. DOIN Soluciones Gráficas, S. A. 2012 Madrid.

Instrucción en la Comisaría. En las Ordenanzas de la Marina de 16 de junio del citado año, Patiño establece todos y cada uno de los derechos y obligaciones que han de observar «en el Cuerpo de la Marina de España», entre los que se detallan los relativos a personal de la Comisaría.

A pesar de ser un cuerpo eminentemente técnico, lo era también naval. Y siempre lo fue a excepción hecha de un breve periodo de tiempo a finales del siglo XVIII y principios del XIX, cuando se constató el fracaso de una única dependencia de la Secretaría de Hacienda. Esta primera etapa fue, sin ninguna duda, el periodo más provechoso para la Real Armada: «Durante este ilustrado Ministerio se organizó la administración naval, distribuyendo la jurisdicción y mando de la marina en tres círculos administrativos o departamentos, con sus correspondientes centros de autoridad para dar inmediato impulso a todos los movimientos y transmitir a los diferentes ramos del servicio el pensamiento y la voluntad del poder central, establecido en la capital de la monarquía: se levantó el arsenal de la Carraca, y se fundó el astillero de la Graña (1726) que fue la cuna del grandioso departamento de marítimo de Ferrol: se dispuso la formación de las matrículas de mar, que habiendo mandado establecer por primera vez en 1625, creándose al efecto Comisarias de marina en las costas de la península (1726): se establecieron fábricas de cordelería y tegidos: se instituyo el cuerpo de Cirujanos (1728): se dividió la armada en tres escuadras o cuerpos, dependientes de cada uno de los departamentos de Ferrol, Cádiz y Cartagena (1731); y la marina llegó a emprender muchas acciones grandiosas, entre ellas la reconquista de Oran (1732)» (10).

El mandato de Felipe V se había cumplido. Patiño restableció la Marina de sus reinos, el comercio con las Indias y logró que el poder naval español volviera a ser usado como herramienta de la política y la acción de gobierno.

La guerra entre la pluma y el sable

Con el paso del tiempo, la Marina volvió a caer en la decadencia. Se habían creado dos estructuras, una logística y administrativa —los oficiales de pluma— y otra operativa —los oficiales de sable—, totalmente diferenciadas en sus funciones y en permanente conflicto. Fue notorio el poco aprecio de Patiño hacia el Cuerpo General y sonados los enfrentamientos entre unos y otros, que desembocaron en la denominada guerra entre la pluma y sable. Los enfrentamientos continuaron durante muchos años al estar el cuerpo administrativo sobreprotegido, puesto que muchos de los más grandes estadistas españoles del siglo procedían de él. En ese grupo estarían incluidos José Campillo,

(10) SARALEGUI Y MEDINA, L.: *Historia del Cuerpo Administrativo de la Armada*. Ferrol, 1867, pp. 75-76.

el marqués de la Ensenada y Arriaga, entre otros, que, como Patiño, llegaron a acumular diferentes secretarías y mover todos los resortes del poder. Poco a poco, los intendentes y demás oficiales del Cuerpo del Ministerio fueron aislados y desvinculados de Marina para terminar, a finales de siglo, adscritos al Ministerio de Hacienda. Muchos oficiales de Cuerpo General cambiaron el contacto con la mar y el manejo del sable por la pluma. El esfuerzo titánico de cientos de hombres dedicados durante más de medio siglo a la gestión de los recursos, se hundió en las aguas del desconocimiento administrativo de los nuevos gestores, mientras compañeros de armas se dejaban la vida en la lucha contra los enemigos de España.

La urgencia de las reformas empujó a Patiño a ser drástico en sus planteamientos. Quizás el reparto de competencias y funciones debería haberse modulado más, pero el radical cambio introducido en 1776 con la nueva ordenanza de Arsenales no benefició en exceso a la Armada. Si bien los oficiales de guerra eran diestros en matemáticas y navegación, artillería, construcción y maniobra de buques y fortificación, así como en la esgrima, danza e idiomas, ninguno alcanzaría en la gestión económica la altura de los intendentes ya citados.

Así lo expresó Saralegui, en referencia a la obsesión de anular todas las competencias del Cuerpo del Ministerio por parte del Cuerpo General*: «*La elevada posición que entonces ocupaba el marqués de la Ensenada y su amor al cuerpo en que había empezado su gloriosa carrera, impidieron al Sr. Aguirre (oficial del Cuerpo General), encarnizado enemigo del cuerpo político, realizar el pensamiento que se había propuesto (plasmar en la nueva ordenanza de Arsenales la pérdida de poder del Cuerpo del Ministerio) para estender los títulos de la ordenanza relativos a los asuntos económicos, por cuyo motivo rehusó la misión que le estaba encomendada; no habiendo quedado, sin embargo, la menor duda respecto a cuál era su opinión sobre ese punto, pues en su célebre Discurso sobre la Marina, publicado en 1755, atacando con vergonzosos insultos y diatribas al cuerpo objeto de su ogeriza, descubre la idea de someterlo completamente al dominio de la autoridad militar…En esta completa animosidad contra el ejercicio de los ministeriales, se había distinguido antes el justamente celebre Marques de la Victoria que, por resentimientos personales con el Ministro Patiño, no vacilo en derramar toda la hiel de su encono sobre el cuerpo que aquel patrocinaba, ocasionando un dualismo constante, una perpetua hostilidad, que por sus fatales resultados oscurece la alta memoria de ese héroe de nuestra marina…» (11).

Con la ayuda de los ingleses, las intrigas esbozadas por Saralegui llevaron al marqués de la Ensenada al ostracismo. «Tras la muerte de Campillo en 1743, le sucedió un gran estadista, don Zenón de Somodevilla y Bengoechea,

(11) Ibídem, pp. 102-103.

marqués de la Ensenada, que ocupó también las secretarías de Guerra, Hacienda e Indias, en los reinados de tres Borbones, Felipe V, Fernando VI y Carlos III. Fiel a su lema —Sin marina no puede ser respetada la Monarquía española, conservar el dominio de sus vastos estados, ni florecer la península centro y corazón de todo—, fomentó extraordinariamente la construcción naval y organización de la Armada, a la vez que impulsó medidas de amplia repercusión en la actividad marítima, capaces de prever el lanzamiento definitivo de astilleros y arsenales; sin embargo, intrigas diplomáticas inglesas, de todos conocida, provocaron su salida de la política en 1754, quedando truncado el plan de construcción naval con el correspondiente júbilo de los ingleses» (12).

La división de poderes desapareció. La doble estructura inicial —una jurisdicción militar que trataba las materias de la guerra y una política que gestionaba la construcción naval y el apoyo a la fuerza— pasó a otra dirigida por los oficiales del Cuerpo General con las atribuciones de guerra y todas aquellas que habían sido competencia del Cuerpo del Ministerio. Decía Vargas Ponce: «Se pide al oficial (de Cuerpo General) que de todo entienda hasta poder mandarlo todo; que sepa dar vida a la muerta e intrincada máquina de un navío por medio de mecánica muy sabia; que gobierne una ciudad flotante de tan varias atenciones; que saque del cielo diarias noticias, que no pueda leer en otro volumen; que luche con los elementos y los enfrene y domestique; que gobierne con pulso a dos especies de hombres tan desemejantes como marineros y soldados, y que, con todo este conjunto de difíciles preliminares, conozca a fondo los empeños de la guerra de tierra y de mar» (13).

La pérdida de poder del Cuerpo del Ministerio corrió paralelo al declive de la Real Armada, que cerró un ciclo en Trafalgar. Por el contrario, los oficiales ingleses se dedicaron a navegar y preparar la guerra bajo un modelo administrativo parecido al de Patiño, pero más equitativo en el reparto de funciones.

A modo de epitafio, el Cuerpo del Ministerio «tuvo su origen y principal desarrollo durante los dos primeros tercios del siglo XVIII, donde un grupo de Intendentes ilustres que alcanzaron los primeros puestos en la Administración Pública y gozaron de la total confianza de los monarcas, coadyuvaron al resurgimiento de la Marina de Guerra y tuvieron participación y primacía en todo acto que no fuera esencialmente militar o de técnica castrense» (14). Han pasado 300 años.

---

(12) CHOCANO, G.: «Decadencia del poder naval e imperio marítimo español desde el siglo XVII», en *La casa de la Contratación y la navegación entre España y las Indias*, Universidad de Sevilla, 2003.

(13) VARGAS PONCE, J.: *Elogio Histórico…* p. 13.

(14) REQUEJO ALONSO, A.: *Historia de la Administración y Fiscalización Económica de la Fuerzas Armadas*, Madrid, 1992, p. 299.

BIBLIOGRAFÍA

ARAGUAS ÁLVAREZ, Antonio; ABELEDO MARISTANY, Ramón: *Promociones del Cuerpo de Intendencia de la Armada, del Siglo XVIII al Siglo XXI.* DOIN Soluciones Gráficas, S. A., 2012, Madrid.

DIEGO GARCÍA, Emilio de: *Estructuras de la organización naval: departamento y arsenales peninsulares*. En Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval, núm. 41, 2002, Madrid.

FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo. *Armada Española desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón*. 9 Tomos en Tomo VI. Museo Naval, Madrid 1972.

GONZÁLEZ-ALLER HIERRO, José Ignacio: *España en la mar. Una historia milenaria*. Comisaría General de España en la EXPO de Lisboa'98 y Lumwerg Editores, 1998.

GUIRAO DE VIERNA, Ángel: *El profesional del mar: reclutamiento, nivel social, formación*. En *Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, núm. 1 1989, Madrid.

LAVIANA CUETOS, María L.: *La organización de la Carrera de Indias, o la obsesión del monopolio*. En *Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, núm. 52 2007, Madrid.

MERINO NAVARRO, José P.: *La armada española en el siglo XVIII*. Fundación Universitaria Español, 1981, Madrid.

PÉREZ FERNÁNDEZ-TURÉGANO, Carlos: *Patiño y las reformas de la administración en el reinado de Felipe V*. Ministerio de Defensa, Secretaría General Técnica, 2006, Madrid.

—«La Hacienda de marina en la política naval del primer tercio del siglo XVIII». En *De las Navas de Tolosa a la Constitución de Cádiz: El ejército y la guerra en la construcción del Estado*. Vicerrectorado Universidad Rey Juan Carlos.

PERONA TOMÁS, Dionisio A.: *Los orígenes del Ministerio de Marina. La Secretaría de Estado y del Despacho de Marina 1714-1808*. Ministerio de Defensa, Secretaría General Técnica, 1999, Madrid.

REQUEJO ALONSO, Alonso: *Historia de la Administración y Fiscalización Económica de las Fuerzas Armadas*. Ministerio de Defensa, Secretaría General Técnica, 1992, Madrid.

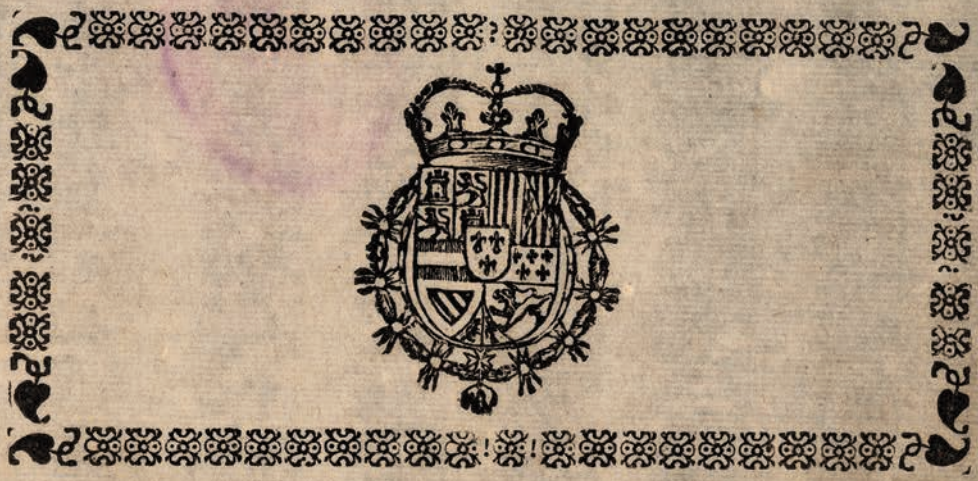
RODRÍGUEZ-VILLASANTE PRIETO, Juan Antonio: *La Intendencia en la Armada. Historia de la gestión económica, financiera y de material*. E. N. Bazán C. M., S. A. 1996.

SARALEGUI Y MEDINA, Leandro: *Historia del Cuerpo Administrativo de la Armada*. 1867, Ferrol.

✠

ORDENANZAS, E INSTRUCCIONES GENERALES, FORMADAS DE REAL ORDEN,

De lo que ſe debe obſervar por los Intendentes, y demás Miniſtros de Marina, y dependientes del Miniſterio de ella, ſegun lo reſpectivé al empleo, y encargo de cada vno, para la mejor adminiſtracion de la Real Hazienda, y cuenta, y razon de ella.



Reimpreſſas en Cadiz, en conformidad de Real Orden: Por Gerónymo de Peralta, Impreſſor Mayor, en la Calle Ancha, año de 1736.