



- ◆ Trabajo realizado por el equipo de la Biblioteca Digital de la Fundación Universitaria San Pablo-CEU
- ◆ Me comprometo a utilizar esta copia privada sin finalidad lucrativa, para fines de investigación y docencia, de acuerdo con el art. 37 del T.R.L.P.I. (Texto Refundido de la Ley de Propiedad Intelectual del 12 abril 1996)

# LA ARISTOCRACIA EN LA ARMADA ESPAÑOLA DURANTE LA EDAD CONTEMPORÁNEA (1789-1980)

Por AGUSTÍN RODRÍGUEZ GONZÁLEZ

*Historiador*

## INTRODUCCIÓN.

No abundan en nuestro país, pese a las apariencias, los estudios sobre nuestras Fuerzas Armadas, tanto en lo institucional, lo social o lo bélico, pese a su más que evidente interés para comprender nuestro pasado, lo que no deja de resultar sorprendente por más que la cotidiana realidad nos haya acostumbrado a ello. No entraremos aquí a juzgar los motivos de ese relativo vacío historiográfico, pero sí señalar que resulta aún más notorio por cuanto en los no demasiado abundantes estudios de interés sobre la cuestión, y curiosamente, pese a las grandes diferencias no ya metodológicas sino incluso ideológicas que muestran tales trabajos, suelen mostrar una no menos sorprendente coincidencia: la de identificar de forma tan mecánica como abusiva a las Fuerzas Armadas con el Ejército de Tierra en exclusiva.

Ello podría explicarse, aunque no justificarse, en el caso del Ejército del Aire por su relativa juventud, nacido a raíz de nuestra Guerra Civil, pero que, de hecho, prolonga su historia desde la creación de las Aeronáuticas Militar y Naval en el segundo decenio del siglo XX.

Pero donde la cuestión adquiere ya matices sonrojantes es en el de la Armada, que parece añadir

a los mencionados motivos de relativo desinterés que afecta al Ejército de Tierra, algunos otros propios que la convierten en una auténtica desconocida, salvo por lo referente a algunos tópicos que insisten en la noción de decadencia, atraso industrial y técnico concluyendo todo en un desastre colonial.

Si bien ese vacío se va llenando poco a poco en algunos aspectos, resalta aún la práctica inexistencia de trabajos sobre ella como institución, su composición social o su toma de postura ante tan decisivas coyunturas nacionales como la Guerra de la Independencia, la Emancipación Americana o la larga y dificultosa Revolución Liberal española, por citar algunos ejemplos.

Ciñéndonos a los aspectos sociales y políticos, y salvo por lo que se refiere a nuestra Guerra Civil y ello de forma aún incompleta, resulta tan curioso como significativo que, gracias a los manuales de divulgación o a la novela histórica, sean más conocidos para el lector culto español los avatares de toda índole en su carrera profesional de un marino británico o estadounidense que los de un español.

A llenar este vacío, en la medida de nuestras modestas posibilidades, se dirige este trabajo, que pretende más que nada suscitar el interés por una cuestión que ha estado tan injusta como largamen-

te relegada. En él nos proponemos no sólo estudiar el número y peso de la nobleza titulada en la Armada, desde fines del siglo XVIII a la actualidad, sino el posible impacto de ideas aristocratizantes en la institución. En este primer trabajo, que deberá ganar en otros sucesivos tanto en profundidad como en amplitud, se planteará pues una cuestión como la tan debatida de la pervivencia de estructuras y mentalidades propias del Antiguo Régimen mucho después de su formal desaparición. Así podremos no sólo construir una historia de la institución, sino que ésta, como es obvio, nos dará también una imagen de los cambios y de su ritmo en la sociedad española.

Y la elección del título responde también a una necesidad e interés evidente, pues justamente en el servicio de las armas, tradicionalmente conferido al estamento de la nobleza, y los cambios en su orientación y protagonismo, nos ofrecen una tan viva como interesante imagen de la evolución de la sociedad y Estado españoles en la era contemporánea.

## **EL PUNTO DE PARTIDA: LA «NUEVA PLANTA» DE PATIÑO.**

Indudablemente, la historia de la Armada española no comienza con la instauración de la dinastía borbónica en España en la persona de Felipe V. Sin embargo, por movernos dentro de unos límites cronológicos muy precisos, debemos limitarnos a un rápido resumen de la situación que el joven monarca encontró a su subida al trono.

Como es bien sabido, la honda labor reformadora y racionalizadora de los ministros del nuevo rey y de toda la dinastía durante el siglo XVIII tuvo uno de sus máximos exponentes en la Armada, juzgada como instrumento básico de política exterior, de defensa nacional y del vasto mundo ultramarino, e incluso, y de forma muy marcada, de ilustración y progreso científico y técnico.

Hasta entonces, los mandos navales españoles se habían reclutado, como era habitual, entre la aristocracia, no desdeñando los poseedores de grandes títulos tales cargos, por más que algunos, como el de Almirante de Castilla y el de Almirante de las Indias, fueran ya más honoríficos que efectivos. Pese a la indudable dureza en la época de los via-

jes por mar y las aún más duras campañas navales, el mismo Carlos V había dado el ejemplo, con sus continuas travesías y con su participación personal en las empresas de Argel y Túnez (1). Y desde entonces no habían faltado las personas incluso de sangre real en estos menesteres, citaremos el caso de los dos Juan de Austria, el de Lepanto, y Juan José, en el reinado de su hermanastro Carlos II. Y en cuanto a la más alta nobleza, no podemos olvidar los repetidos mandos de vástagos de la casa de Alba, desde don García y don Fadrique de Toledo, por citar los casos más notorios, los de la de Medina Sidonia, Osuna y tantas otras.

No había entonces grandes diferencias entre un mando naval y otro terrestre, pues de hecho muchas de las operaciones militares resultaban ser anfibia, aunque existiera una cierta «especialización», procedente de la experiencia en campaña. Pero, y sobre todo, conviene recordar la existencia hasta el siglo XVIII de un mando y jerarquía «dual» en nuestros buques de guerra: de un lado los «técnicos» en la navegación, de maestre, piloto, contra maestre, marineros y pajes, atentos a los aspectos de navegación y que formaban la «tripulación», mientras que la «guarnición» era enteramente militar, con sus grados de capitán, teniente, alférez, sargentos, soldados y criados, que entendía del aspecto puramente militar. De la unión de ambas, tripulación y guarnición, nace el concepto de «dotación», que todavía se utiliza hoy para designar al conjunto del personal embarcado en un buque de guerra. Por tanto, ambos mandos estaban separados, y sólo en ocasiones, el capitán lo era de «mar y guerra», denominación que hoy subsiste, como tantas otras que recuerdan nuestro pasado, en la marina portuguesa. En cualquier caso, el personal de mando marino no tenía que ser necesariamente de noble origen, bastaba en muchas ocasiones con que lo tuviera «honrado».

Todavía en 1721, una Ordenanza algo más concisiva estipulaba que no lo eran «los hijos de verdugos, pregoneros, lacayos, cocheros, mozos de

---

(1) Un somero apunte de la actividad e interés naval del emperador en A.R. Rodríguez, «España, potencia naval» y «La monarquía de Carlos V y sus viajes por mar», en *Carlos V, V Centenario*, separata de la *Revista Española de Defensa*, Madrid, n.º 149, de julio-agosto de 2000. Madrid, Ministerio de Defensa.

caballerías y otros, así como los de negros, gitanos, judíos y herejes».

Secundando a la alta nobleza, constituían la oficialidad hidalgos de menor fortuna pero de mayor profesionalidad, especialmente los de procedencia norteña, vascos y montañeses, donde la hidalguía era casi universal, y catalanes y mallorquines, con una gran base de pequeña nobleza. Muchos de estos hidalgos obtuvieron como recompensa a sus servicios títulos de nobleza, como los Bazán, marqueses de Santa Cruz y de El Viso, y tantos otros. Pero incluso sin obtenerlos, los de hidalga condición llegaban, por méritos propios, a las más altas responsabilidades.

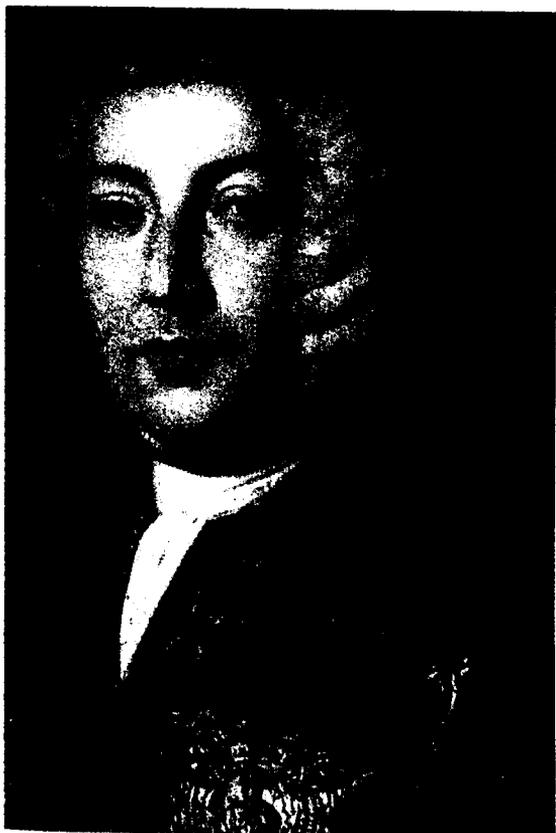
Esta situación no cambió en lo esencial hasta bien entrado el siglo XIX, como veremos, pero ya a finales del XVII la espantosa sangría provocada por una tan continua como dura campaña naval contra

enemigos regulares o piratas, la crisis subsiguiente del comercio y la pesca, hasta entonces verdadera «cantera» de mandos y vocaciones navales, y la necesidad ineludible de proporcionar una enseñanza regular a los mandos de la escuadra, llevó a la creación en 1683 del Colegio de San Telmo de Sevilla, verdadera Escuela de Náutica de la época y sucesor de la Universidad de Mareantes surgida el siglo anterior al calor de la Casa de Contratación.

El Colegio de San Telmo de Sevilla, y el de Málaga, creado ya en 1786, proporcionaron durante largos años la formación técnica imprescindible a los futuros oficiales de marina, hasta que con Patiño, como veremos, tuvieron su propio centro. También y no menos importante, los Colegios de San Telmo instruyeron los cuadros de mando subalternos pero imprescindibles para la Armada y marina mercante: pilotos, contramaestres, etc.

Ahora bien, apenas terminada la Guerra de Sucesión, el ministro de Marina, Patiño, creó en 1717 la Real Compañía de Guardias Marinas, para formar en exclusiva los oficiales de mando en los buques, ya por completo desligada del San Telmo. La idea venía de la creada por Colbert en Francia en 1669, pero intentaba conciliar la enseñanza excesivamente académica francesa con la casi enteramente empírica propia de la Royal Navy. Sus componentes estaban doblemente distinguidos, al ser considerados como Guardia Real, con todas sus prerrogativas, incluyendo la preferencia y el mayor grado si pasaban al Ejército. Por ejemplo, su capitán era coronel; el teniente, teniente coronel, y el alférez, capitán. Es decir: dos grados por encima del Ejército, lo que se convertía en algo regular para cualquier oficial de la Armada que pasara a prestar servicios en tierra (2).

Ello venía explicado por la mucha mayor formación recibida que en el Ejército, todavía sin una institución central de enseñanza, donde se reducía a las escuelas regimentales, por lo general de escaso nivel, y que salvo en los casos de Artillería e Inge-



**Don Juan José Navarro, uno de los grandes marinos del XVIII, recompensado con el título de marqués de la Victoria, tras la obtenida sobre la muy superior británica en cabo Sició en 1744. (Museo Naval de Madrid).**

(2) Sobre el particular, conviene referirse a los trabajos de J.M. Blanca Carlier, «Los Colegios de Pilotos, la Academia de Guardiamarinas y otros centros docentes de la Armada» y «La Escuela Naval Militar, su origen histórico», aparecidos ambos en la *Revista de Historia Naval*, del Instituto de Historia y Cultura Naval de Madrid, en el n.º 40, pp. 41-57, y n.º 32, pp. 11-44.

nieros, apenas daban más formación que las de Ordenanzas y táctica elemental. Por contra, los guardiamarinas estudiaban Aritmética, Álgebra, Geometría, Trigonometría, Cosmografía, Náutica, Fortificación, Artillería teórica y práctica, Armamento, Evolución Militar, Construcción Naval, Maniobra de Naos, etc., lo que les convertía, y especialmente en un país que había perdido el ritmo de la revolución científica iniciada en el siglo anterior con Newton, Kepler y Galileo, en un cuerpo de elite en todos los sentidos. En este sentido conviene recordar que la Compañía de Guardias Marinas de Cádiz (en 1777 se crearon otras en los departamentos de Ferrol y Cartagena) dio origen al Observatorio Astronómico, una de nuestras primeras y más prestigiosas instituciones científicas.

Pero no bastaba al parecer con ser «oficial», debían ser y comportarse además como «caballeros», pues las enseñanzas incluían materias como la Música, Danza, Esgrima y los idiomas extranjeros.

Para entrar en ella era imprescindible ser caballero hidalgo notorio, saber leer y escribir, tener la adecuada fortaleza física, y contar entre catorce y dieciocho años. La primera condición, la que más nos interesa, lo era a salvvedad de que ya fuera caballero de alguna Orden Militar o tuviera un hermano mayor ya admitido. Con la edad se hicieron excepciones notables, pero también se hizo con la sangre, pues se permitió un cierto resquicio para el talento, permitiendo la entrada a título de «aventureros» a personas de hidalguía no probada, pero de mérito. Así ingresaron en la Armada personas de tanto relieve como Ulloa, el jefe de escuadra Santiago Liniers, virrey del Río de la Plata, y otros muchos.

Los aspirantes debían presentar, por tanto, y salvo las mencionadas excepciones, pruebas de ser hidalgo. Tal documentación, en extracto, ha sido publicada en una monumental obra de siete volúmenes, pero debemos insistir en que no resulta exhaustiva, pues aparte de los mencionados «aventureros», muchos otros oficiales de la Armada procedían del Ejército, siendo ya tenientes o alféreces regimentales, cambio tal vez motivado por el prestigio superior de la Armada, o por ser una hábil manera de soslayar al menos en parte la dura formación de guardiamarina. El caso, por lo visto por nosotros en los expedientes personales de muchos marinos, era muy frecuente, y se daba incluso en personas de la más alta condición

y con ilustres progenitores en la Armada. Por ejemplo, en el de don Jacobo Fitz-James Stuart, que siendo teniente de Infantería del regimiento Princesa pide pasar a la Armada el 28 de febrero de 1777 como alférez de navío. Como se habrá podido observar por sus apellidos, era un vástago de la casa de Berwick y Liria, y tampoco le faltaban apoyos familiares, pues su padre, don Pedro, que también empezó en el Ejército aunque en Caballería, llegó nada menos que a la dignidad de capitán general de la Armada. Don Jacobo no pasó de capitán de fragata, al morir prematuramente por causas naturales en marzo de 1798, tras haber acreditado su valor en un encuentro singular entre su fragata y la del propio Nelson, quien no se recató en alabar el comportamiento del español (3).

## **LA NOBLEZA TITULADA EN LA ARMADA DE LA ILUSTRACIÓN.**

Con esta referencia personal entramos en la cuestión del peso y significación de la nobleza titulada en la Armada. Para establecerlos con alguna precisión, aparte de otras fuentes, contamos especialmente con el anual Estado General de la Armada, que informa de todo el personal de graduación superior a guardiamarina que presta su servicio en ella y que, iniciada su publicación por entonces, llega a nuestros días. En el Estado General, aunque con alguna variación según la época, consta el nombre, fecha de nacimiento, tiempo de servicio, graduación y destino de cada uno, así como las recompensas obtenidas, y muy especialmente, el título de nobleza, que en los primeros años sustituye al nombre de la persona.

Pues bien, del análisis de estos datos se llega a la conclusión de que la presencia de títulos nobiliarios en la Armada es relativamente escasa, y pare-

---

(3) Archivo Álvaro de Bazán de la Armada (El Viso del Marqués, Ciudad Real), en lo sucesivo citado como AAB. Expedientes Personales, Cuerpo General, Jacobo Fitz-James Stuart. Sobre el combate con Nelson, *vid.* del autor de estas líneas «Una derrota naval de Nelson en 1796», en *Revista General de Marina*, tomo 236, correspondiente a junio de 1999, pp. 795-799. Para la documentación sobre pruebas de nobleza *vid.* D. de la Válgema y Barón de Finestrat, *Real Compañía de Guardias Marinas y Colegio Naval. Catálogo de Pruebas de caballeros aspirantes*, Madrid, Instituto Histórico de la Marina, 1943-1956, 7 vols.

ce inferior a la existente durante el reinado de la Casa de Austria, aunque para este caso no disponemos de repertorios semejantes.

Por ejemplo, en el del año 1793, sólo figuran cuatro con título entre 19 tenientes generales, dos entre 31 jefes de escuadra, otros dos entre los 35 brigadieres, y uno sólo entre los 154 capitanes de navío. No contabilizamos graduaciones inferiores por pensar que las cosas no cambiarían mucho, pues dada su relativa juventud, resulta dudoso el que, incluso en caso de tener derecho, hubieran podido heredarlo por muerte de su progenitor.

Pero aún hay más, de los nueve títulos encontrados, no menos de siete corresponden a dignidades otorgadas por la Corona en premio a sus servicios en la Armada, y en todos los casos menos en uno, se trata del primer titulado, por lo que sólo dos corresponden a nobleza titulada con anterioridad (4).

Otro punto de vista nos lo ofrece la propia cúspide de la Armada: los capitanes generales, de número mucho más reducido, pero a los que se supone que la posesión de un título ayudaría en sus carreras profesionales: de las 15 personas que llegaron a la más alta dignidad en la Armada, desde el primero, don Juan José Navarro, en tiempos de Felipe V, hasta don Juan María Villavicencio de la Serna, que ascendió en tiempos de la Guerra de la Independencia, sólo seis aparecen con título, y de hecho, cuatro de ellos vuelven a ser premiados por sus servicios, con la sola excepción del citado don Pedro Fitz James Stuart, y tal vez, de don Francisco de Borja y Borja, marqués de los Camachos (5).

Este hecho lo hemos podido constatar en las fichas biográficas de muchos marinos, ilustres por un motivo u otro, en la *Enciclopedia General del Mar* (6),

---

(4) Se trata, salvo error u omisión por nuestra parte, del marqués de Casa Tilly, conde de Casa Rojas, marqués del Socorro, conde de Morales de los Ríos, conde de la Conquista y marqués de Casares, títulos todos concedidos en el anterior y presente reinado a marinos por sus servicios. Los dos únicos que no tienen ese origen parecen ser los de marqués de Arellano y marqués del Castañar.

(5) Estado General de la Armada, año 1980, Apéndice: «Nota Cronológica de los que alcanzaron la dignidad de Capitán General de la Armada Nacional».

(6) Obra colectiva realizada bajo la dirección de J.M. Martínez Hidalgo, Ediciones Garriga, Barcelona, 1988 (cuarta edición), en 9 vols.

obra básica de referencia, así como en numerosas monografías sobre la vida de los marinos de la época, en las que los esfuerzos de los autores por enaltecer el linaje de los biografiados son tan bien intencionados como reveladores de que se trataba de simples hidalgos.

Incluso para el reducido (y decreciente por varios motivos) número de personas con título nobiliario de la época, parece de nuevo una proporción escasa, y más en un servicio de armas y al rey, en un cuerpo de elite, contrastando, como ya hemos visto, con la presencia mucho más evidente de grandes títulos en mandos navales durante la Casa de Austria (7).

El cuadro parece evidente; aunque la práctica totalidad de los marinos (salvo los «aventureros» y alguna excepción más) eran de origen hidalgo, se limitaban a ser eso, segundones de las grandes familias de la aristocracia o parientes colaterales que raras veces llegan a heredar el título. Es más, no suele suceder que una vez obtenido el título, como premio por el rey o por herencia, los herederos del beneficiario suelen ingresar en la Armada, aunque sí de nuevo segundones y otros parientes.

La cuestión parece resumirse en que la Armada del XVIII atraía a numerosos jóvenes de origen noble, pero sin grandes rentas ni títulos, deseosos de mejorar su condición a consecuencia de una arriesgada y dura, pero prometedora, carrera naval. De hecho, se ofrecían varias opciones a dichos aspirantes: la de una carrera científica, como astrónomo, matemático, cartógrafo o ingeniero; la de una carrera político-administrativa que en la época también podía ser cortesana, o una puramente naval militar. Aunque hubo marinos que destacaron o se dedicaron casi en exclusiva a una de ellas, la excelencia del *cursus honorum* del marino era compaginar las tres y, en lo posible, esto era lo que buscaba la institución. No era extraño que héroes de Trafalgar, como Churruca o Alcalá Galiano, hubieran previamente destacado como eminentes científico y explorador, respectivamente.

---

(7) El trabajo de J.L. Pando Villarroya, *Títulos nobiliarios en la Armada Española*, editado por el autor en Madrid en 1982, que recoge —aunque declaradamente de forma no exhaustiva— todos los nobles titulados que han servido en la Armada, abona tal hipótesis.

A estas facetas cabía añadir además las de la diplomacia, con casos como Jorge Juan, el ilustre científico, enviado como embajador plenipotenciario a Marruecos, o Mazarredo, uno de nuestros mejores marinos de fines de siglo, encargado de firmar la paz con la Regencia de Argel por aquel entonces. Otra función, aún más importante, fue, sobre todo a partir de la segunda mitad del siglo XVIII y hasta la emancipación, la de virreyes en América, llegando a haber cuatro en el de Nueva España, dos en Perú, dos en Nueva Granada y dos en el Río de la Plata, aunque sólo fueron ocho las personas, por ocupar el cargo sucesivamente en virreinos distintos. De ellos cinco tenían título, pero con la sola excepción del marqués de la Vega de Armijo, esos títulos fueron recompensas a su labor otro más era hermano del conde de Taboada. De nuevo, y con excepciones, incluso en tan alta dignidad, escasean los grandes títulos, salvo los obtenidos coetáneamente, y no faltan los segundones (8).

A falta de títulos nobiliarios, muchos oficiales de la Armada solicitaban el ingreso en alguna de las Órdenes Militares, también mencionado en los Estados Generales, justo después del título (si lo tenía) pero antes que las condecoraciones, incluso de la Orden de Carlos III, lo que prueba el valor que se otorgaba a dicha merced. La presión debió de ser tan fuerte que las Ordenanzas de la Armada del año 1793, en su artículo n.º 59, título 1.º, tratado 2.º, concedían el derecho a los oficiales de Marina de obtener ese ingreso a los ocho años de servicios, lo que era prácticamente universalizarlas, aunque, en resumidas cuentas, y dada la escasez de vacantes, las concesiones se dieron con cierta parsimonia, y por lo que se observa en los Estados Generales, generalmente sólo suelen ostentarlas los de alta graduación (9).

Cabe, sin embargo, encontrar alguna explicación a ese, aunque no bien documentado, al parecer evidente desapego de la nobleza titulada por la carrera naval. En nuestra opinión tiene causas muy

concretas de un lado, la nobleza europea inició ya desde la segunda mitad del XVII un relativo distanciamiento de la carrera de las armas en general, que tradicionalmente había monopolizado, al menos en teoría, y que constituía desde la Edad Media su razón de ser como estamento.

Este fenómeno, visible en los Ejércitos, fue mucho mayor en las Armadas, y en parte por motivos análogos, aunque mucho más notorios y de mayor fuerza en el aspecto naval. Esta nueva realidad fue la creciente profesionalización y dedicación de los marinos de guerra, desde al menos fines del XVI, y muy marcadamente desde el siglo siguiente. En efecto, la apertura de las rutas oceánicas con todo lo que trajo de incremento del comercio ultramarino, mejoras técnicas, etc., implicó que las campañas navales no eran ya simples expediciones ocasionales cuya suerte se decidía en el espacio de pocos meses. El mando de una Flota de Indias implicaba



NOTE MARINERIL SOCORRO, CABALLERO DE CRISTO Y SAN JUAN DE LOS RIOS, ASÍ EN LA PLAZA DE CALDERA, MARINA EN EL AÑO DE 1776. SU PADRE Y COMENDANTE EN JEFE EXCELENTE DESTINADO A LA GUERRA DE LA INDEPENDENCIA EN EL AÑO DE 1808. SU MADRE DOÑA ANTONIA DE SAN JUAN DE LOS RIOS, EN EL AÑO DE 1776. SU PADRE DON JUAN DE LOS RIOS, EN EL AÑO DE 1776. SU MADRE DOÑA ANTONIA DE SAN JUAN DE LOS RIOS, EN EL AÑO DE 1776. SU PADRE DON JUAN DE LOS RIOS, EN EL AÑO DE 1776. SU MADRE DOÑA ANTONIA DE SAN JUAN DE LOS RIOS, EN EL AÑO DE 1776.

**Don José Solano y Bote, recompensado por su eficaz mando de la escuadra durante la Guerra de Independencia de los Estados Unidos con el título de marqués del Socorro. (Museo Naval).**

(8) M. Blas y Otero, «Los Virreyes borbónicos de la Armada en las Indias Occidentales», en *Revista de Historia Naval*, n.º 61 del año 1998, pp. 7-40.

(9) AAB, Expedientes Personales, Cuerpo General, don Joaquín Gómez de Barredo. Otra opción era el ingreso en la Orden de Malta y otras extranjeras.

en el mejor de los casos al menos un año de dedicación plena a tareas tan complejas como específicas, y la experiencia organizativa, logística, táctica y estratégica adquirida en una de aquellas travesías era algo demasiado valioso como para no sentir la tentación de encomendar al mismo hombre la tarea en la siguiente ocasión. Pero además, el creciente poder naval de los países europeos, las enormes distancias y las nuevas técnicas de combate imponían largas campañas, jalonadas sólo a veces de grandes combates que pocas veces resultaban decisivos.

Todo ello implicaba largos períodos de permanencia en el mar, o bien en lejanos territorios ultramarinos que parecen a todas luces imposibles de conciliar con la adecuada permanencia en el señorío, con todas las múltiples cargas que comportaba. De hecho, tenemos un destacado ejemplo de aquella sería incompatibilidad en muchos de los jefes navales españoles del XVII. Uno de los más capaces, don Fadrique de Toledo (de la casa de Alba), y pese a sus muy destacados servicios, incurrió en las iras del conde-duque de Olivares, al negarse a tomar un mando tras demasiados años de ausencia de sus tierras y alegando ser imprescindible de todo punto su presencia para resolver multitud de problemas. Pese a su brillantísima hoja de servicios y lo razonado de su petición, largamente ignorada, se le separó del servicio y se le procesó, muriendo mientras tanto. La anécdota, que algunos han querido interpretar como fruto de la rivalidad entre las dos familias o del autoritarismo de Olivares, es, sin embargo, bien expresiva a nuestro parecer de la dificultad para la nobleza de rango de acceder a mandos que les mantenían apartados durante largos períodos de sus responsabilidades señoriales, y el hecho es que, en lo sucesivo, se tomó buena nota de que tal carrera podía poner en grave riesgo el patrimonio heredado, por lo que, todo lo más, se dejaba correr la aventura y la oportunidad de distinguirse al servicio del rey y obtener grandes recompensas a los segundones.

Y, como veremos, incluso los herederos de marinos recompensados con títulos nobiliarios serán remisos a continuar la carrera naval de sus progenitores, serán nuevamente los segundones o parientes cercanos los destinados a perpetuar esos apellidos en las listas de la Armada.

Tales exigencias eran mucho menores en el Ejército, y mucho más en España, en donde y duran-

te el siglo XVIII y salvo por las expediciones a Portugal o Italia, el grueso de las fuerzas estaba destinado constantemente en la península, siendo mucho más fácil de simultanear ambas obligaciones. Por ello, y aunque como decíamos, también se observa una cierta renuncia a la carrera de las armas en tierra, también más profesionalizada pero de modo menos decisivo, la presencia de la nobleza titulada fue mayor en el Ejército, no sólo en el español, sino en muchos de los europeos.

## **LAS EXCEPCIONES.**

Ya hemos mencionado que la inmensa mayoría de los oficiales debían probar su condición hidalga, y en cuanto a los «aventureros», más parece que se trataba de personas de tal procedencia que, por cualquier motivo, no conseguían plaza como guardiamarina, embarcando voluntariamente a su costa, sin derecho a sueldo ni uniforme, pero sí a la manutención de a bordo alojándose con los guardiamarinas. Y pasada esa «escuela ateniense» y a la primera oportunidad, ingresaban regularmente en la Armada; ése fue el caso del mencionado Ulloa y parece el general en el siglo XVIII. También, en caso de castigo, se rebajaba a esa categoría a un oficial por su comportamiento, debiendo prestar de esa manera sus servicios durante un tiempo para redimir su pena.

Poco variaba con esto la universal condición hidalga de los oficiales, pero había otras, aunque escasas, sonadas excepciones a tal regla: una de las más notorias fue la de don Antonio Barceló, que llegó nada menos que a teniente general.

Hijo de un modesto patrón de jabeque, la empresa familiar había obtenido la concesión del servicio de buque-correo entre Palma de Mallorca y Barcelona, al parecer en recompensa al padre por sus servicios a la causa de los Borbones durante la Guerra de Sucesión con su pequeña embarcación. Y aunque tenía la consideración de ser un puesto de servicio al monarca, su consideración estaba muy lejos de la de ser un oficial de la Armada.

Antonio Barceló nació en Palma el 31 de diciembre de 1716, y dando muestras de una precocidad encomiable, en junio de 1735 era nombrado patrón del jabeque-correo de su padre. Tres años después,

y como premio por haber rechazado el ataque de dos galeotas argelinas que atacaron su buque, fue recompensado con el «grado» de alférez de navío de la Armada, puramente honorífico y sin sueldo, distinción que se solía dar a capitanes mercantes por algún hecho sobresaliente.

Como entonces las aguas de todo el Mediterráneo y del Levante español estaban infestadas de piratas argelinos, no faltaron en lo sucesivo ocasiones a Barceló para distinguirse nuevamente. Tras nuevos servicios, entre ellos el de llevar con toda rapidez y oportunidad una carga de pan y harina a Palma en medio de una «crisis de subsistencias», le fue conferido el ascenso en 1748 a teniente de fragata, de nuevo honorífico y sin sueldo. Tras años de agotadores servicios y de nuevas victorias sobre los corsarios, rescatando de paso muchos cautivos, con un historial que le envidiarían muchos marinos de la Armada, Barceló obtuvo en junio de 1756 el ascenso, por fin efectivo y a todos los efectos, a teniente de navío, ya con cuarenta años (10).

Éste solía ser el máximo galardón a que podía aspirar un patrón mercante, pero la capacidad de Barceló, aunada a las oportunidades de lucimiento que le proporcionaba el corso argelino, hizo que no fuera más que el comienzo de una ascendente carrera, que le llevó a destacarse en el fallido desembarco en Argel en 1774, donde con los buques de su mando protegió y permitió el reembarque del derrotado Ejército, en el «gran sitio de Gibraltar» y, especialmente, con el mando de las escuadras que en 1783 y 1784 bombardearon Argel, consiguiendo que la Regencia se aviniese a firmar la paz. Fruto de su ingenio fueron unas lanchas cañoneras que dieron un magnífico resultado ante Argel, y que bien podrían haber asegurado la caída de Gibraltar, de no haber preferido la Corte las «baterías flotantes» ideadas por el francés D'Arcon cuyo empleo acabó en desastre.

El ciertamente muy capaz, pero de origen poco esclarecido, modales sencillos y hasta bruscos y de escasas letras Barceló, chocó irremediabilmente en un Cuerpo General que se preciaba de todo lo contrario, siendo objeto constante de críticas a su capacidad y preparación, así como su idoneidad para el

mando de fuerzas considerables, añadiéndose a tales carencias la de una sordera contraída en sus navegaciones y combates.

Sin embargo, una Musa popular, evidentemente crítica con el afrancesamiento de la Corte y otras instituciones del Estado, y con unos ilustrados más teóricos que efectivos a la hora de encarar problemas reales, no dejó de apoyar al modesto pero efectivo héroe:

«Si el rey de España tuviera  
cuatro como Barceló,  
Gibraltar sería de España,  
que de los ingleses no».

También, y en una perspectiva claramente «castiza» de oposición a los «petimetres» que copiaban todo lo francés, pero también de resabios de crítica a la aristocracia, se aseguraba que:

«Cuando no haya en la Armada  
tantos polvos, rizos y pomadas,  
entonces, Carlos Tercero,  
será Gibraltar de España».

Y así en una amplia y desigual producción, de la que hemos escogido apenas algunas «perlas». De hecho, y pese a que Barceló llegó a tan alta graduación y obtuvo recompensas como la Orden de Carlos III y otras distinciones, parece que en su carrera pesó su origen humilde, especialmente al final de ella, ya en el reinado de Carlos IV, cuando el mando de una expedición contra Marruecos le fue arrebatado para dárselo a Morales de los Ríos, y pese a parecer una simple escaramuza comparada con los bombardeos de Argel, verse recompensado con el título de conde, aunque ya de antes tenía algún borrrón poco honorable en su hoja de servicios, y tuvo que ser sancionado al poco de dicha recompensa por su conducta en el combate de San Vicente en febrero de 1797. Pocos días antes había fallecido Barceló en su Palma natal, ahorrándose así el disgusto de haber sido preterido por alguien manifiestamente menos capaz que él, aunque de mejor cuna (11).

El caso de Barceló, con ser excepcional, no es único, pues aunque de manera muy limitada y sólo

(10) J. Llabrés, *De cómo ingresó en la Armada el general Barceló*, Palma de Mallorca, 1944.

(11) Una biografía por el autor de este trabajo, *Antonio Barceló*, Eds. Nou Art-Thor, Barcelona, 1990.



***Don Manuel Blanco Encalada, primer almirante de la Armada de Chile, había iniciado su carrera naval en la Armada española.***

tras constantes esfuerzos, la carrera naval se abrió al mérito personal. Un caso paralelo, aunque de trayectoria muy distinta, es el de don Francisco Mourelle de la Rúa, nacido en Corme (Coruña) el 21 de junio de 1755, que ingresó como pilotín (ayudante de piloto) en la Armada en noviembre de 1768, tras haber cursado estudios náuticos, abiertos por entonces, como ya sabemos, a las personas de condición honrada, aunque no noble. En vez de por sus hechos de armas, Mourelle destacó como experto navegante y explorador en aguas del Pacífico, mereciendo sus obras ser citadas elogiosamente por el propio Cook y ser traducidas al inglés y francés. Por ello le fue conferida la «graduación» de alférez de fragata en 1776, y cuatro años después la de alférez de navío. Pero sólo tras nuevos y destacados servicios se le admitió como oficial de la Armada en 1787, al ascender a teniente de fragata, tras nada menos que diecinueve años de servicios más que destacados como subalterno.

Vuelto a España, participó en la guerra contra la República Francesa y en las varias contra Inglaterra, destacándose en el mando del apostadero de cañoneras de Algeciras y Cádiz, con numerosas victorias y presas al enemigo, pese a lo cual ascendió con alguna lentitud, llegando a capitán de navío en 1806. Tras destacados servicios durante la Guerra de la Independencia, llegó a jefe de escuadra en 1818, corres-

pondiéndole dos años después el mando de la que debía llevar un cuerpo expedicionario a América y que abortó por el pronunciamiento de Riego, al que se opuso con todas sus fuerzas, impidiendo que se propagara a las dotaciones de los buques, muriendo poco después en Cádiz el 24 de mayo de 1820.

El caso de Mourelle, que llegó al Cuerpo General por sus méritos como explorador, navegante y cartógrafo, presenta así notorias diferencias con el de Barceló, que es además anterior y había sentado un precedente bien notorio. Pero también, y gracias a esa carrera científica, debió de chocar menos, aparte de que el ambiente había cambiado en aquellos convulsos años.

### **EL PASO DEL HURACÁN, 1808-1833.**

Pese a ciertos problemas e insuficiencias, la Armada de la Ilustración era la tercera del mundo en potencia, y a muy corta distancia de la segunda, la francesa, ambas regulares aliadas contra el principal y creciente poder naval británico. Sin embargo, y paralelamente a la larga crisis nacional, la Armada española experimentó una trágica disminución en todos los sentidos durante el primer tercio del siglo XIX, de tal modo que, a finales del reinado de Fernando VII, España había dejado de ser siquiera una potencia naval de cierta consideración, resultando incluso inferior a la escuadra del reino de Nápoles (en muchos sentidos hija de la española), como se demostró cuando y ante el peligro de injerencia de este reino en los pleitos dinásticos y políticos españoles, sólo el apoyo británico conjuró una amenaza que apenas un cuarto de siglo antes hubiera sido risible.

Para explicar esta tan sorprendente como dramática desaparición de España como poder naval se ha venido recurriendo a las derrotas españolas ante las escuadras británicas entre fines del XVIII y comienzos del XIX; en concreto, desde el combate de San Vicente en 1797, al de Trafalgar en 1805. Pero tales derrotas, aún sin restarles importancia, no fueron en absoluto la causa de esa casi total declinación. Al día siguiente de Trafalgar (y ya no habría más grandes combates navales con los británicos hasta el cambio de alianzas que supuso la Guerra de la Independencia), la Armada española podía aún alinear 42 navíos y 30 fragatas y seguía

siendo la tercera del mundo. En 1833, y pese a que no se habían producido pérdidas por combate ni frente a los franceses ni frente a los independentistas americanos, salvo alguna fragata, la escuadra se reducía a sólo tres viejos navíos supervivientes de la época anterior y otras tres fragatas. Es más, durante aquellos veintiocho años no se había vuelto a construir un solo navío en nuestros astilleros, hasta entonces en un nivel técnico que llegaba a mejorar las realizaciones británicas o francesas.

Mayores pérdidas y durante más tiempo había sufrido la marina francesa, y pese a ello y a una explicable decadencia, nunca llegó a la situación de la española. En el caso opuesto, la apreciable marina portuguesa del XVIII, pese a ser aliada de Inglaterra y no experimentar ninguna derrota de importancia, había quedado reducida a su mínima expresión, de forma muy paralela a la española.

Mucha mayor importancia tuvo la crisis de la Real Hacienda, que hizo que durante todo el período no se pudiera terminar un sólo navío desde el «Argonauta» en Ferrol en 1796, que resultara imposible asegurar el mantenimiento de los existentes (lo que llevaba a su desguace tras años de abandono o a perderse en accidente por sus malas condiciones), o que los grandes y hasta modélicos establecimientos industriales de los arsenales se convirtieran en auténticas ruinas (12).

Pero tan penosa situación no se refería sólo al material, pues el personal sufría paralelamente estrecheces que, si no estuvieran bien documentadas, parecerían increíbles.

Ya desde 1796 las pagas y hasta los ranchos de marineros y oficiales se satisfacían con gran dificultad y retraso, con los lógicos efectos. En los años siguientes la situación empeoró aún más, y así a muchos de los mandos que combatieron en Trafalgar se les adeudaban en el momento del combate hasta casi un año de sueldo. Según Escaño, y sólo por lo que se refiere a la parte europea de la Monarquía, desde 1802 a 1810 se adeudaban nada menos que 262 millones de lo presupuestado. Ese mismo año, tras esperar inútilmente las retrasadas pagas, un motín en Ferrol de marineros y obreros del arse-

nal acabó con la vida del capitán general del Departamento, don José Vargas y Varaes. Pero se debía llegar hasta el fondo: el 19 de abril de 1816 el capitán general del Departamento del Ferrol comunicaba que habían muerto *de inanición* en su jurisdicción y en los últimos días un teniente de navío, un capitán de fragata y un oficial administrativo, habiendo solicitado su ingreso en el hospital, para así al menos recibir algún alimento, nada menos que un capitán de navío, dos de fragata, «y otros muchos... que me es muy doloroso recordar...». En 1823 tuvo que recurrir a tan extremada solución nada menos que un teniente general, don Enrique MacDonnell, y un jefe de escuadra, don José Jordán, ambos en Cádiz (13).

Si ésta era la situación de oficiales y generales, aunque parece que los casos más extremos se dieron a consecuencia de procesos de depuración por simpatías liberales o de afrancesamiento, cabe imaginar la de soldados de Infantería de Marina, de marineros y de la maestranza de los arsenales.

En cualquier caso muestra que, pese a todas las pruebas de nobleza, los mandos de la Armada carecían por lo general de otros ingresos que su sueldo o pensiones ganadas en su carrera, o incluso de las conexiones familiares o de amistad que les permitieran sobreponerse a tales situaciones carenciales.

A la gravísima situación económica se unió la fractura causada en nuestra sociedad por el levantamiento antifrancés de 1808; al menos tres altos jefes se unieron a la causa de José Bonaparte: el gran Mazarredo, y los también tenientes generales Salcedo y Obregón. Otros sufrieron las iras del populacho, como el antes citado don Francisco de Borja y Borja, capitán general de la Armada y marqués de los Camachos, asesinado en Cartagena, o el marqués del Socorro en Cádiz.

Iniciada la guerra contra Napoleón, y ya que la ahora aliada marina inglesa aseguraba nuestro litoral y comunicaciones marítimas, muchos oficiales de la Armada pidieron el paso al Ejército, pues la lucha terrestre era ahora la principal, y por otro lado, ofrecía mejores expectativas en todos los sentidos que la arrumbada marina. De entre ellos destacó un simple suboficial de Infantería de Marina, don Pablo

(12) F. Bordejé y Morencos, *Crónica de la Marina Española en el siglo XIX (1800-1868)*, Editorial Naval, Madrid, 1993. Un segundo tomo cubre el período hasta 1898.

(13) C. Fernández Duro, *Armada española desde la unión de los reinos de Castilla y de Aragón*, Editorial Naval, Madrid, 1973, vol. IX, pp. 53-54 y 142-144.

Morillo, que por sus méritos en dicha guerra y en las de emancipación americana llegaría a teniente general del Ejército, y a ser recompensado con los títulos de conde de Cartagena de Indias y marqués de la Puerta, pero la relación de los que pasaron a prestar servicios en tierra sería interminable (14).

Paralelamente, la insurrección en América trajo nuevas necesidades y nuevas pérdidas, entre ellas las del propio Liniers, ejecutado por los independentistas argentinos, y muchos otros, por represión o en combate, aparte de algunos que se alinearon con el bando rebelde.

A todos aquellos males se añadió el de la depuración política tras la vuelta de Fernando VII desde su dorado encierro en Valencay. Muchos de los marinos, de ideas ilustradas y hasta liberales, habían destacado en las Cortes de Cádiz y en la Regencia, con lo que se expusieron a la consiguiente represión, que alcanzó a personas del relieve de Císcar y Agar que ejercieron como regentes, o Valdés, entre otros muchos.

Y como para rematar todo este cuadro de desgracias y penurias, en 1831 se decretó el cierre de las Academias de Guardiamarinas de los tres Departamentos y la venta de sus enseres, incluyendo muebles y bibliotecas, debiendo prepararse en lo sucesivo los aspirantes por su cuenta y riesgo, y superar un examen de ingreso antes de embarcar en los tan escasos como avejentados buques que restaban de la otrora pujante escuadra. Lo convulso de los tiempos hizo que se suspendieran las pruebas de nobleza por Real Orden de 1 de mayo de 1812, se volvieron a imponer el 4 del mismo mes de 1815, se suspendieron de nuevo en 7 de marzo de 1820 y se restablecieron en 12 de diciembre de 1823, aboliéndose finalmente el 1 de febrero de 1836 e imponiéndose simplemente la «condición honrada» y antecesores conocidos, casados canónicamente y de ingresos y vida regular, cuando ya los hechos, desde la Guerra de la Independencia, habían impuesto tal realidad por encima de las disposiciones legales de unos y otros. A esas alturas ya nadie iba a pedir pruebas de nobleza a don Pablo Morillo. Y, por otra parte, tales disposiciones eran casi cuestiones académicas

(14) *Ibid.* pp. 9-11; *vid.* también C. Martínez Valverde, *La Marina en la Guerra de la Independencia*, Editora Nacional, Madrid, 1974.

dado el bajo nivel de incorporación de nuevos aspirantes a oficiales de la Armada.

Ya hemos dicho que de los 42 navíos de 1805 se pasó a conservar sólo tres en 1833, pese a que se habían apresado seis a los franceses en la Guerra de la Independencia (uno de los cuales era el mejor de los tres supervivientes) y se habían comprado cinco al imperio ruso (que llegaron en tal estado que hubo que desguazar casi inmediatamente); en cuanto al personal, la situación era paralela: en el Estado General de la Armada de 1829 aparecen 9 tenientes generales cuando en 1793 eran 19, 17 jefes de escuadra cuando antes existían 31, 16 brigadieres frente a 35, y, de forma mucho más significativa, sólo 22 capitanes de navío frente a los 154 anteriores. Y decimos



**Don Luis Hernández Pinzón y Álvarez, almirante de la Armada y senador del reino, empezó a destacar por su heroico comportamiento en la primera guerra carlista. Con todo, su mayor título era el de ser descendiente directo de los hermanos Pinzón, con lo que los nombres de la gesta del Descubrimiento, incluido el de Colón de la casa de Veragua, han permanecido en la Armada a lo largo de generaciones. (Col. José Ramón García Martínez).**

significativo porque, evidentemente, los altos mandos eran los supervivientes de la época anterior, mientras que la enorme reducción de efectivos se daba en categorías inferiores y por tanto más recientes. Según otras cifras, para 1807 existían 1.262 almirantes, jefes y oficiales, en 1831 sólo 337 de las tres categorías, un poco más de la cuarta parte. Ello resulta aún más evidente en lo referente a los títulos nobiliarios, pues sólo subsisten dos, ambos tenientes generales, y ambos procedentes de servicios prestados: el conde de Venadito y el marqués del Real Tesoro.

Se podrá argüir que muchos de estos males procedían de la enorme crisis política y económica de la Monarquía española de este período, y que, por tanto, la situación de la Armada no debía diferir mucho de la de otras instituciones del Estado, singularmente del Ejército, con algún detalle puntual tal vez para los marinos. Pero según los datos presupuestarios, los hechos difieren mucho de esta interpretación.

Para los años 1788-92, todavía de paz y de relativa bonanza económica, el presupuesto de gastos del Estado suponía algo más de 723 millones de reales, de los que 233 iban al Ejército (un 32%) y 159 a la Armada (un 22%) y aún ello venía explicado por la necesidad de reforzar el primero ante la crisis anunciada por la Revolución Francesa. Pasando por alto los años de la Guerra de la Independencia, en 1817, los gastos totales del Estado ascendían a 713 millones de reales, de los que 350 millones iban al Ejército (el 49%) y sólo 100 a la Armada (un 14%). Según otras cifras, en la primera de las fechas indicadas, del total de gastos militares, el 40,5% iba a la Armada, en 1817 el 22%, en 1822-23 sólo el 13,6, y en 1835 el 18,4, bajando de nuevo en 1842 al 11,2%, muy cerca del explicable mínimo histórico de 1813 del 9,5%, debido a la invasión napoleónica (15).

Ya sabemos que tales presupuestos eran muy a menudo teóricos, y que muchas veces no se cumplían, teniendo la Armada durante la mayor parte del siglo XIX la triste suerte de que por una razón u otra no eran satisfechas las cantidades con-

signadas, como ya hemos visto, o que, de serlo, debían ser devueltas a Hacienda por ser imposible de justificar el gasto en el período administrativo legal. También sabemos que en las partidas presupuestarias del Ejército no se incluyen muy a menudo cantidades que se gastarán en esas o anejas atenciones, con lo que las cifras y porcentajes reseñados no pueden ser admitidas sin importantes matizaciones: no tienen sentido, por ejemplo, los cien millones de reales para la Armada en 1817 en comparación con los 159 de 1788-92, con casi diez veces más buques en servicio y dos veces o más de personal. Pero, en resumidas cuentas, las cifras, si no pueden admitirse como verdaderas, sí nos indican claramente una tendencia (16).

Y lo cierto es que, privada España de su imperio ultramarino, tras una gran contienda continental contra Napoleón y ante el surgimiento de graves problemas internos el orden de prioridades debía alterarse. En efecto, en el siglo XVIII, y una vez zanjada la Guerra de Sucesión, el Ejército tenía encomendadas misiones muy limitadas: asegurar el orden interno, y defender el territorio de incursiones enemigas que sólo podrían llegar por mar, siendo por tanto muy limitadas y con características más de golpe de mano que de invasión, así como proveer algún cuerpo expedicionario para ultramar. Para tales misiones, casi en su totalidad defensivas, era complementado con unas bien reglamentadas milicias provinciales y urbanas, que constituían el grueso de la fuerza militar en ultramar y una buena parte de la metrópolis. Pocas veces, salvo en los casos de Italia y Portugal, tuvo que salir el Ejército de nuestras fronteras, y por lo general estuvo ausente de las grandes conflagraciones europeas hasta la Revolución Francesa.

Por contra, a la Armada se la encomendaron misiones mucho más exigentes: asegurar las costas y el renaciente tráfico marítimo, proteger ultramar y ser, en suma, la mayor representación del poder militar del Estado fuera de nuestras fronteras, así

---

(15) J. Cepeda Gómez, «La época de Carlos IV: crisis del Ejército Real borbónico», en *Historia Social de las Fuerzas Armadas Españolas*, Alhambra, Madrid, 1986, t. II, pp. 159-160.

---

(16) Cfr. en F. Bordejé y Morencos, «La Marina durante la primera mitad del siglo XIX», en *La España Marítima del siglo XIX (I)*, Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval, n.º 4, Madrid, 1989; en p. 25, se afirma que entre 1814 y 1833 el total presupuestado pero no entregado a la Marina ascendió a nada menos que 343.485.355 reales.

como las correspondientes misiones diplomáticas y coloniales. Por si fuera poco, se esperaba de la preparación de los marinos que fueran capaces de formar buena parte de la vanguardia científica y técnica del país, y así lo fueron incluso en terrenos en principio ajenos a su formación, como las ciencias naturales, antropología y sociología, medicina, etc.

Pero en la España que surge durante y tras el reinado de Fernando VII tal reparto de atribuciones no tiene ya sentido, y la preeminencia del Ejército, nacida al calor de la Guerra de la Independencia y continuada por el continuo conflicto interior, será ya en lo sucesivo incontrastable. En lo sucesivo, el gasto en Marina oscilará en torno a la quinta parte del destinado al Ejército, y en pocas y muy señaladas ocasiones llegará al 30%. Tampoco, y en plena Revolución Industrial, por más que sus comienzos sean tardíos y conflictivos en España, la Armada podrá arrogarse el papel de adelantada en las ciencias y técnicas, aunque seguirá realizando durante mucho tiempo aportaciones de gran peso.

Incluso en el imaginario colectivo se instaló una imagen que, en no escasa medida, ha perdurado hasta hoy: la de una decadencia, especialmente naval, que nos privó no sólo de nuestro imperio colonial, sino del estatus de gran potencia y de la posibilidad de un desarrollo económico, científico y técnico al nivel de otros países europeos. Tras la larga crisis del Siglo de Oro se había intentado recuperar ese rango de potencial naval, y por tanto mundial, en el XVIII, sólo para ver de nuevo frustradas tales expectativas fuera por unas u otras razones. Aquella era cada vez más, según aumentaba nuestra distancia con otros países europeos, una causa perdida, y por doloroso y peligroso que fuera, España debía replegarse sobre sí misma y atender a sus graves problemas internos.

Así, la estampa trágica de los heroicos marinos de Trafalgar, por celebrada y añorada que fuera, pertenecía ya a un pasado que nunca volvería, a una ilusión perdida. La nueva realidad traía un tipo de héroe muy distinto: un Cura Merino o un «Empecinado», un Riego o un Conde de España, un Zumalacárregui o un Cabrera y un Espartero o un Narváez.

Parecía realmente poco probable el que se pudiera invertir una tendencia semejante, y sin embargo, de forma realmente sorprendente, la Armada, en el siguiente reinado, no sólo consiguió

subsistir como institución, dando nueva vida a sus mejores tradiciones, sino que recuperó un más que digno tercer o cuarto puesto entre las potencias navales del mundo, y volviera a ocupar un alto puesto en el imaginario colectivo de los españoles.

## **LA MARINA ISABELINA.**

Claro que, como todos los comienzos, el de la reconstrucción de la Armada fue lento y lleno de dificultades. Un hecho bien significativo es que entre 1833 y 1847 desapareciera como tal el Ministerio de Marina, englobado con Ultramar y Comercio.

El estallido de la Primera Guerra Carlista tampoco ayudó en lo más mínimo; carente el Pretendiente de una fuerza naval, la atención de la España liberal se centró en atender las ingentes necesidades del Ejército y de la Milicia Nacional, volviendo a dejar desatendida una fuerza que parecía sólo secundaria. Por ello, la Armada apenas recibió durante la Guerra de los Siete Años unidades nuevas, debiendo utilizar muchas de las antiguas, habilitar unidades mercantes o pesqueras para usos bélicos, y utilizar extensamente las embarcaciones del Resguardo Marítimo, hasta entonces dedicadas a la represión del contrabando. Es bien cierto que la contienda supuso la aparición del vapor en nuestra Armada, por medio de, por lo general, pequeños vapores de ruedas alquilados o comprados preferentemente en Gran Bretaña, pero el total fue tan escaso que se tuvo que recurrir en varias ocasiones al apoyo de las otras marinas de la Cuádruple Alianza, especialmente de la británica.

Faltan estudios que precisen con total seguridad la cuestión y el número de los marinos que abrazaron la causa carlista, bien cierto que una minoría, pero en absoluto inexistentes. Una relación, claramente incompleta, menciona sólo siete nombres, y sólo de cinco da referencias personales, limitándose a decir de otro, don Marcelo Spínola, que era teniente general de la Armada (seguramente hijo de don Benito, primer marqués de Spínola, fallecido en 1774, y que llegó al mismo grado). Entre los otros cinco, dos son titulados: don José Manuel de Sechi, conde de Sechi y antiguo capitán de la Marina Pontificia, y don Antonio de Saavedra y de Jofré, conde de Alcudia y barón de Albalá dels Sorells. Es decir, al menos tres titulados

entre los siete citados. También resulta significativo que todos los mencionados desempeñen únicamente labores políticas, especialmente diplomáticas (17). Pero la escasa cuantía de la muestra nos impide sacar conclusiones más generales.

En cuanto a sus compañeros y enemigos liberales, ya sabemos que no disponían de los medios adecuados para su misión; sin embargo, suplieron con celo y entusiasmo esas deficiencias. Especial relieve tuvo la actuación de las cañoneras en la batalla de Luchana, que en muchas ocasiones se ha visto simplemente como un arranque de valor personal del general Espartero, pero que en realidad constituyó una complicada operación combinada entre fuerzas navales y terrestres. En la acción empezaron a destacar personalidades como las de los almirantes Armero, Pinzón y Pareja.

Que las cosas tardaron en cambiar es buen ejemplo la situación del Cuerpo General de la Armada en 1847, fecha en la que el número total de mandos había bajado aún de la de 1831, con sólo 304 de almirante a guardiamarina recién ascendido a oficial, pero la nueva orientación se refleja en que el número de los guardiamarinas ha ascendido de los 69 de la fecha anterior a nada menos que 170 (18).

Pero, una vez terminada la guerra carlista, los gobiernos isabelinos mostraron pronto la firme voluntad política de reconstruir una Armada que se estimaba de todo punto necesaria para reafirmar el papel exterior del Estado y asegurar la defensa de las posesiones ultramarinas. Y ello es perceptible ya desde 1842, con la ocupación efectiva de Fernando Poo, seguida años después del establecimiento de la Estación Naval del Río de la Plata, de la ocupación de Chafarinas frente a las pretensiones francesas, la asistencia a Portugal y al Sumo Pontífice ya en 1849, etc., política activa continuada en la década siguiente de forma aún más activa por medio de la llamada «Política de Expediciones Militares», con los episodios de Cochinchina, Méjico, Santo Domingo, Marruecos y la guerra del Pacífico.

De forma menos sonada, pero tal vez mucho más efectiva, se afrontó con toda decisión la completa exploración, pacificación y control de las Filipinas, tarea en la que la Armada tuvo un papel de indudable protagonismo. A diferencia del Ejército, era normal que los jóvenes oficiales fueran allí destinados al comienzo de su carrera para que se forjaran en dicha dura escuela: alejados muchas millas de cualquier centro de decisión, y a bordo de pequeños cañoneros o goletas en mares tan peligrosos como escasamente conocidos, debían cumplir misiones bélicas contra la tradicional piratería en el sur del archipiélago, policiales y coloniales, diplomáticas ante la intrusión de súbditos extranjeros, completar la escasa cartografía de la zona y otras diversas y complejas misiones. No tiene nada de extraño que muchos de los marinos más notorios del XIX comenzaran a destacar en aquellas distantes aguas, y no sólo los que llegaron a altos puestos, como Méndez Núñez o Cervera, sino científicos y técnicos como Peral o Bustamante.

En otros lugares, como Guinea, la Armada fue prácticamente la única representación del Estado hasta la constitución formal de la colonia en 1900, de forma que el comandante del buque o buques allí destinados era también el gobernador, sus dotaciones la única guarnición militar, etc., etc. Todo ello configuró una serie de complejas tareas para los oficiales de la Armada, que veía así recuperado su papel como institución, si bien más modesto que en el XVIII, sí lo suficientemente estimulante para la institución.

Aún dentro de una relativa modestia, los presupuestos marcaron claramente el nuevo impulso, pasando de los casi 17 millones de pesetas de 1850 a los 53 de 1864-65, volviendo a bajar poco después, debido a la gran crisis económica y financiera de estas fechas, a los 27 millones de 1867-68. Aquel esfuerzo, junto con los presupuestos extraordinarios de 1859 y 1861, que sumaban otros 175 millones, permitió dar un nuevo impulso a las compras de buques y materiales en el exterior y, de forma aún más decisiva, a la rehabilitación y modernización de nuestros astilleros e industrias. Así, entre 1834 y 1844 sólo pudieron adquirirse en el extranjero o construirse aquí unas 21 unidades, cinco de ellas menores, mientras que desde esta última fecha hasta 1868 se encargaron un total de casi ciento setenta unidades,

(17) J. Fernández Gaytán, «La Marina Carlista en las guerras civiles del siglo XIX», en *Revista de Historia Naval*, nº 20, año 1988, pp. 5-31.

(18) A. de la Vega Blasco, «De la vela al vapor», en *La España Marítima del siglo XIX*, ob. cit., p. 66.

algunas de ellas entre las más poderosas de su época, colocando, como hemos dicho anteriormente, a la Armada española en un más que honorable tercer o cuarto puesto mundial (19).

## ¿UNA MARINA BURGUESA?

Uno de los instrumentos más significativos de este renacimiento, por lo que respecta al menos al personal, fue la creación por ley de 1844, inaugurándose al año siguiente en la localidad gaditana de San Carlos, del Colegio Naval, centro de instrucción de los futuros oficiales de la Armada, tan necesario después del anterior período de práctica desaparición.

En su reglamento se estipula, ya desaparecidas las preceptivas pruebas de nobleza, que los aspirantes deben de tener entre trece y dieciséis años, y haber superado la «primera educación» y un examen. En las instancias deberá incluirse la partida de bautismo del muchacho, la de sus padres y abuelos, así como certificados de sus casamientos. Cinco testigos deberán jurar que es hijo y nieto de padres honrados, así como que no hubiera nada «que pudiera empañar su buena reputación y fama por su conducta religiosa y social y que se les conocen medios para su decorosa subsistencia. Esta información será intervenida por el síndico, aprobada por el juez y legalizada por tres escribanos» (20).

Aún más interesante es analizar cómo eran adjudicadas las plazas: nada menos que un 34% estaban reservadas para hijos de profesionales de la Armada, un 8% para los del Ejército, otro tanto para los de otras carreras del Estado, y un 42% para los de particulares. Así, un mínimo de la tercera parte de los admitidos (mínimo muchas veces ampliamente rebasado) procedían de la propia institución (21).

(19) Del autor de este trabajo, *La Campaña del Pacífico, 1862-1871. España frente a Chile y Perú*, Aguilar, Madrid, 1999, especialmente en Introducción y Apéndices.

(20) *Real Compañía de Guardias Marinas, ob. cit.*, p. XXI; en 1865 desaparecieron tales trámites especiales, reemplazados por el «papeleo» normal al acceder a un puesto del Estado.

(21) J.M. Blanca Cartier, «La Escuela Naval Militar, su origen histórico», *art. cit.*, pp. 29-30.

Así pues, en esta época se asienta la conocida tendencia a la endogamia en la Armada, visible no ya por la repetición sistemática de apellidos, en ocasiones desde el siglo XVIII (si no incluso de antes) hasta la actualidad, sino por la combinación en la misma persona de apellidos de raigambre en la institución. Ello ya es de por sí un cierto rasgo aristocrático, como lo es, sin duda, la pervivencia de muchas tradiciones de la época anterior, como el uniforme de gala, con la casaca azul de solapas rojas galoneadas de oro, charreteras doradas y el tricordio, que han perdurado hasta bien entrado el siglo XX; la pervivencia, junto a asignaturas altamente técnicas, de otras como esgrima y baile, y todo un cúmulo de detalles que insistían en la tradición de la Armada Ilustrada.

Indudablemente, y salvo para las escasas «plazas de gracia» concedidas por especial favor real, especialmente a huérfanos de oficiales, había una cierta selección económica de los aspirantes, pues el coste de la carrera era alto y los sueldos de los jóvenes oficiales muy bajos, lo que les impedía atender a los crecidos gastos, incluso de «representación», que sus continuadas estancias en aguas de ultramar o extranjeras les imponían. En 1867 un alférez de navío cobraba sólo 780 escudos anuales, mucho más que un simple guardiamarina de primera clase, ya embarcado y con misiones de oficial a bordo, que debía contentarse con 288, ascendiendo a 1.200 para un teniente de navío y subiendo lentamente hasta los 3.000 de un jefe de escuadra, para, de golpe, llegar a los 4.500 de un teniente general y los nada menos que 12.000 de un capitán general.

Que los comienzos eran muy difíciles para los que no tenían fortuna personal o familiar lo ilustran casos como el de la familia Peral, cuyo padre, un simple suboficial de la Armada que llegó tras una larga carrera al modesto grado de capitán, se las vio y deseó para poder sufragar las carreras de sus tres hijos: Pedro, Isaac y Manuel, contrayendo el último, ya como joven oficial, graves deudas en su destino cubano tras caer en manos de los poco escrupulosos prestamistas de la época. Sin embargo, tal era el ambiente, que incluso con un origen social tan modesto, los jóvenes hermanos no tardaron en darse ínfulas nobiliarias, especialmente Isaac, el famoso inventor del submarino, que firmó durante muchos años como «del Peral y Caballero» e inclu-

so se atribuyó un tan historiado como apócrifo escudo de armas. Por anecdótico que resulte el dato, creemos que es muy significativo y que ilustra bien el espíritu de la institución.

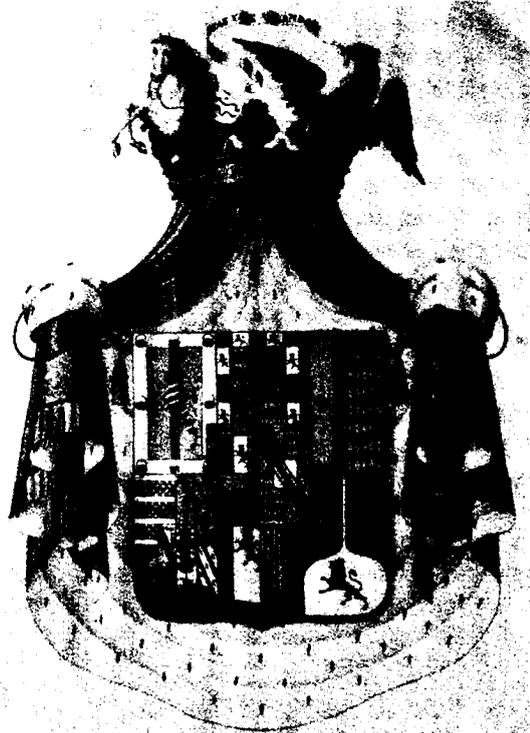
Otro rasgo aristocrático era la manifiesta superioridad con la que los oficiales del Cuerpo General trataban a otros oficiales reputados como «técnicos» y que ha perdurado hasta bien entrado el siglo XX, siendo un caso notorio el de los oficiales del Cuerpo de Máquinas. Incluso cuando se estipuló que éstos eran igualmente oficiales y que debían compartir el comedor, la respuesta de los de Cuerpo General fue ausentarse del comedor cuando los otros entraban (22).

Sin embargo, y debido tal vez a la eliminación de pruebas de nobleza, al carácter marcadamente liberal de la institución o a otros factores de índole socioeconómica más generales de la sociedad española, lo cierto es que la presencia de la nobleza titulada en la Armada se reduce notablemente en el reinado de Isabel II; en el Estado General de 1847 no aparece ninguno como titulado, y en el de 1867, sólo el teniente general don José María de Bustillo y Gómez de Barreda, conde de Bustillo, aunque, evidentemente, seguían siendo muchos los segundos o colaterales de grandes familias.

El apretado *currículum* que el Estado General hace de cada marino muestra la nueva carrera naval, en la que, junto a las condecoraciones, muchas de ellas de reciente creación, y para premiar no sólo méritos de guerra o políticos, sino científicos o de gestión, se adjunta la carrera política, en la que aparecen sus cargos como diputado, senador, senador vitalicio y algunas otras como consejero de Estado, ministro, etc. También se sigue incluyendo si pertenece a alguna Orden Militar y diversos cargos en la Corte.

Un caso excepcional puede ser el de don Francisco Armero y Fernández de Peñaranda, que llegó a capitán general de la Armada, nacido en Sevilla en 1804 y muerto en la misma ciudad en 1867. Tras participar en la campaña contra los «Cien mil Hijos de San Luis», estuvo destinado en aguas peruanas durante las últimas luchas por la emancipación. Pero

donde se destacó fue en el combate de Luchana, mereciendo la Cruz de San Fernando y el mando del apostadero del Nervión. Diputado poco después por su Sevilla natal, volvió a intervenir en numerosas operaciones de la guerra carlista, tanto en el Cantábrico como en el Mediterráneo. Fue ministro de Marina por dos veces. Caído en desgracia tras la intención de Diego de León, volvió a la cumbre tras el derrocamiento de Espartero, ocupando de nuevo la cartera de Marina reiteradamente. Fue capitán general de Andalucía y de Madrid, senador vitalicio y recibió nuevas distinciones de todo tipo. Varias veces ministro, sucedió como presidente del gabinete a Narváez en 1857, recibiendo en 1864 el título de marqués del Nervión, con grandeza de España de primera clase, en reconocimiento a sus tan distinguidos como dilatados servicios. Su labor como reconstructor de la Armada en aquellos años, aunque hoy poco recordada, es comparable, si no supe-



**Proyecto de escudo nobiliario de don Isaac Peral y Caballero, realizado seguramente cuando el propio Sagasta propuso a las Cortes se recompensara el éxito de las pruebas del submarino de su invención con un título ducal con grandeza de España, concesión que no tuvo lugar finalmente. (Museo Naval).**

(22) A. Vega Blasco ha tratado con extensión el tema en varios trabajos, especialmente en *La Propulsión Mecánica en la Armada*, edición no comercial de la Empresa Nacional Bazán, Barcelona, 1983.

rior, a la de otros hombres que han tenido más reconocimiento, como el marqués de Molíns, o los marinos Zavala, McCrohon, etc.

Y decimos que fue excepcional, porque de los ocho marinos que llegaron a la dignidad de capitán general durante la Regencia de María Cristina o el reinado de Isabel II, fue el único que recibió un título nobiliario por sus servicios, aunque todos recibirían las más altas condecoraciones, incluido el Toisón de Oro en un caso, y otras altas distinciones.

## **LAS CRISIS DEL SEXENIO.**

Carecemos aún de estudios que analicen y expliquen en profundidad las causas y el proceso que llevaron a la Armada en 1868 a pronunciarse casi en bloque contra Isabel II y sus gobiernos. El caso es aún más interesante, por cuanto, y tras el doloroso recuerdo del reinado de Fernando VII, los marinos habían rehusado el papel protagonista en la vida política nacional del que habían hecho gala y hasta razón de ser muchos de sus compañeros del Ejército. En la opinión pública la Armada se veía como una institución lejana de las querellas políticas, refractaria a aventuras cuarteleras y caracterizada por su estricta subordinación al poder político, lo que hacía muy sorprendente su posicionamiento. A ello debemos añadir que la Armada se movilizó en bloque en el 68, con apenas algunas excepciones, mientras que el Ejército se escindió en dos bandos, lo que explica los hechos de Alcolea, Béjar y Santander entre otros (23).

Que los motivos para tomar esta tan sorprendente y casi unánime actitud fueran corporativos, por sentirse vejados por los últimos gobiernos isabelinos, o políticos, porque la mayoría de los marinos simpatizasen con las ideas de la Unión Liberal o de los progresistas, es algo que todavía está por dilucidar, aunque nos tememos que hubo tanto de lo uno como de lo otro.

En cualquier caso, y durante los años siguientes, muchos debieron arrepentirse de haber contri-

buido a abrir una verdadera «caja de los truenos», patente por las sucesivas y graves crisis que tuvieron lugar, y muy especialmente, por lo que se refiere a la Armada, por la llamada Revolución Cantonal, que tuvo un indeseado protagonismo naval por obra de la marinería y maestranza de los arsenales.

El impacto de todo ello en las mentes de los marinos fue evidente, y ante la insurrección carlista, la adhesión a tal causa alcanzó niveles mucho mayores que en las dos primeras ocasiones, incluso en personas de acreditada tradición liberal. Este puede ser el caso de don Federico Anrich y Santamaría, barón de Bretanville, llegando tras una honrosa carrera a capitán de navío, y figurando como ministro de Marina durante la República en la etapa de Pi y Margall, cargo del que dimitió a los tres meses, para pasarse al año siguiente al bando carlista, conducta que explicó en un Manifiesto:

«Yo he vivido en medio del liberalismo, le he prestado mi concurso y apoyo, he visto todas sus evoluciones y sus ensayos todos hasta el último, esperando siempre reformas y mejoras nunca realizadas; llegué a olvidarme del riquísimo legado de gloria de mis abuelos, a cuyos manes pido no se acuerden de mi falta; he alcanzado, sin conspirar nunca, un puesto honroso en mi carrera; he sido ministro, aún podría aspirar a más elevada posición y, sin embargo, ante la voz de mi conciencia afligida por los males de la nación, ante tanto desastre, tanta ignominia y mengua tanta..., todo lo abandono, a todo renuncio: honores, dignidades, posición, hogar y familia» (24).

Paralelamente, dirigió otro a sus compañeros para intentar atraerlos a su causa: «Vosotros todos, me atrevo a fiarlo, sois monárquicos y tradicionalistas, porque no se concibe una Marina aristocrática y privilegiada sin un Trono grande, noble y respetado que le sirva de escudo, y sin un Rey de raza española, enérgico y bravo...».

Al menos, y por lo que sabemos, hubo otros ocho generales, jefes y oficiales de la Armada que figuraron en las filas carlistas, alcanzando en ellas ascensos y distinciones, aunque de nuevo tuvieran escasas oportunidades de ejercer tareas navales. Llama la atención, en contraste con la primera guerra carlista, la juventud de la mayoría. El de mayor graduación, don Romualdo Martínez de Viñalet,

(23) Del autor de este trabajo, «La Gloriosa en Cantabria y en el Cantábrico», *Anuario del Instituto de Estudios Marítimos Juan de la Cosa*, Santander, 1998, vol. VII, pp 167-199.

(24) Fernández Gaytán, art. cit., p. 30.

había ascendido hasta la de capitán de navío de primera clase, ya dentro del generalato. Aparte del mencionado, sólo aparece otra persona titulada: don Marcos Fernández de Córdoba y Castrillo, marqués de Grañina, llegando en la Armada a la graduación de teniente de navío cuando se pasó al bando carlista en unión de su hermano menor, don José, alférez de navío. De los mencionados, la gran mayoría se acogió a los indultos y amnistías después de la guerra, volviendo a España y reingresando en la Armada.

## LA RESTAURACIÓN.

Superada aquella trágica coyuntura en la vida nacional por la restauración alfonsina, no parece que el nuevo régimen trajera, al menos de momento, grandes cambios en cuanto al ingreso de nobleza titulada en la Armada. Según el Estado General de 1876 no había ningún título representado entre



**Don José María de Beránger y Ruiz de Apodaca, reiteradamente ministro de Marina en sucesivos regímenes desde la caída de Isabel II, capitán general de la Armada y otros muchos cargos y recompensas, sobrino del gran marino don Juan José Ruiz de Apodaca, primer conde de Venadito, parentesco que él mismo y sus costáneos tuvieron siempre muy presente. (Museo Naval).**

sus mandos, a excepción de un príncipe extranjero: don Alberto Honorio Carlos Grimaldi, duque de Valentinois y príncipe heredero de Mónaco, que figuraba entre los tenientes de navío de primera clase (hoy capitán de corbeta), que realizó toda su carrera naval en nuestra Marina.

La excepción la constituyen dos personas, ambas retirados, en situación de reserva y domiciliados en Madrid: don Pedro Alcántara Álvarez de Toledo y Silva, marqués de Villanueva de Valdueza, como teniente de navío de primera clase, y don Álvaro de Silva y Fernández de Córdoba, marqués del Viso y duque de San Carlos, capitán de fragata honorario. Parece evidente que ambos, al heredar el título, pasaron a la reserva.

Tan pobre representación no debe hacernos olvidar que otras muchas personas en la Armada, aún sin título, eran de estirpe noble, aunque en muchas ocasiones resulte difícil determinarlo; sólo la muerte de otros herederos o la extinción de la línea directa sucesoria, haciendo recaer en ellos el título, descubre su condición. Un caso notorio puede ser el de don Ramón Auñón y Villalón, uno de los marinos más notables de la época, que llegó a almirante tras una distinguida carrera profesional, fue ministro de Marina en varias ocasiones, diputado por Cádiz, senador real y vicepresidente de la alta cámara, gentilhombre de cámara de Alfonso XIII, etc. Pues bien, en 21 de febrero de 1900 recibió la carta de sucesión como marqués de Pílares por fallecimiento de su primo, don Ildelfonso Villalón y Santos, a falta de otro con mayor derecho (25).

Otro caso notable es el de don José María de Beránger y Ruiz de Apodaca, que llegó al más alto grado de capitán general de la Armada, tras una dilatada carrera naval y política, y que recibió las más altas distinciones, no llegando a obtener título alguno, sin embargo. Pero de Beránger es comúnmente sabido que era sobrino de Juan Ruiz de Apodaca, primer conde de Venadito.

En cualquier caso, esa falta de títulos en la Armada vino compensada en los primeros años de la Restauración por la concesión de varios por volun-

(25) AAB, Expedientes Personal, Cuerpo General. Ramón Auñón y Villalón. El dato desmiente que recibiera el título por merced regia y como recompensa por sus servicios, como a veces se ha pretendido.

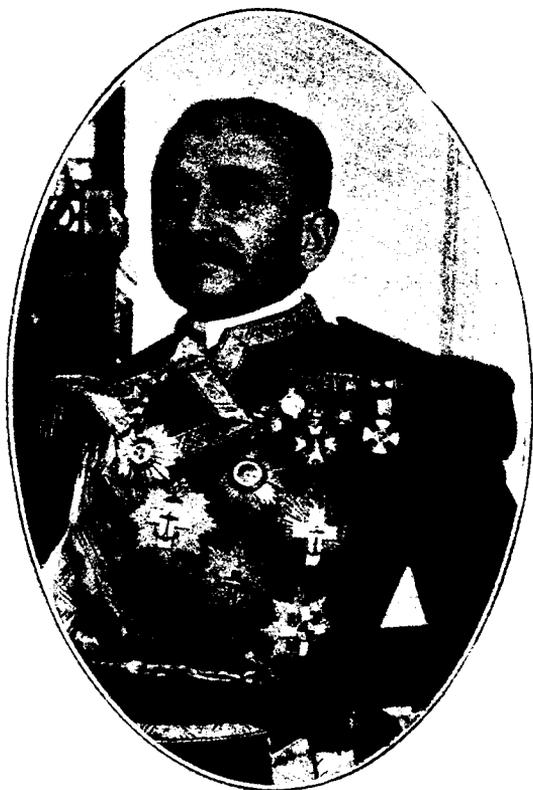
tad regia: la primera a don Joaquín Gutiérrez de Rubalcava y Casal el 24 de noviembre de 1878, que era capitán general de la Armada, había sido ministro de Marina, consejero de Estado y senador. La segunda concesión fue a don José Malcampo y Monje, muy destacado por sus servicios de guerra en Filipinas y Cuba, llegando con Amadeo I a ser presidente del gobierno, cargo que simultaneó con las carteras de Estado y Marina. Tras ello fue destinado a Filipinas como capitán general del archipiélago, conquistando Joló en 1876 y reprimiendo la piratería en todo el área, lo que le valió los títulos de conde de Joló y vizconde de Mindanao, concedidos el 27 de abril de 1881, cuando ya había muerto, títulos que se fueron a añadir al de marqués de San Rafael, creemos que heredado por línea colateral.

La constante política de atracción hacia la casa reinante por la Regente, Doña María Cristina de Habsburgo Lorena, que no dudó en apoyar personalmente entre otros muchos a marinos como Peral y Villaamil, inventores respectivamente del submarino y del destructor, y en ambos casos pese a sus simpatías republicanas, a Pascual Cervera y a Joaquín Bustamante, inventor de la mina submarina, nombrándoles ayudantes personales u otros cargos en Palacio, aparte de sus numerosas visitas a buques de la escuadra y travesías en ellos, en lo que seguía la tradición de su difunto marido Alfonso XII, comenzó a dar sus frutos en lo relativo a la reincorporación de la nobleza a la Armada. En el Estado General de 1898 aparecen ya cuatro títulos en activo y otro más en la reserva; los primeros son los tenientes de navío de primera don Juan Bautista Aguilar y Armesto, marqués de Montefuerte, y don Francisco Javier Quiroga y Bárcena, conde del Villar de Fuentes, así como los tenientes de navío don Juan Bascón y Gómez Quintero, marqués de Torralba, y don Carlos Sousa y Álvarez, marqués de Sotelo. En la reserva aparece, aparte del ya mencionado don Alberto Grimaldi, ya capitán de navío de primera clase, el teniente de navío de primera don Juan Manuel Santisteban y Salafraña, marqués de Pinares.

Que algo estaba cambiando, efectivamente, nos lo confirma el somero estudio de los cuatro titulados en servicio activo, pues se trata de cuatro títulos antiguos y no vinculados a la Armada, y lo que es más, los cuatro continuarán en activo, no aban-

donando el servicio tras heredar: el primero figura en el Estado de 1915 como contralmirante en la reserva, y los otros tres, en el mismo año y situación, han llegado a capitán de navío y de fragata, y si no han ascendido más se debió con toda seguridad a la estricta política de reducción de personal dirigida por el ministro Ferrándiz desde 1907.

Es de reseñar que la labor del almirante Ferrándiz, verdadero reconstructor del poder naval español tras el 98, encontró una férrea oposición cuando pretendió hacia 1903 que los mejores de entre los suboficiales y especialistas pasaran a formar parte del Cuerpo General; la oposición fue tan fuerte que la reforma no llegó siquiera a discutirse en las Cortes. Bueno es recordar que Ferrándiz era hijo de un modesto patrón de falucho del Resguardo Marítimo, quien tras distinguidos méritos al apresar no menos de 24 embarcaciones contrabandistas, en cinco ocasiones al menos tras violentos combates, obtu-



**Don Ramón Auñón y Villalón, que a su brillante carrera naval y política unió el marquesado de Pinares en 1900 por muerte de su primo, don Joaquín Villalón, sin sucesores más directos.**



**Don Alfonso XII de capitán general de la Armada al poco de su subida al trono. Nótese la persistencia del antiguo uniforme de tiempos de Carlos IV, incluyendo el tricorno. (Museo Naval).**

vo entre otras recompensas la de ser teniente de navío graduado, que también logró su hermano por los mismos motivos. Y así consta en los expedientes personales de los tres en el Archivo Bazán. De nuevo la excepción que confirma la regla y la demostración de lo poco que había cambiado la actitud respecto a dichas promociones en la Armada desde los tiempos de Barceló.

La política de atracción de la nobleza a la carrera de las armas, y más en concreto, a la Armada, tendrá otra vertiente en la concesión de grados honoríficos a personas de la familia real, figurando en el Estado de 1915 como tenientes de navío honoríficos don Jenaro de Borbón y Borbón o don Fernando de Orleans, duque de Montpensier, así como en la concesión, también honorífica, del grado de almirante a monarcas extranjeros, señaladamente a Eduardo VII de Inglaterra en 1907. Por lo demás, y aparte de los citados, en el Estado de 1915 aparece don Juan Bautista Viniestra y Mendoza, capitán general de la Armada y conde de Villamar, título tam-

bién antiguo y no vinculado a la Armada; el capitán de fragata don Antonio Magaz y Pers, marqués de Magaz (título concedido en 1894 a su padre, médico civil), y el teniente de navío don Miguel Ángel Liaño y de Lavalle, marqués de Casa Recaño, título también antiguo y no relacionado con la Armada.

Indudablemente, Alfonso XIII estaba siguiendo los pasos de su madre, pues en el citado Estado aparecen nada menos que otros seis marinos que aducen ser gentilhombres de cámara de S.M. con ejercicio. En las escalas de Tierra y Reserva aparecen en la primera el capitán de navío don Miguel Goytia y Lila, marqués de los Álamos del Guadalquivir, y en la segunda, los almirantes Auñón, ya citado, como marqués de Pilares y don Antonio Perea y Orive, marqués de Arellano; el vicealmirante don Juan Jacome y Pareja, marqués del Real Tesoro (por excepción, título mariner), y el contralmirante don Pedro Sánchez de Toca y Calvo, marqués de Toca. Todo ello aparte de lo dicho anteriormente para los oficiales en servicio en 1898 y ahora en las mismas situaciones de retiro.

La tendencia al incremento de nobles en la Armada no va sino a incrementarse en los últimos años del reinado, marcando un máximo por lo estudiado en el Estado de 1930 de todo el período del que tratamos, incluyendo las postrimerías del siglo XVIII, dato en sí muy significativo.

Del Estado de 1915 quedan el marqués de Magaz, ahora almirante, y en reserva o escala de tierra, el marqués de Toca, contralmirante, y el de Casa Recaño, capitán de fragata. Pero lo importante son las incorporaciones: los capitanes de corbeta don Ramón Díez de Rivera y Casares, marqués de Huétor de Santillán; su hermano don Pascual, marqués de Valterra, don Fernando Sartorius y Díaz de Mendoza, conde de San Luis y vizconde de Priego, y don Rafael Fernández de Henestrosa y Salabert, duque de Santo Mauro, así como el teniente de navío don Fausto Saavedra y Collado, marqués de Coquilla. En cuanto a la familia real, figura como alférez de navío don Alfonso de Borbón Battenberg, entonces Príncipe de Asturias, y en ese mismo año ingresa en la Escuela Naval su hermano don Juan. Esto por lo que se refiere al Cuerpo General, pues en Infantería de Marina, por vez primera según creemos, aparecen nada menos que otros tres en activo, todos con el grado de comandante: don Manuel

Serís-Granier y Ramírez Arellano, marqués de Villasegura; don Antonio Auñón Comes, marqués de Pilares, y don Felipe Montaner Maturana, conde de Albarreal de Tajo.

En situación de reserva o en la escala de tierra la relación se amplía, aparte de los ya citados, con el teniente de navío don Sósthènes Pignatelly de Aragón y Padilla, duque de Monteleón; el capitán de fragata don Manuel Pavía y Calleja, marqués de Novaliches; los de corbeta don José Caruana y Puig, barón de San Petrillo, y don Juan Jacome y Ramírez de Cartagena, conde de Villa Miranda, así como el teniente de navío don Luis de Miguel y Rodríguez de la Encina, que figura como «perteneciente al Real Cuerpo de la Nobleza».

No deja de sorprender este proceso de incorporación de la nobleza titulada durante el reinado de Alfonso XIII, y más por cuanto las consecuencias del desastre del 98 deterioraron sin duda alguna la imagen de la Armada en la sociedad española, y las oportunidades en la carrera naval escasas, dados los escasos buques supervivientes al Desastre y un escalafón sobrecargado, en el que era tan difícil ascender que no era raro observar a simples tenientes de navío cincuentones, hecho que provocó la dura política de personal de Ferrándiz, pasando a la Reserva a unos y creando la Escala de Tierra para otros, y ello por no citar el cierre durante algunos años de la Escuela Naval, hecho que frustró la vocación naval del propio joven Franco. En cuanto a la cuestión de Marruecos, que tantas oportunidades ofreció a los jóvenes oficiales del Ejército, daba a los marinos muchas menos ocasiones de lucimiento. Indudablemente el gusto del monarca por la mar, sus continuos embarques (incluido el ser el primer monarca en sumergirse en un submarino), atrajo la atención de la aristocracia sobre la institución. A ello contribuyó además la amistad y el apoyo regio a marinos que se hubieran distinguido, como don Domingo Montes Regueiferos, Cruz de San Fernando en 1898, por rechazar victoriosamente con su pequeño cañonero a una fuerza muy superior estadounidense que intentaba entrar en el puerto cubano de Cárdenas, que fue ayudante de órdenes de S.M. por más de tres años, o don Mateo García de los Reyes, verdadero creador del arma submarina de la Armada española. Y todo ello por no hablar del que sería último jefe de gobierno de la Monarquía, don Juan Bautista Aznar y Caba-

nas, último capitán general de la Armada en sentido propio (luego sólo lo han sido don Francisco Franco como jefe de Estado y generalísimo de los Ejércitos, don Luis Carrero Blanco a título póstumo; el actual monarca, don Juan Carlos I, y su padre, don Juan de Borbón, a título honorífico), recompensado además por sus servicios con el Toisón de Oro.

## DE ALFONSO XIII A JUAN CARLOS I.

Cabe imaginar que la proclamación de la República no debió ser bien acogida en la Armada, cuya ya tradicional componente aristocrática se había visto tan claramente reforzada, y cuyo renacimiento, después del 98; tanto se debió a la labor del propio monarca. Sin embargo, acató disciplinadamente, como era su honrosa tradición, al nuevo régimen con expectativas, si las hubo, que no tardaron en verse defraudadas.

En el terreno del material, y fuera por una razón u otra, los gobiernos republicanos concedieron



**Don Alfonso XIII de capitán general de la Armada, en uno de sus muchos retratos de marino, símbolo de su apoyo e interés personal por la institución, que transmitió a sus hijos. Salvo pequeños detalles, como el llevar el cuello cerrado, nótese que el uniforme (el retrato es de Gamonal y está fechado en 1914) es casi idéntico al de su padre de casi cuarenta años antes. (Museo Naval).**

escasa atención a nuevas construcciones para completar la entonces pujante escuadra, y lo cierto es que todavía en 1936 estaban por terminar buques encargados durante la etapa monárquica, entre ellos los cruceros «Canarias» y «Baleares». En realidad, y pese a diversos planes, los gobiernos republicanos atendieron más a la necesidad social de proporcionar trabajo a los astilleros que a las propiamente de defensa.

Pero lo peor fue en el terreno del personal. Desconfiando tal vez de un cuerpo reputadamente conservador y aristocrático, los republicanos decidieron apoyar profesionalmente a los suboficiales, especialistas y cuerpos subalternos, creando así una división dentro de la Armada que se puso claramente de manifiesto con el estallido de la Guerra Civil. En efecto, y a diferencia del Ejército, en el que la división entre los dos bandos fue «vertical», es decir que en todas las graduaciones se produjo esa división, por más que en cada caso fuera mayor o menor la superioridad numérica de uno de los bandos, en la Armada la división fue «horizontal», estando la inmensa mayoría de los mandos con el Alzamiento, y la inmensa mayoría de los suboficiales, especialistas y marinería con la República. Que este hecho fuera causado principalmente por la política republicana o por el origen social de unos y otros es cuestión todavía a discutir, pero parece evidente que una y otra causa se reforzaron mutuamente.

Como ya es sabido, buena parte de la oficialidad fue presa y asesinada en la zona republicana; uniendo a esto las pérdidas de la guerra y la depuración o en algunos casos el exilio después de ésta, el total es que nada menos que un 60% de los mandos del Cuerpo General desaparecieron a raíz de la contienda, constituyendo la mayor sangría y en menos tiempo de cualquier época en nuestra Armada. El impacto fue, pues, demoledor, y aún falta de estudios suficientes, de consecuencias difíciles de evaluar (26).

También sucedió que, en el bando vencedor, tan dotado de oficiales como escaso de buques, no



**Don Juan Carlos I de capitán general de la Armada, ya con el uniforme nuevo de gala basado, por otra parte, en la levita de diario reglamentaria a mediados del siglo XIX. Aparte de la gorra de plato, probablemente lo más moderno del uniforme es el distintivo de grado en la bocamanga, la «coca» introducida en la Armada española por su abuelo Don Alfonso XIII. (Cuartel General de la Armada).**

hubo la incorporación masiva durante la guerra de jóvenes oficiales que significaron los alféreces provisionales en el Ejército (y muchos de condición noble), aunque indudablemente se produjeron reincorporaciones de los voluntariamente retirados tras la proclamación de la República. Justamente la carencia era de marineros y especialistas, lo que hizo se convocara a los «marineros voluntarios», muchos de los cuales, acabada la contienda, se convirtieron en profesionales, ingresando incluso en la Escuela Naval.

La guerra supuso la concesión de títulos de nobleza a dos de los más altos jefes de la escuadra nacional: a don Francisco Moreno y Fernández, el marquesado de Alborán, concedido el 1 de abril de 1950, y a don Juan Cervera y Valderrama, el marquesado

(26) R. Cerezo Martínez, «La Armada española en el siglo XX», en *Historia Social de las Fuerzas Armadas Españolas*, Alhambra, Madrid, 1986, vol. VI, pp. 191-320. Del autor de este trabajo, «La situación de la Armada al final de la Guerra Civil», en *Actas Congreso Guerra Civil*, Universidad San Pablo-CEU (en prensa).

de Casa Cervera, el 1 de octubre de 1961. El otro único título de nobleza concedido a un marino por Franco fue a don Luis Carrero Blanco, a título póstumo, el de duque de Carrero Blanco, con grandeza de España, con fecha de 21 de diciembre de 1973.

Pero en el Estado General correspondiente a 1950 la presencia de la nobleza titulada se ha reducido sensiblemente. Entre los vicealmirantes, don Pascual Díez de Rivera y Casares, marqués de Valterra. El capitán de navío don Fausto Saavedra Collado, marqués de Viana con grandeza de España (que en el de 1930 figuraba como marqués de Coquilla). Los capitanes de fragata don José Luis de la Guardia y Pascual del Pobill, barón de Finestrat; don Miguel Ángel Liaño Pacheco, marqués de Casa Recaño; don Victoriano Sánchez-Barcaiztegui y Aznar, conde de Villar de Fuentes y como supernumerario, don Mariano Urzaiz y de Siva, duque de Luna y grande de España. De forma anecdótica, aparece como almirante honorario el rey de Suecia, Gustavo V.

En 1980 la situación ha variado poco, con sólo cuatro títulos presentes en el Cuerpo General: el vicealmirante don Francisco Jaraiz Franco, conde de Pallasar; los capitanes de navío don Julio Valdelomar de la Vega, barón de Fuente de Quinto, y especialmente, don Cristóbal Colón de Carvajal y Mareto, duque de Veragua y de la Vega, con dos grandezas de España y marqués de Arellano, y el capitán de corbeta don Gonzalo Ozores de Urcola, marqués de Aranda y señor de Casa Rubianes con grandeza de España.

Poco después, y por ley de 31 de marzo de 1982, caía una de las más resistentes barreras sociales dentro de la Armada, al integrarse los generales, jefes y oficiales del Cuerpo de Máquinas en el Cuerpo General, desapareciendo como tal el primero y asumiendo sus funciones el segundo.

Tal vez otro signo de los tiempos sea que la mención de los títulos nobiliarios, que se había mantenido y de forma destacada en los Estados Generales de la Armada, parece haber desaparecido en las últimas ediciones, al menos no la hemos encontrado en la de 1999, última consultada, y en la que sólo aparecen, de forma muy condensada, los méritos y condecoraciones profesionales. De mantenerse en el futuro tal omisión desaparecerá así una de las más añejas tradiciones de la Armada.

## CONCLUSIÓN.

De este primer acercamiento al tema parecen desprenderse conclusiones que sólo podemos enunciar a título de hipótesis que deben ser confirmadas, rechazadas o matizadas. En líneas generales, podemos afirmar que la Marina del XVIII, abierta, salvo excepciones contadas, solamente a los de condición al menos hidalga, tuvo escasa nobleza titulada entre sus filas, excepto por los títulos ganados precisamente en recompensa a sus servicios. Los segundones, colaterales o simples hidalgos parecen ser los protagonistas, y en caso de que alguno reciba un título, lo normal es que sus descendientes no insistan en ser marinos, concibiéndose la carrera naval como un adecuado y honroso medio de promoción, justamente por su cercanía a la Corona y por su carácter ilustrado y de vanguardia científica y técnica. Este carácter de la institución subsistirá en lo esencial hasta bien entrado el siglo XX, si es que no llega hasta nuestros días, ayudado por la autorrecluta de los mandos dentro de las mismas familias y la tendencia a la endogamia profesional.

Las convulsiones del reinado de Fernando VII se reflejarán de forma dramática en la Armada por bien diversas causas, desde la ruina material a la depuración política por unos marinos que han adoptado en ocasiones posturas y compromisos avanzados para la época. La reacción a esto será una Marina algo más burguesa y avanzada políticamente en el reinado de Isabel II, lo que se traducirá en su participación en la revolución de 1868 que la destronará. Pero, tras las crisis del Sexenio, la reacción de los marinos volverá a afianzar las tradiciones de la Armada, toma de postura auspiciada por la actitud de los monarcas, tanto de Alfonso XII, de la regente María Cristina y de Alfonso XIII especialmente, en cuyo reinado se dará la mayor representación de nobleza titulada en la Armada desde los tiempos de la Casa de Austria, hecho muy significativo y que probablemente explique las funestas consecuencias que tuvo para ella la Guerra Civil, con la eliminación por una causa u otra de casi el 60% de los mandos del Cuerpo General. Tras ella, el papel de la nobleza titulada en la Armada parece haberse reducido notablemente.

Indudablemente faltan muchas personas con título de nobleza que sirvieron en la Armada en los amplios márgenes temporales en que nos hemos movido, pero creemos al menos que las tendencias son claras y muestran una significativa evolución dentro de la evidente continuidad observada. En

cualquier caso, y como suponíamos al comenzar esta exposición, la reflexión sobre los datos apuntados puede ser muy valiosa, y no sólo para la historia de una institución de la importancia de la Armada en los dos últimos siglos, sino para la propia historia de España.