

POLITICA NAVAL DE LA ESPAÑA MODERNA Y CONTEMPORANEA ⁽¹⁾

IV. DE TRAFALGAR AL CALLAO.

A la vista del Cabo de Trafalgar se dió el 21 de octubre de 1805 el célebre combate que de aquél tomó su nombre. “En la triste, pero necesaria obligación” —dijo en su Parte el general Escaño— de dar cuenta oficial de lo acaecido, reconoció la importancia de la pérdida sufrida, “que no sería considerable si no estuviésemos tan firmemente convencidos de que nada nos quedó por hacer y que, por consecuencia, se salvó el honor.” La impresión tenía que ser dolorosa, y lo fué. Pero la sorpresa, de producirse, no tenía gran fundamento, puesto que no faltaron hechos que, en cierto modo, prejuzaban el caso.

No pensemos sólo en el muy inmediato revés de Finisterre, determinado por el encuentro de las Escuadras aliadas de España y Francia con la de Inglaterra, como contragolpe del fracasado asalto a las Islas Británicas con que Napoleón venía soñando y que

(1) Véase REVISTA DE ESTUDIOS POLÍTICOS, núms. 1, 2 y 4, en que se insertan, respectivamente, los capítulos I, II y III del presente ensayo: I. “De Lepanto a Utrech”. II. “Forcejeos del Imperio”. III. “Ensenada. Después de Ensenada”.

constituía precisamente la razón del empeño con que el Corso buscaba la colaboración de España, por razones geográficas, históricas y políticas de innecesaria puntualización. Pensemos, sobre todo, retrocediendo ocho años, en la triste ocasión de la infeliz batalla del Cabo de San Vicente. A cuenta de ella, se promovieron polémicas en las que se controvertían responsabilidades y remedios, sin que para dirimir la polémica —no sólo entre marinos— fuese suficiente el fallo dictado por el oportuno Consejo de Guerra al efecto de castigar las culpas que pudieron ser apreciadas en mandos y tripulaciones. En realidad, la cuestión no se agotaba con exonerar a éste o con suspender de su empleo a aquél, ya que incluso los desaciertos o insuficiencias de tipo personal contribuían a poner al descubierto la inveterada costumbre de la improvisación o las prácticas viciosas por las cuales no se proporcionaban, ni al denuedo ni a la técnica, elementos adecuados. Como en tantas otras veces, la causa se cifraba en una política despreocupada o discontinua. De ahí que ofrezca especial interés la Memoria elevada a Carlos IV por su Ministro de Marina, D. Domingo Pérez de Grandallana, Teniente General de la Real Armada, quien empieza por afirmar la inferioridad de las tácticas española y francesa respecto a la inglesa, más otras observaciones técnicas, para concluir aliviando un tanto la suerte de los presuntos culpables: “No quisiera hablar —escribe Pérez de Grandallana, aludiendo a D. José de Córdoba, el jefe vencido en el Cabo de San Vicente— de este desgraciado General, que cuando se vió abandonado en lo más duro de él, exclamó como otro Ruyter, diciendo: *¡De tantas balas como me rodean, no hay una para mí!*, y cuya sola ex-

presión demostró el fondo de su honor y de su espíritu, lo hizo acreedor a mejor suerte, y excita en este momento mi consideración por su desgracia y la de sus desventurados compañeros, porque los considero como víctimas sacrificadas al mal sistema sobre que se sostuvo la batalla, y cuya reforma es mi principal objeto.”

El General Pérez de Grandallana, en efecto, tendía al fin de mudar radicalmente el “mal sistema” a que alude en su escrito, y en este mismo documento persuade a todos, o al menos lo intenta, de la necesidad de transformar los modos de combatir, asegurando que en tanto el cambio apetecido no se lleve a cabo, no pueden esperarse mejores resultados. Empleemos sus propias palabras: “Nada es más seguro, en mi concepto, sino el que se perderán todos los combates de escuadra, mientras estén apoyados en la formación y el orden dentro de los combates...” El de Trafalgar, que tanto importaba, se perdió, desde luego, y también, en esa trascendental coyuntura, los marinos españoles, quien más, quien menos, se esforzaron por compensar, prodigando individuales proezas, las deficiencias de todo orden que la organización de la Marina arrastraba de año en año, y aun de siglo en siglo, durante el tiempo a que se contrae el presente ensayo. No faltaron, por supuesto, de vez en cuando, voces que, según ya sabemos, llamasen a la rectificación o a la iniciativa de una eficiente política naval: Brochero, en el siglo xvii; el Marqués de la Ensenada, en el xviii... Pero tampoco faltaron, ni mucho menos, las inmoluciones heroicas que una elemental previsión debió hacer innecesarias.

Ya en las vísperas de ese memorable Trafalgar que, entre luces y sombras, abre el paso al siglo xix, el Al-

mirante D. Federico Gravina repitió los avisos y reiteró las fórmulas de solución que requería un problema, como el de nuestra restauración naval, de tan extraordinaria importancia para el cumplimiento del destino nacional. Fué con motivo del Convenio que el propio Gravina, como embajador de Carlos IV en París, negoció con el Emperador de los franceses, representado por el Ministro de Marina Decrés —4 de enero de 1815—, renovando la alianza que las dos potencias enfilaron contra Inglaterra, pensamiento obsesivo —dicho está ya— de Napoleón, interesado en lograr la ayuda de España desde que, siendo todavía primer Cónsul, se puso al habla con Urquijo, director de nuestra política exterior. En el trance del Convenio citado, Gravina no pudo por menos de salvar su personal responsabilidad en lo que se refería al cumplimiento de lo estipulado, en nota anexa redactada así: “Los treinta navíos que se piden podrán estar listos para la época designada —antes del 20 de marzo próximo o a más tardar para el 30 de ese mismo mes—; mas creo que no será posible reunir las tripulaciones necesarias para el dicho armamento, y que será todavía más difícil fabricar los seis millones de raciones que son necesarias para seis meses de campaña, y así lo he demostrado con mayor amplitud en mi nota y en todas mis conferencias.” Esa otra nota a que Gravina se remite, como embajador, “era más bien Memoria redactada como marino, fijando la atención honradamente entre las diferencias que siempre y en todo hay o resultan entre el dicho y el hecho; entre los presupuestos y las realidades, que no suelen responder a los mejores deseos”, como dice Fernández Duro, y su contenido se repite en las consideraciones que Gravina mis-

mo hubo de formular, llevado de su probidad y franqueza, al Ministro Decrés, en carta de 29 de diciembre de 1804, esto es, muy pocos días antes de la firma del Tratado.

“Aunque se armen actualmente dichos navíos —escribía Gravina, aludiendo a los que España debiera aportar a la Escuadra convenida con Francia—, habrá dos grandes dificultades en cuanto a su reemplazamiento. Estas son los marineros y los víveres. La epidemia de nuestras costas del Mediterráneo y en Cádiz ha arrebatado mucha gente de mar; una parte sufre todavía la enfermedad o convalece, y otra se ha dispersado huyendo del contagio. Habrá, por lo tanto, una gran dificultad para llevar al completo las dotaciones. La falta de trigo para hacer la galleta necesaria será otro inconveniente para el pronto armamento de los buques. Notorio es que la escasez de grano reina en toda España, y que yo no he cesado de pedir la extracción por tres meses al Gobierno francés con las más vivas instancias.” No sólo esto, que ya sería bastante; los escrúpulos de Gravina le hacen atar los otros cabos que tal vez quedaran sueltos, y continúa: “Además de estas dos grandes dificultades que conciernen a los marineros y a los víveres, existe una tercera, y es que, aun cuando no falta hoy todo lo necesario para el aparejo completo de dichos navíos, no hay en los arsenales ni en los almacenes efectos suficientes para reemplazar lo que podía ser necesario en una campaña larga y en expediciones lejanas...” Y así sucesivamente, que el traslado a estas páginas de la carta de Gravina al ministro de Napoleón resultaría cita demasiado extensa, y con lo transcrito basta para formarse idea de las condiciones en que habría de ser

librado el encuentro de Trafalgar, en el que los embates de tremenda tempestad y la indecisión del mando supremo, confiado al francés Villeneuve, quitaron toda posibilidad de buen servicio o rendimiento útil a la marinería, cargada con las tachas que eran características de las consabidas levas; a los mal equipados barcos y a la táctica adoptada, cuyos errores quedaron definidos por la autoridad técnica de D. Antonio de Escaño, que, a más, vivió la jornada, y los expuso en su Carta a D. Enrique Mac-Donnell y en sus Notas al libro de éste, *Examen militar del combate naval de 21 de octubre* (1).

Como un estribillo, los hechos alegados por Gravina o por Escaño venían de tiempo atrás, con unas u otras particularidades, y volverían a ser aducidos, en la forma que fuese, a todo lo largo del siglo XIX, y aun se utilizarían, con justificación mayor, siempre que fuese necesario examinar nuevos quebrantos navales, sin aprovechar la lección demasiado. No significaba Trafalgar, evidentemente, una derrota nueva, ni una batalla más que se perdía. Con certera percepción del caso, Fernández Duro se pregunta: “¿Qué comparación tenía el mal suceso con los desastres de los Gelves y de las Armadas que Felipe II envió contra Inglaterra...? ¿No fué excesivamente superior el menoscabo de la Marina en la refriega de las Dunas, en igual día de octubre de 1639 decidida...? ¿Pues y en Guetaria y en Palermo, cuando tantas tocas de viuda se cortaron...? Solamente en el sitio de La Habana se

(1) *Elogio histórico del Excmo. Sr. D. Antonio de Escaño, Teniente General de Marina, Regente de España en Indias en 1810, etc.*, por Francisco de Paula Quadrado y De-Roo. Madrid, Real Academia de la Historia, 1852, págs. 143-164.

perdieron doce navíos de línea; más que ahora sin que hicieran mella en las escuadras de Carlos III. ¿No se reemplazarían de igual modo los que acababa de sumir la mar...?" Hay que dar a tales preguntas —como lo hace el autor que las formula— la respuesta de que Trafalgar, en sí mismo, no representa un descalabro superior a los antes padecidos, ganando en la comparación por la extraordinaria gloria vinculada a los nombres de Gravina, Churruca, Alcalá Galiano, Alava o Valdés. Y, sin embargo, Trafalgar proyecta sobre la España contemporánea una más densa, angustiosa y dilatada sombra: como que allí es donde pasa, en última instancia, a manos de Inglaterra, el cetro que España deja caer de las suyas, viéndose privada del instrumento que la permitía compartir la dirección de Europa, y comunicarse con sus dominios de Ultramar, y resultando, por lo pronto, la víctima del antagonismo entre Inglaterra y Francia, llamado a ulteriores desarrollos.

Se frustraron, por tanto, las soluciones que habían empezado a dar los primeros Borbones al problema de nuestra recuperación naval, y se volvió a la situación penosa de los últimos Austrias. La espina de Trafalgar se clavaba mucho menos, por el contrario, en la carne y espíritu de Francia, pueblo fortalecido bajo el sol napoleónico, por las victorias del Ejército de tierra. A las siete semanas de Trafalgar, Austerlitz. Si todavía la derrota del Cabo de San Vicente pudo suscitar la briosa reacción de Mazarredo en Cádiz o la de D. Antonio Gutiérrez en Santa Cruz de Tenerife, donde Nelson dejó un brazo, la de Trafalgar sólo admitía ya un tratamiento que atacase los focos del mal, sin sentir la ofuscación de cualesquiera episodios ais-

lados, por bizarros que fuesen, haciéndose así innecesario el sacrificio por el sacrificio mismo, para que nadie pudiese decir, en lo sucesivo, como lo dijo Geoffray de Grandmaison a este propósito, que “los marinos españoles, conocedores de la insuficiencia de sus medios, iban al combate con la certeza científica de la derrota”.

Algo de esto percibió Godoy —en la plenitud de su privanza—, siquiera su visión, como en tantas otras cosas, fuese superficial e incompleta. El fomento del poder naval cuenta entre las naturales exigencias de toda política exterior, si el pueblo que ha de desenvolverla vive sobre el mar; Godoy entrevió el papel que en el orden internacional debía representar España, a la que no quiso ciertamente disminuir ni aislar. Pero estorbaron al buen éxito de sus maniobras diplomáticas la sobra de ambición personal y la falta de esas dotes que, verdaderamente, cualifican al hombre de Estado, pues no es suficiente la astucia, que en tal alto grado reconoce Hans Roger Madol a Godoy y que valió a és de muy poco en definitiva, ya que perdió todas las partidas y revistió su fracaso caracteres de catástrofe. Por otra parte, es típico de los fantascadores —y Godoy lo era— el dar por válidas las apariencias, como si en ellas tocaran realidades, creándose un mundo a su capricho, y en la política exterior de Godoy bien se sabe que alternaron el delirio de un Estado independiente en Irlanda, bajo el protectorado de España; los vislumbres del destino hispánico en el Norte de Africa, a que sirven de peregrina muestra la aventura de Alí-Bey, y los vaivenes a que le lleva un oportunismo sin tino ni rubor, en sus relaciones con Francia. Pero era fija en Godoy la idea de dar a la Marina toda su im-

portancia y crédito a los marinos. Figuraba D. Antonio Valdés entre los más prestigiosos y, haciendo suya una antigua propuesta de éste, el Príncipe de la Paz creó en 1807 el Consejo del Almirantazgo, que promovería las reformas cuyo apremio se dejaba sentir. Bien es verdad que para que Godoy se preocupase del mar y sus problemas había mediado la circunstancia de que Napoleón, en la sazón que a ambos afectaba, le urgía de continuo. Así, el Emperador encargó a Junot que hiciese al Príncipe de la Paz, entre otras indicaciones, las siguientes: “que espero de él una sola cosa, y es que la Escuadra española esté dispuesta para las grandes expediciones que he proyectado, pero que para eso se necesita dinero; solamente con dinero pueden obtenerse marineros, y el armamento necesario; que observe con pena que no hay nada preparado en Ferrol y Cádiz; que yo mismo recibo noticias dos veces por semana de mis agentes en dichos puertos”...

No hubo tiempo —porque sobrevino la Guerra de la Independencia contra el francés— de estimar las iniciativas emanadas seguramente del Consejo del Almirantazgo —compuesto de valiosos elementos—, ni de conocer el cauce que al caudal de aquéllas hubiese abierto el “Príncipe Generalísimo Almirante”, como se ufanaba en firmar Godoy, quien sabía oír con tal de que la materia de consultas o dictámenes no le afectase personalmente. En la Guerra de la Independencia, la querrela del honor nacional se substanciaría tierra adentro, y ante un empeño de tan colosal magnitud, fué menester acudir a crearlo todo, con casi tautomática eficiencia, sin otras previsiones ni reservas apenas que las del patriotismo, único punto de apoyo que históricamente ha permitido a España vencer cuan-

tas crisis institucionales la han aquejado. La Marina quedó en cierto modo al margen, por más que repercutiese en puertos, costas y barcos, la pugna planteada en términos de muy dura violencia. Nos referimos, por ejemplo, a la ocupación de El Ferrol, al sitio de Cádiz, a la fracasada expedición con fuerzas de desembarco para salvar a las plazas del litoral cantábrico, etc.

Era en campos y montañas donde los combates librados por el soldado o guerrillero contra el invasor reconocían su centro de gravedad, y apremiaba una alianza poderosa que viniese en auxilio de la frenética, pero mal equipada, resistencia española. Esa alianza se instó y obtuvo en Inglaterra, único país que podía prestarla, dado que los Estados de la Europa continental se hallaban sometidos al poder de Napoleón: ni Austria, herida por la Paz de Presburgo; ni Prusia, anulada, después de Jena, en Tilsit, podían pensar en oponerse a Napoleón, ayudando a España, si su situación geográfica lo hubiese permitido. Por otras razones, tampoco Rusia, en inteligencia con el Emperador de los franceses. Inglaterra, sí, y al acuerdo con España la empujó, más que la gestión llevada a cabo en Londres por los delegados de la Junta de Asturias, su interés propio, directo e inmediato, en arrebatarse a Napoleón el señorío del planeta. No le tocaba a España, claro está, poner los barcos en la cooperación militar alcanzada, punto menos que automáticamente, del Gobierno británico, y a éste le bastó, para cubrir su objetivo en la Península, con el campo de batalla que España misma era y con el empuje avasallador de un pueblo en armas.

Si la Junta Central y el Consejo de Regencia pararon su atención, sucesivamente, en la Marina, fué para

acomodar el personal y los servicios a las necesidades de la guerra, sacando fuerzas de flaqueza con exaltada voluntad, y ganar así el tiempo perdido en los antiguos yerros y abandonos. Detallan esta gestión documentos tan ilustrativos como la "Exposición sobre las providencias generales dadas en el despacho de Marina durante el tiempo que gobernó la Junta Central, siendo ministro D. Antonio de Escaño (15 de octubre de 1808 a 29 de enero de 1810)" y el "Extracto del Diario de las operaciones de la Regencia, en lo referente a Marina, desde el 29 de enero a 28 de octubre de 1810". Nos presentan estos documentos un cuadro de época que conviene trasladar aquí en alguna de sus partes. "La Marina —leemos en la "Exposición" del gran ministro Escaño— sufría un atraso en sus pagos que puede llamarse escandaloso; en los años anteriores no se había pagado la consignación que le estaba señalada, y se hicieron armamentos muy superiores a los medios con que contaba. No hablo de la que se le quedó debiendo en el año de 1802; y desde este tiempo se le adeudan doscientos setenta y dos millones de lo consignado para Europa, resultando de esta enorme deuda hallarse los Arsenales con pocos repuestos de efectos navales; los buques con necesidad de carenas y recorridas; la Maestranza, la marinería, tropas y oficiales mayores y de guerra, acreedores a los jornales y sueldos de muchos meses y aun años; lo mismo las dependencias de Marina en las provincias, en los hospitales y en América. Faltaba, por último, el crédito en la Hacienda de Marina, porque se adeudaba mucho a los asentistas de todas clases, por efectos entregados y consumidos en la habilitación de buques armados y desarmados."

Faltaba, como hace ver tan autorizado testimonio, no solamente la política que dirige y prevé; faltaba también la administración que atiende al cotidiano menester y, a pesar del desbarajuste predominante en el ramo, la Marina extremó heroicamente su cumplimiento del deber. “Cuando la Junta Central se hizo cargo del Gobierno de la Monarquía —continúa el ministro Escaño—, ya la fuerza sutil de Cádiz había obligado a la Escuadra francesa a arriar su pabellón en la misma bahía. Debían salir por caudales, el navío *San Fulgencio* para Lima; el *San Justo* y *Paula* para Veracruz; las fragatas *Prueba* y *Flora*, para Buenos Aires. *La Magdalena* y *Venganza* tenían orden de cruzar en las costas de Cantabria, y otras embarcaciones menores en varios puntos, con distintas comisiones. Mandé acelerar estos armamentos y su salida, dando orden para que todos los navíos y fragatas que se hallaban en los tres departamentos se estibasen y arbolasen, estando prontos para armarse. Se encargaron cáñamos a Granada y a Castellón de la Plana, maderas a Segura de la Sierra y otros montes de Marina, betunes a Castril y Tortosa, dictando providencias para obtener lo más preciso para reemplazos de los buques armados y de los que pudieran armarse; se circularon órdenes a las Sociedades patrióticas para que dieran luces sobre el modo de surtir a la Marina de efectos navales con la mayor economía, y se tomaron otras providencias análogas a este mismo asunto.”

Sigue a los párrafos transcritos el pormenor de lo realizado, y tanto de esta reseña como de la contenida a su vez en el “Extracto del Diario de las operaciones de la Regencia”, se desprende el convencimiento de que, contra viento y marea, persistía en el marino una

moral altísima: la moral que les hacía acudir —dice Escaño— “donde su honor y patriotismo les llamaba”. O como se lee en el “Extracto” antes citado: “Los individuos de la Marina Real, en medio de la indigencia en que los tenía sumergidos el Gobierno, habían conservado el pundonor de su educación primera y anhelaban ocasiones en que distinguirse.” Espíritu de Cuerpo llamaríamos a esta figura, si no torciese tal expresión un cierto sentido peyorativo. Pero es innegable que, entre todas las actividades profesionales, la del marino se distingue por típicos caracteres de sacrificio y hermandad, reforzada ésta por una persistente especie de vinculación familiar que denota la repetición de muchos apellidos en las Escalas de la Armada. En otro sentido, por lo mismo que el barco aísla, aprieta más los vínculos de quienes conviven en un infinito de cielo y mar.

Otra guerra de la Independencia —la promovida por los antiguos Reinos y Provincias de Ultramar a la metrópoli— vino a empalmar, cronológicamente, con la que sostenían los españoles frente al Imperio napoleónico. Y en esa guerra de la emancipación americana, sí que la Marina tenía mucho que hacer. Basta considerar que el Atlántico era camino obligado para las tropas y aprestos que debían alimentar la múltiple batalla reñida en las Indias. Pero lo cierto es que España no se creyó en la necesidad de mandar muchas cosas, y está por saber si hubiera podido, en el caso de proponérselo. España llevó la guerra de América con patentes fluctuaciones de criterio, con tales discontinuidades en lo diplomático como en lo militar, que se acusa una desorientación lamentable de veras, estudiada

por nosotros en otro lugar (1) y producida acaso por la escasa importancia que hubo de ser concedida a la sublevación de los pueblos hispanoamericanos, por lo que los Gobiernos que se sucedieron en Madrid, durante aquellos movidísimos años, no pusieron excesivo empeño en atacar a fondo la cuestión. Sin olvidar que las terribles luchas banderizas por cuya causa nuestra Patria estaba abierta en canal, sangrando por todas partes, evidenciaba una crisis profunda de la que era un síntoma más la postración de la Marina: crisis de fe, de ánimo, de conciencia histórica.

En cierto modo, sobran los barcos aprestados para llevar a América las tropas que, por secundar a Riego en el pronunciamiento de Las Cabezas de San Juan, no llegaron a partir, volviendo la espalda a cuanto acontecía en la América española. Pero de intensificarse las expediciones militares que la guerra en curso, indudablemente, requería, ¿se contaba con suficientes medios de transporte marítimo...? Con referencia a ese mismo año de 1820 en que Riego, alzándose con el Poder, contribuye, positivamente, a la desmembración del Imperio hispánico, nos es dado conocer la "Memoria" relativa a Marina que el Ministro del ramo —como todos los demás en cuanto a sus departamentos respectivos— estaba obligado a presentar, por un R. D. de 1813. El Ministro de Marina —lo era a la sazón D. Juan Jabat— hace el siguiente recuento: "17 navíos de línea, 15 fragatas, 12 corbetas, una urca, 17 bergantín y otros buques menores de diferentes portes y clases, hasta el total de 97 entre todos, en lugar de los 287 a que antiguamente ascendían." "Antigua-

(1) *La emancipación de América y su reflejo en la conciencia española*. Instituto de Estudios Políticos. Madrid, 1944.

mente”, dice, en efecto, la “Memoria”, sin precisar fecha. Pero, aun así, el dato es interesante. Y se lee a continuación: “De los navíos sólo cuatro se hallan armados: el uno, para reunirse, con arreglo a un Tratado, a la división de los Países Bajos en el Mediterráneo contra los piratas; el otro, cuya suerte se ignora y se teme que sea adversa, está destinado al Callao de Lima, y los dos restantes, para emplearlos en las atenciones que en Ultramar exijan las ocurrencias de aquellos dominios. Los demás necesitan reconocimientos prolijos, fuertes recorridas y grandes carenas, para quedar en estado de armamento. De las fragatas se hallan diez habilitadas, y de ellas cuatro para las atenciones de la Península, y las seis restantes para las de Ultramar en Lima, Costafirme y la América Septentrional, siendo igualmente necesario reconocer y carenar las otras para ponerlas en estado de servicio.”

Uno de los medios arbitrados para remediar esa penuria fué la adquisición en 1817 de aquellos famosos barcos rusos, por conducto del Bailío Tatischeff, Ministro plenipotenciario del Zar en Madrid: adquisición que tanto dió que hablar, y parece que no caprichosamente, en perjuicio de Fernando VII y su camarilla. Se compraron, al precio de 13.600.000 rublos, cinco navíos y tres fragatas, constituyendo una Escuadra que debería ser entregada, según el artículo segundo del Tratado, “completamente armada y equipada, y en estado de poder hacer un viaje de largo curso”. De esta manera se quiso precaver “los incalculables males que resultarían si las costas de España y las Colonias de esta grande y poderosa Monarquía, en otro tiempo tan opulenta, quedasen privadas de seguridad y protección”. Confesión triste y vano propósito. Los barcos.

resultaron inservibles, y, salvo alguno que se fué a pique o que fué apresado por el enemigo, todos acabaron en La Carraca para ser desguazados.

No obstante librarse en tierra los encuentros decisivos, la Guerra de la Independencia americana no podía prescindir en modo alguno del mar, y España precisaba un poder naval que completase y facilitara la acción militar, tampoco atendida en forma. Se plantearon bloqueos que no fué posible hacer efectivos, y se trabaron combates, como los del río Paraná o ante Montevideo, y hubo que afrontar ataques como el dirigido al Callao, sin que España pudiera oponer fuerzas proporcionadas a las que los americanos llegaron a poseer, gracias a la adquisición de barcos a los Estados Unidos e Inglaterra, a la captura de otros nuestros en acción de guerra y a la expedición de patentes de corso en favor de aventureros de diversos países. En Ayacucho se consumó la pérdida del Imperio hispanoamericano, no cancelándose por eso la preocupación que en España sugiriese el tema de sus comunicaciones con Ultramar, puesto que sobrevivían a la quiebra pueblos de condición insular, en el Atlántico y en el Pacífico, fieles a España, con lo que se aumentaba, lejos de disminuirse, la necesidad de proveer a la restauración o creación de la Marina de guerra, y, en su órbita natural, de la Marina mercante.

Aunque ésta cae fuera del tema que ensayamos, no deja de ser pertinente señalar, a los efectos de la conservación y legítimo provecho de Cuba, Puerto Rico y Filipinas, la importancia de esa política económica que hace de la Marina un poderoso agente, insustituible e indispensable de veras en casos como el muy obvio de España. El espíritu de la "Ilustración"

que aún aleteaba cuando América del Centro y del Sur se emancipó de España, era propicio al concepto y realización de la Marina mercante, por el sentido práctico a que ésta respondía, por el carácter de las Ciencias —Geografía y Economía, particularmente— que con ella se relacionaban, e incluso por el hecho mismo de su expansión universal. Jovellanos, en uno de sus más extensos “Informes”, había disertado ya sobre la materia, e hizo recordar o aprender “que las fuerzas navales de un Estado fueron siempre el principal instrumento de sus triunfos, y su Marina mercantil, el más abundante manantial de su prosperidad”. Huelga transcribir las razones de clavo pasado que Jovellanos aduce en pro de su causa. Concluyendo: “la necesidad es grande, el remedio fácil y la ocasión oportuna”. El tema se hace tópico en las Sociedades Económicas de Amigos del País que tan típicamente representan el tránsito del siglo XVIII al XIX, y en publicaciones de varia índole y arbitrios de la época. Pero las memorias, las tesis, las disertaciones, los planes, no trascienden del estrado académico o de la letra de molde, y ha de pasar mucho tiempo para que la cuestión de las comunicaciones marítimas de España y su mundo conozcan adecuadas soluciones.

En tanto transcurrían las dos guerras de Independencia —la española y la americana—, fué llamado el jefe de la Armada, D. José Vázquez Figueroa, a regir el Ministerio de Marina, en dos ocasiones. Ocupó este departamento, primero, desde el 23 de junio de 1811 a 18 de abril de 1813, y, por segunda vez, desde el 27 de enero de 1816 a 14 de septiembre de 1818. Ambas etapas de mando acreditaron al ministro Vázquez Figueroa de celoso, competente y lúcido de juicio

hasta el extremo de plantear los problemas cuya solución le incumbía con rotundidad y exactitud irrecusables. Tales virtudes marcan alto relieve en la extensa serie de documentos que, escritos de su mano la mayor parte, y bajo el título general de *Memorias*, se conservan en el Archivo del Ministerio de Marina y que esperan al investigador deseoso de dar puntual estado histórico (1) a la figura y gestión de marino tan distinguido.

Con referencia a otras Memorias de Vázquez Figueroa, es decir, a las que debía rendir, periódicamente, como todo Ministro, hay que citar la de 20 de octubre de 1812, en que aparece como hombre muy sensible a la responsabilidad del mandato que le fué conferido. No quiere efugios. “Si la Marina —declara— no es considerada como una atención, o lo es como una de poco aprecio; si el espíritu público no se decide justamente en su favor, y si el Gobierno, cualquiera que sea, no la abriga y la pone a cubierto de la maledicencia, de la intriga y de la envidia, no se dirá jamás que hay Marina, no se cuente con posesiones ultramarinas, renúnciese a la felicidad que se prometen los famosos puestos con que contamos, y preparémonos a ser el desprecio y ludibrio de cuantos quieran insultar a esta opulenta, aventajada y predilecta Monarquía.” En ese supuesto, más vale desengañarse de una vez. Vázquez Figueroa se reafirma en su punto de vista, y amplía, con plena sinceridad de criterio, el alcance de sus consideraciones: “En la absoluta precisión de que la Es-

(1) En pequeña parte utilizó el fondo documental de las inéditas *Memorias* de Vázquez Figueroa, el marino y académico de la Historia D. Francisco Javier de Salas, para componer su obra *Marina española*. Madrid, Establecimiento tipográfico de T. Fortanet, 1865.

pañía tenga Marina, es de toda necesidad mirarla y tratarla como corresponde, o de una vez extinguirla, aboliendo el Ministerio de mi cargo y despidiendo a cuantos pertenecen a este Cuerpo, empezando por mí, y sepa todo el mundo que no hay arsenales, y que no navegan los buques porque el Erario no puede sostener semejante gasto; estará más en el orden que no que salgan a la mar los navíos, fragatas y demás embarcaciones, sin gente, sin pertrechos, con los cascos podridos, y los comandantes y oficiales comprometidos con el público, que los observa, creyendo que navegan como corresponde.”

Hizo Vázquez Figueroa de antemano la afirmación dogmática que procedía: “La Nación española jamás podrá ser nación independiente al par que libre, sin una respetable fuerza naval; sin ella, no será ni rica ni comerciante, y, de consiguiente, tampoco será ni opulenta ni industriosa.” Se percibe en estas palabras un eco de otras más distantes en el tiempo: las de Ensenada, por supuesto; aquellas otras más lejanas aún del Almirante Brochero, citadas ya en su lugar: “La cosa más admitida de los que tratan razón de Estado ha sido y es que el que fuere poderoso en la mar, lo será en la tierra.” Sin embargo, diagnóstico tan sostenido no acertó a inspirar un tratamiento continuo, y Vázquez Figueroa tenía que empezar de nuevo. No dependía de él que se cumplieran las condiciones aludidas en su “Exposición” a fin de que la Marina de guerra prosperase o simplemente existiera en España, y es curioso que entre aquéllas figure el “espíritu público”: invocación en la que sería pueril advertir únicamente una infiltración, más o menos circunstancial, de los principios que luego se han llamado “do-

ceañistas”, ya que Vázquez Figueroa hablaba para las Cortes reunidas en Cádiz. Lo que palpitaba en el fondo de tal expresión y de otras por el estilo en el mismo documento —“Nación”, “público”, “opinión”...— era la verdad palmaria —entonces y siempre— de que la solución a los problemas de la Defensa nacional estriba en el calor y estímulos que proporcione el ambiente general del país: no ya en tiempos de régimen constitucional, con la soberanía reconocida al pueblo, expresamente proclamada; en tiempos de Monarquía absoluta también, no apreciándose cambios de consideración, pese al cambio operado, en el desgano por las cuestiones de Marina.

El cimiento que permanecía firme para edificar sobre él lo que fuera —¿cómo no...?— continuaba siéndolo el Cuerpo de la Marina profesional. Era lógico, por tanto, que Vázquez Figueroa, reconociendo los méritos contraídos por los marinos españoles, tanto en su aspecto militar como en el científico —por ser notorios sus servicios al estudio de la Astronomía, Navegación, Artillería, Mecánica, etc.—, diera toda su importancia al trato que el personal merecía y del que, por lo visto, no se le hacía objeto. “Desde los Comandantes generales hasta los últimos jornaleros —son palabras de Vázquez Figueroa en su Exposición— experimentan una suerte igual; del mismo modo perecen de hambre los jefes más superiores que los súbditos más ínfimos; lo mismo se queja de su desventurada suerte el que ha encanecido sufriendo los rigores de la mar y los riesgos de los combates, que el anciano operario que consumió sus días en el rudo taller de su ejercicio, honrando con su trabajo a una patria que jamás creyó le abandonara al terminar su existencia...” El remedio no podía ser más sencillo: “satisfacer puntual-

mente los sueldos". No se pagaba a nadie, cualquiera que fuese su graduación o destino, y por disciplina se cumplían a satisfacción los más penosos trabajos. Puntualizando: "La Marina de las fuerzas sutiles ha bebido hasta las heces de la amargura, y su sufrimiento no ha desmentido jamás la buena opinión de que siempre ha gozado: acaba de mandarse el desarme general de los buques, y no se ha oído una queja, porque no se trata de pagar algo de los doce meses que se adeudan; antes al contrario, estoy bien convencido de que, si mañana es menester echar mano de los mismos individuos para cualquier empresa arriesgada, no habrá uno que se excuse ni que deje de sacrificarse del mismo modo que tienen de costumbre."

El Ministro Vázquez Figueroa, atenido a sus naturales atribuciones, hizo lo que a él le incumbía: administrar con celo y probidad, establecer los Mayores Generales de Marina, abrir cursos de Estudios en los tres departamentos, planear la creación de "una Junta de Marina, Consejo, Almirantazgo (1) o llámese como quiera —según el modelo inglés— para sustraer a la Marina de los tiros y asechanzas, de la intriga y de la envidia..." Pero, ¿y los recursos que la Hacienda habría de proporcionar con carácter extraordinario...? ¿Y el régimen general de la industria y economía nacionales...? ¿Y la política de conjunto cuya dirección correspondía al Gobierno de Regencia y a las Cortes: política de conjunto en función de la cual la Marina

(1) El restablecimiento del Almirantazgo, con otras reformas, figuró en el proyecto de Decreto orgánico de la Armada presentado a las Cortes en 1820 por la Comisión de Marina, a cuyo efecto se abrió una Información ajustada al interrogatorio de 54 cuestiones, inserto en la *Gaceta de Madrid* de 1.º de agosto de 1820.

española sería un exponente o resultante...? Vázquez Figueroa volvió a ser Ministro de Marina, como antes se dice, en 1816, y por tercera vez le fué confiada esta cartera, mucho tiempo adelante, cerrado ya el ciclo histórico de nuestra anterior referencia.

Reinaba ya Isabel II, bajo la Regencia de Doña María Cristina, su madre. Era Presidente del Consejo de Ministros D. Francisco Martínez de la Rosa, y al frente del Ministerio de Marina reaparece D. José Vázquez Figueroa, que lo rige desde el 15 de enero de 1834 a 13 de junio de 1835. Han mudado mucho las cosas y las personas. Pero Vázquez Figueroa encuentra sobre su mesa de Ministro expedientes, pedimentos, instancias, de la misma clase que aquellos otros de hace veinte o veinticinco años. El desolador paisaje que él contemplara en sus anteriores etapas, permanece idéntico. “El deplorable estado —le dice el Capitán general del departamento de Cádiz, D. José de Quevedo— a que se han reducido todos los ramos de la Marina Real, en fuerza de la indiferencia y aun desprecio experimentado, desatendiéndoles de una manera que no pudo imaginarse, ofrece un cuadro verdaderamente luctuoso...” Y el Comandante general del Apostadero de El Ferrol, D. Roque Guruceta, habla en otro escrito del “poco o ningún espíritu marino de la nación y de la poca o ninguna importancia que el Gobierno ha dado en estos últimos tiempos a la fuerza naval...” Y el Comandante general del Apostadero de Cartagena, D. Alejo Gutiérrez de Rubalcaba, dice: “Muchas calamidades producidas por causas inevitables que se han ido sucediendo o reemplazando unas a otras, y algunas que han podido evitarse, entre éstas más que todas, la certeza del abandono y miseria que

parecen como vinculados en la marinería que pasa al servicio y que tanto y tan directamente trasciende a sus desgraciadas familias, han concluído con las de los buques de guerra, y se ha marchitado aquella preciosa planta, sin cuyo esmerado y cuidadoso cultivo es vano el desco de tener Marina..." Y el Brigadier de la Armada D. Casimiro Vigodet, en la "Memoria" que le fué encargada, abunda en las mismas consideraciones, repitiendo que "el abandono en que ha caído la Marina militar la puso al borde del precipicio". Y otro Brigadier de la Armada, D. Alonso de la Riva, en otra "Memoria", repite lo mismo y, hablando en concreto de los arsenales, escribe: "No son más que un patrimonio de los asentistas, pues si algo encierran, casi en total pertenece a ellos; porque lo demás se puede reducir a algunos efectos que el tiempo no ha podido acabar, como son los cañones viejos y anclas, pues por lo que respecta a repuestos o acopios de madera curada o por curar, nada hay se puede decir, siendo la primera tan necesaria para construcciones y carenas: y sólo acaso los restos de algún buque desguazado, que por no poderlo carenar a tiempo, se pudrió..." En idénticos tonos se describen a continuación los almacenes, los obradores, los diques, las partes todas de un arsenal, y se singularizan los datos relativos a los Caños de La Carraca: "sin limpiar hace años, cada día están con más fango, habiéndose echado a perder la draga de vapor que se había comprado para limpiarlos..." (1).

Da no poco que pensar la continua fluencia de la vena crítica en España, y se llega, desde luego, a creer que si existen estos o aquellos males no será porque

(1) *Marina Española*, F. J. Salas, págs. 212 y sigs.

falte quien los denuncie. Corregir o mejorar ya es otra cosa, por lo que junto a la masa enorme de testimonios y juicios sobre la ruina de la Armada española, representa muy poco en cantidad — como en otro cualquier aspecto de la crisis nacional — el grupo de los que se aplicaron a salvar lo que se pudiera y a rehacer el patrimonio naval de nuestra Patria. Verdaderamente, el empeño era difícilísimo, mas a facilitarle no ayudaba del todo la lección recibida por la España que había pasado, con el alma en vilo y el cuerpo maltrecho, de un régimen a otro, sin que las nuevas leyes fuesen bastante a impedir que continuaran prevaleciendo resabios y prejuicios, modos de discurrir o de comportarse que requirían enmienda. Pero no amplíemos el campo de nuestra observación, y limitémonos a repasar el estado comparativo de la Armada al principio y al fin del reinado de Fernando VII, que hallamos en la clásica obra de Fernández Duro (1), ante todo, repertorio documental utilísimo.

Según el estado de referencia, el material de que la Armada española disponía en 1808 era el siguiente: navíos, 42; fragatas, 30; corbetas, 20; jabeques, 4; urcas, 15; bergantines, 50; paquebotes, 4; goletas, 38; balandras, 10; embarcaciones de fuerza sutil, 15.

Véase el contraste con los datos que, paralelamente, corresponden a 1834: navíos, 3; fragatas, 5; corbetas, 4; jabeques, 0; urcas, 0; bergantines, 8; paquebotes, 0; goletas, 7; balandras, 0; embarcaciones de fuerza sutil, 8.

Levantar de tan honda caída a la Marina española reclamaba un número tal de asistencias políticas, eco-

(1) *Armada española desde la unión de los Reinos de Castilla y de Aragón*, tomo IX, pág. 365.

nómicas, sociales, etc., que la realidad nacional estaba muy lejos de proporcionar. Cuando España se libera del francés y cuando no tiene más remedio que aceptar el hecho consumado de la emancipación americana, la guerra civil, englobando motivos que superan los simplemente dinásticos, arrebató a todos el fruto de una amable convalecencia. Con los pésimos efectos de la recaída se mezclaron, en la debida proporción y por lo que hace a lo puramente técnico, las necesidades determinadas por el paso, en la navegación y, por consiguiente, en las construcciones navales, de la vela al vapor, surgiendo problemas que nuevos adelantos (1) complicarían después y que la industria española estaba harto lejos de poder afrontar.

Mucho hubo que trabajar para ponerse de nuevo en camino hacia una estimable Marina de guerra, y cuantiosa parte de los esfuerzos a ese propósito desarrollados se vinculan al nombre de D. Mariano Roca de Togores, desde 1848 marqués de Molíns. Este benemérito hombre civil, literato más que nada, se interesó por la Marina de modo excepcional, no aceptando en su carrera política cualesquiera departamentos ministeriales, según uso impuesto por combinaciones de

(1) "Como los cascos eran aún de madera, bastó para salvar la primera crisis el artículo 8 de la ley de 1.º de noviembre de 1837, permitiendo, libre de todo derecho, la introducción de las máquinas necesarias para los buques de vapor... Mas a medida que las máquinas motoras llegaban a maravilloso adelanto en mayor potencia con menos gasto y menor desplazamiento, sobrevino otra transformación mucho más trascendental en las construcciones navales, con la fabricación de los cascos de hierro y acero. Los grandes vapores de casco metálico representaban la paralización y ruina inevitable de todos los antiguos astilleros... Nuestra Patria era una de las potencias marítimas menos preparadas para hacer frente a esta revolución. Faltábale los asientos de la gran industria y los recursos de una vigorosa constitución económica." *Del poder naval en España*, J. Sánchez de Toca, pág. 77.

partido o grupo; más bien procuró mantenerse fiel a inclinaciones de su espíritu. Fué Ministro de Marina desde el 24 de diciembre de 1847 a 14 de enero de 1851, bajo la presidencia del General Narváez, y de 19 de septiembre de 1853 a 18 de junio de 1854, bajo la de D. Luis José Sartorius, volviendo a serlo mucho más tarde, con D. Antonio Cánovas del Castillo, en el primer Gobierno de la Restauración. Molíns reorganizó el personal y los servicios de la Marina y fomentó, en el grado que estaba a su alcance, las construcciones navales, siendo él también quien impulsó la construcción en San Fernando del Panteón de Marinos Ilustres, en homenaje a gloriosas y edificantes memorias.

Gracias a los barcos salidos de nuestros astilleros de Cádiz, El Ferrol y Manila, a las reparaciones que pudieron efectuarse en el material viejo, y a alguna adquisición en Inglaterra, se pudo fundamentar en algo la ilusionada fe de que España volvía a tener Marina. Hablar de “renacimiento”, como lo hacía la literatura oficial y la prensa de la época, impresionada por ciertos destellos de la política militar y exterior del reinado de Isabel II —sobre todo, en la etapa de la Unión Liberal—, significaba una excesiva licencia del lenguaje. No renacimiento, pero sí gestación de algo que pudo gozar de mejor futuro. En demostración de lo conseguido, se organizó en la bahía de Alicante un día de 1858 la revista a que asistió la Reina, con gran aparato de Corte y cálido aire de solemnidad brillantísima. “El espectáculo —según la descripción de don Manuel de Mendívil, en su *Méndez-Núñez*— no era homogéneo, pecaba de abigarrado, y aun de absurdo, porque la transición iniciada en el material naval se traducía en una especie de muestrario de buques de

todas castas y colores. Pero era un principio, era una promesa y era también una esperanza. Contemplaron los Reyes... las fragatas *Isabel II* y *Perla*, que no eran nuevas, pero sí estaban remozadas con nueva artillería y flamante aparejo, y el navío *Key Francisco de Asís*, recién construído, aunque anticuado ya e inútil, pese a sus 84 cañones, porque no tenía máquina auxiliar; contemplaron también los vapores de ruedas *Liniers*, *Santa Isabel*, *Pisarro*, *Isabel la Católica*, *Leopanto* y *Piles*; contemplaron la fragata *Petronila*, de 37 cañones, máquina de 300 caballos y ¡hélice!; contemplaron, por último, un *pailebot* y falucho, *Corso* y *Lince*, de las flotillas sutiles guarda-costas. Y embarcaron los Reyes en su falúa, que tripulaba el propio Ministro de Marina —D. José María de Quesada—, y visitaron uno por uno todos los buques empavesados, mientras los cañones tronaban, y la marinería, de pie en las vergas, daba los vivas de ordenanza, y la fragata inglesa *Curlew* y la francesa *Impetueuse* se sumaban al agasajo..." Estampa romántica, risueña ilustración de una historia desigual, que no acabaría bien.

Los raros fulgores del reinado de Isabel II procedían, especialmente, de la política exterior. Parecía que España la iba a tener, con la Marina y el Ejército por preciso instrumento, más el orden interior asegurado, condiciones esenciales para ganar el respeto de las demás potencias. Gobernando Narváez, al tiempo difícilísimo de las consabidas "tormentas del 48", dijérase que España recobraba su iniciativa en la esfera internacional. A este período de autoridad y general mejora, pertenecen tres hechos tan significativos, cada cual en su línea, como la intervención de España en

Portugal, encomendada al General D. Manuel Gutiérrez de la Concha; la entrega de sus pasaportes al Embajador de Inglaterra Mr. Bulwer en las circunstancias conocidas, y la expedición de una Escuadra y un Cuerpo de Ejército, mandados, respectivamente, por los Generales Bustillo y Fernández de Córdova, a Italia, en auxilio de Pío IX. Como es sabido, O'Donnell aventajó a Narváez —por no cubrir éste con Gobiernos de su propia presidencia toda la “Década moderada”— en la estabilidad de su poder, y en el Gobierno largo de la Unión Liberal —de 30 de junio de 1858 a 17 de enero de 1863— se encuadran otros sucesos que de igual suerte acusan una viva pulsación en la desmadrada política y aun en el desorientado, más que decaído, pueblo español. La guerra de Africa, que le hizo vibrar de entusiasmo, merced a figuras y episodios de romanesca traza; la anexión de Santo Domingo, más por lo que hiciese suponer que por su valor en sí misma y efectivas consecuencias; la campaña de Cochinchina, en que con tanta abnegación como denudado trabajó España para otros, y la espinosa cuestión de Méjico que el General Prim, jefe del Cuerpo expedicionario, acertó a liquidar —por lo que a los españoles tocaba— con oportuna decisión, hicieron salir a nuestra bandera de su confinamiento en el solar patrio, si bien el hecho de su gallardo flamear en tierras y mares lejanos no fuese seguido, por razones varias, de la merecida fortuna. Pero en tales pruebas, traída y llevada por ráfagas de acierto o de error, España acreditó, una vez más, su capacidad extraordinaria para recorrer el mundo, y en colaboración con el Ejército, la Marina supo cumplir con su deber en el alto grado que siempre marcarse, con tanto más irrecusable prestigio

cuanto que no lo comprometió de manera alguna en el juego al uso de conspiraciones y pronunciamientos.

En el Pacífico aguardaba a la Marina española ardua ocasión en que alardear de sus virtudes. El detalle de las operaciones a que España fué llevada por equívocos políticos y diplomáticos nacidos de su tirante relación con Chile y Perú, nos lo ofrece cualquier Historia contemporánea y, de modo particular, un autorizado estudio monográfico de D. Pedro de Novo y Colson (1). Por él sabemos al pormenor las incidencias de una campaña predestinada al sacrificio, sin compensaciones de otra índole, no importando aquí, en función del resultado, a qué lado cayeron los laureles de la victoria en el famoso combate del Callao, 2 de mayo de 1866. No se trataba de ganar un territorio, sino de mantener un prestigio en pie, a costa de lo que fuere. El Gobierno de Madrid se veía en el trance de exigir a la Marina que salvase el buen nombre de España. El Ministro de Estado, D. Manuel Bermúdez de Castro, le encarecería un esfuerzo desesperado a Méndez Núñez, sucesor del malogrado Pareja en el mando de la Escuadra: "Confiado a Dios, a la virtud de nuestro derecho y al honor y bravura de nuestra Armada, el triunfo de nuestra causa, en la firme inteligencia de que más vale sucumbir con gloria en mares enemigos que volver a España sin honra ni vergüenza." Méndez Núñez contestó: "Si desgraciadamente no consiguiese una paz honrosa para España, cumpliré las órdenes de V. E. destruyendo la ciudad de Valparaíso, aunque sea necesario para ello combatir antes

(1) *Historia de la guerra de España en el Pacífico*. Madrid, 1882.

con las Escuadras inglesa y americana, aquí reunidas, y la de Su Majestad se hundirá en estas aguas antes que volver a España deshonrada, cumpliendo así lo que Su Majestad, su Gobierno y el país descan; esto es: primero honra sin Marina que Marina sin honra.”

Ante esta disyuntiva, sobremanera dramática, de honra o Marina, la réplica parece fácil al hombre de hoy: ¿Por qué no las dos cosas...?

M. FERNÁNDEZ ALMAGRO.
De la Real Academia de la Historia.