

ALGUNOS ASPECTOS DE LA MARINA ESPAÑOLA EN LOS AÑOS PREVIOS AL DEL COMBATE DE TRAFALGAR

Leopoldo BOADO Y GONZALEZ-LLANOS
Capitán de navío

El objetivo de este artículo es tratar de contestar el interrogante que se plantea con frecuencia sobre lo que significó Trafalgar para nuestra Marina. ¿Fue la causa de su ruina o coincidió con la época de su decadencia definitiva? Si nos ceñimos a la pregunta escueta y prescindimos del problema más grave de la latente descomposición que afectaba a toda la nación, podemos decir que el citado combate acaeció cuando la Marina iniciaba una época de recuperación después de un período caótico.

Vamos a estudiar algunos aspectos fundamentales de la Marina española en los años previos al combate de Trafalgar.

El material.

Es imprescindible tener en cuenta en este tema los ingresos de que disponía la Marina y los costos de la construcción y del mantenimiento de los buques. Para obtener estos datos hemos utilizado exclusivamente manuscritos del Archivo del Museo Naval, pues si bien existen trabajos actuales, fruto de una amplia investigación, están escritos con el afán de extraer consecuencias inmediatas.

Para el estudio de los ingresos y de los gastos nos hemos basado en el manuscrito 471, y para el de los costos de construcción y mantenimiento de los buques, en el trabajo que realizó la comisión presidida por Ruiz de Apodaca en el Departamento de Cádiz en 1805 y 1806, publicada en La Habana en 1822.

El período que nos ocupa se caracteriza por el alza de los precios y la práctica estabilidad de los salarios, fenómeno económico complejo que produjo un aumento de la acumulación de capital, lo que debió posibilitar, probablemente, la revolución industrial.

Si tomamos los datos de los trabajos de Hamilton sobre la evolución de los precios y salarios en Castilla y en Londres, tendremos que, tomando como índice 100 el de la década de los años treinta, este índice, para Castilla, pasa a ser, en 1780 de 140, y a fin de siglo, 220; para Londres las alzas

serán 130 (en 1790) y 260. El índice de los salarios pasó de 100 a 120 a lo largo del período 1730-1800, tanto en España como en Inglaterra.

Con datos obtenidos de los documentos citados podemos deducir el alza de los costes de la construcción naval, para lo que tomaremos los correspondientes al del casco de un navío de a 74, de lo que resulta que, tomando como índice 100 el de 1737, en 1783 es 174 y en 1805, 135, sin que durante este período hubieran aparecido variaciones técnicas importantes que justificasen este aumento tan notable.

En lo referente a los sueldos y jornales, tomando como índice 100 el de 1740, en 1800 tendremos:

Sueldos de oficiales generales	190
Sueldos de oficiales particulares	130
Contra maestres y guardianes	71
Jornales de la Maestranza	160

Es de gran interés señalar el que los contra maestres vieran disminuidos sus sueldos.

Por otro lado, la Marina percibía parte de sus asignaciones en vales reales, sobre todo el Departamento de Cartagena. La conversión de estos títulos en moneda suponía una pérdida del 15 por 100 de su valor, según consta en las numerosas reclamaciones procedentes de este Departamento.

Para los cálculos que vamos a efectuar —muy someros— utilizaremos precios de 1805, suficientes para comparar la normalidad de lo ocurrido en un período y lo casi incomprensible del siguiente. Es oportuno destacar, para no deducir consecuencias excesivas del caso español, que estos problemas se presentaron con igual o mayor gravedad en Inglaterra.

Presupuesto de la Marina.

La elaboración de los presupuestos viene descrita en las ordenanzas de arsenales; cada Départemento elaboraba el suyo, dirigiéndolo al secretario de Estado y del Despacho Universal de Marina para el trámite correspondiente. Incluía los sueldos de los diversos Cuerpos, los jornales de la Maestranza y las adquisiciones para los arsenales. En principio, la suma de los tres presupuestos departamentales constituía el de la Armada; sin embargo, hay que señalar que había algunos gastos importantes que no figuraban en ellos y eran pagados por la Tesorería Mayor, como los de las fábricas de artillería de La Cavada o las grandes compras de madera y cáñamo, tanto en España como en el extranjero. Tampoco figuran los gastos del astillero de La Habana, aunque sí los de los pertrechos que se le remitían, tales como jarcias, velamen, artillería, etc.

Lo expuesto hasta ahora corresponde a lo que se denominaba la consignación ordinaria, única en tiempos de paz; en tiempos de guerra había además la extraordinaria, debido a los mayores gastos de personal y al mayor consumo de material que se producía al armar buques. El pago de los víveres corría por cuenta de la Real Provisión de Víveres.

Evolución de los presupuestos.

Vamos a distinguir cuatro períodos: el primero corresponde al reinado de Carlos III hasta 1779, principio de la guerra contra Inglaterra; el segundo desde esta fecha hasta la caída de Floridablanca (1792), el tercero hasta 1802, fecha de la paz de Amiens, y el cuarto al ministerio de Grandallana. Durante el primer período, los presupuestos son estables, por lo que quedan desfasados respecto a los precios; durante los dos siguientes, la evolución de los precios continúa por debajo de la del índice general; en el cuarto se produce una fuerte estabilización y un profundo saneamiento económico.

Primer período.—Durante éste la media de la consignación ordinaria es de unos 70 millones de reales, que consideramos suficientemente significativa, a pesar de lo amplio del período, ya que si exceptuamos los 3 ó 4 últimos años, los presupuestos son muy constantes.

Cabe destacar, además de lo dicho anteriormente, la publicación de las ordenanzas de arsenales de 1776, que no tienen otra interpretación, una vez leídas, que el perfeccionamiento de la organización de los mismos, persiguiendo un objetivo claramente militar: asegurar el rápido armamento de los buques en servicio.

Segundo período.—La guerra contra Inglaterra marcó un punto de inflexión en los gastos de la Marina, que se elevaron considerablemente durante el conflicto, pero finalizado éste se mantiene el nivel del presupuesto en unos 128 millones de reales anuales, cifra razonable debido a las deudas contraídas y a las necesarias reparaciones de los buques, como consecuencia de su prolongada actividad durante la guerra.

Esto produjo, lógicamente, ciertas tensiones con el Ministerio de Hacienda. En 1789 el ministro de Marina hizo una *representación* al rey por una cantidad de 28 millones que debía Hacienda a Marina, lo que provocó la formación de una Junta de Estado, en la que se ordenó a la Marina que ajustase en lo sucesivo su presupuesto anual a la cantidad de 110 millones de reales, y que el Ministerio de Hacienda librase la cantidad reclamada. La nueva cantidad fijada suponía una indudable mejora sobre la de 70 millones que se había venido percibiendo anteriormente. No hubo ocasión de llevar a cabo este plan de estabilización, pues lo impidieron acontecimientos inmediatos.

Valdés hace una importante revelación en esta Junta, de la cual se deduce que la Marina anteponía el pago a los asentistas y proveedores a su propio personal, en contra de lo establecido en la ordenanza de arsenales de 1776 (tít. II, art. 57):

(...) pues no pudiendo dejar de pagar a los asentistas, que algunos no querían esperar, no es justo que se falte a lo contratado con ellos, falta para el pago de la Oficialidad, Tropá, Marinería y Maestranza, que clama justamente por lo que han ganado con tanto trabajo (...)

En este período se construyeron buques de calidad superior a la de los franceses e ingleses, gracias a los acertados proyectos de Romero de Landa

y sus continuadores. También hubo una notabilísima mejora en la artillería desde que se encomendó a la Marina en 1783 la dirección de las fábricas de Liérganes y La Cavada, donde se volvieron a fundir los cañones según el sistema español; es también la época en que se inician los trabajos de Rovira. Si añadimos a esto que en él se inician importantísimos trabajos hidrográficos como el *Atlas de Tofiño*, las expediciones de Malaspina y otros, se corrobora su excepcional brillantez.

Se construyeron 10 navíos de tres puentes y 22 de dos puentes. La decisión de construir un número tan notable de navíos de tres puentes fue plenamente acertada; varias razones la justifican: la primera, y evidente, es la del mayor peso de andanada, lo que proporcionaba una concentración prácticamente de dos a uno sobre el navío de dos puentes. La segunda es la que expone Mazarredo en su libro *«Rudimentos de Táctica Naval»*: *Por la misma razón tendrá mucha más fuerza la Escuadra dotada de mayor número de navíos de tres puentes, y crecerá aún más cuando no pueda servirse en unos, ni otros de las baterías bajas, por razón de la mar; o de las altas, a causa de desarbolado, quedando siempre con mayores fuegos contra las operaciones de los Brulotes, para sumergirlos antes de ser abordado, como hizo nuestro navío «El Real» en el glorioso combate de Tolón: de que sigue, que con menor número de navíos podrá ser tanto o más fuerte una Escuadra si excede en los de porte mayor.*

Después del combate de Trafalgar se estimó de forma unánime que una de las ventajas de los ingleses fue contar con mayor número de navíos de tres puentes; en uno de los informes que elevó al general Castaños, entonces comandante general del Campo de San Roque, su jefe de Estado Mayor, D. Pedro Abadía, que había sido destacado a Gibraltar como comisario de prisioneros, figuran los siguientes párrafos:

Carta de 22 de noviembre, conversación que tuve con un oficial inglés muy ilustrado:

Pregunta 3.ª: ¿No debería mirarse como una de las principales causas de la victoria la gran diferencia que a su favor tenían los ingleses en navíos de tres puentes, y al uso de las carronadas de grueso calibre en el alcanzar?

Respuesta: Sin duda deben considerarse como grandes ventajas, la superioridad de un navío de tres puentes y otro de dos es mucho mayor de la que ha parecido a los ministros de Francia y España, y muy conocida de nuestro Almirantazgo. Lo mismo digo de las carronadas gruesas, por lo pronto que se cargan y el grande estrago que producen.

Para completar la descripción de lo que fue la Marina en este período, vamos a transcribir algunos párrafos del informe rendido por Gravina sobre la Marina inglesa, fruto de una comisión realizada en Inglaterra en los años 1792 y 93.

Para Gravina la Marina inglesa era, en cuanto a número de barcos se refiere, el doble de la nuestra, contando con 135 navíos, 24 de ellos de tres

puentes, de los que sólo podrían armar 95, teniendo en cuenta su estado de conservación, marinería disponible, acopio de pertrechos, etc., y para ello tendrían que transcurrir dos años, hasta la vuelta de todos los buques mercantes, ya que los armamentos se hacían a base de marinería en gran parte extranjera. Las tropas de marines embarcaban en poca cantidad. Consideraba, en cambio, que España estaba en condiciones de armar sus buques:

(...) pero mediante el continuo trabajo de carenas de nuestros arsenales, sería muy raro que no puedan armarse, como se ha visto prácticamente en el Departamento de Ferrol, en que desde el buque mayor al menor, todos lo han podido verificar, lo que se puede asegurar no sucederá en ningún gran departamento de la Europa y por consiguiente en ninguno de la Gran Bretaña (...).

Lo que nos confirma que tanto el ritmo de construcción como el de los trabajos de mantenimiento era satisfactorio:

(...) en cuanto a la calidad de los buques de todas las clases, puede ser que mi buen deseo me engañe, pero creo las aventajamos mucho. Esto es, en los navíos de tres puentes les excedemos considerablemente en calidad, no sólo con mayores que los suyos y de mayor fuerza, pero más veleros así como en los de 80 y 74 en lo general, particularmente con los de la última construcción la mayor parte de los nuestros son más veleros (...).

Por último, incluimos una de las consideraciones más interesantes de este informe:

(...) así en el primer año de guerra y particularmente al principio de ella, tendremos superioridad haciendo los armamentos con puntualidad (como se ha hecho en el año 90 y éste). Con el auxilio de nuestras tropas de Batallones y Brigadas y pasando con solicitud las matrículas a los Departamentos, podremos tener en la mar a lo menos 30 navíos y otras tantas fragatas, posiblemente antes de que ellos puedan tener la mitad, siendo los navíos de los más veleros, repartiéndose los cruceros de ida y vuelta de sus embarcaciones de las Indias Orientales y Occidentales y del Mediterráneo se les puede hacer un daño extraordinario y perjudicial, no sólo a su comercio, sino lo que es todavía de mucha mayor entidad, para retardar muy considerablemente sus armamentos, con la gente que se pueda apresar de sus embarcaciones (...).

Es muy poco frecuente encontrar en obras de esta época algo referente a estudios, planes o ideas sobre operaciones navales; esto se debe a que las ordenanzas vigentes concedían al inspector general y a los capitanes generales solamente determinadas facultades administrativas, negándoseles la capacidad de decisión en lo referente a las operaciones navales, sin que por otra parte existiese nada parecido a un Estado Mayor Central, salvo durante el breve período del eficaz y sencillo Almirantazgo de Ensenada.

Finalmente incluiremos unos datos que nos permitirán comprobar el satisfactorio funcionamiento de la Marina en estos años:

Comenzaremos por calcular el gasto anual de los arsenales, constituido por el de las compras de material y el pago de los jornales de la Maestranza: si aceptamos la media de los años 1784, 1786, 1787 y 1789, el gasto ascendía a 64 millones de reales, aproximadamente.

Para hacer la estimación de la parte de este gasto dedicado a las nuevas construcciones, tomaremos como módulo el coste de un navío de a 74; para obtener el del navío de tres puentes habrá que multiplicar el anterior por 1,5, y para el de una fragata por 0,75; dado que durante el período se construyeron anualmente 3,5 navíos de a 74, cuyo coste con todos sus pertrechos era de unos 7,5 millones de reales, se deduce que la cantidad anual dedicada a este fin era de 26,5 millones, restando 37,5 para el mantenimiento de los buques en servicio.

El coste anual de mantenimiento del buque aceptado como módulo es de unos 0,4 millones, en él se incluye el de las carenas y el del reemplazo periódico de sus pertrechos, en este caso por tratarse de tiempos de paz, se les supone debidamente almacenados, con lo que la vida útil era, tomando como ejemplo la jarcia y el velamen, de unos 15 años. Dividiendo la cantidad citada de 37,5 millones por este coste medio, resulta que el resultado es el suficiente para mantener 93 navíos del tipo elegido, o su equivalente, en condiciones de ser inmediatamente armados, lo que concuerda bastante con la fuerza naval existente.

Gravina, en el informe ya citado, incluye el gasto de la Marina inglesa en el quinquenio 1786-1790, cuyo promedio anual fue de 2.239.022 libras, que al cambio de 100 reales y 14 maravedís, son algo más de 226 millones de reales anuales, es decir, un gasto no excesivo para una Marina que, aunque era el doble de la nuestra, tenía menor número de personal permanente, lo que nos confirma la impresión de normalidad a que nos referíamos.

Tercer período.—Como ya hemos indicado, consideramos la caída de Floridablanca como el hecho divisorio; indudablemente existieron otros contemporáneos de mayor trascendencia, pero éste, en cierto modo, los resume y está más próximo a los acontecimientos que tratamos de exponer.

Lo grave de la caída de Floridablanca fue que sus sucesores se propusieron como tarea primordial paralizar y destruir una obra indudablemente positiva para España.

Para resumir lo ocurrido en lo referente a la Marina en este tercer período, que abarca diez años, hasta la llegada al Ministerio de Marina del teniente general Grandallana en abril de 1802, transcribimos el siguiente párrafo del manuscrito 471:

(...) no pudiendo deducir ni aun con aproximación las consignaciones ordinarias y extraordinarias por no hacerse entonces esta subdivisión, y por la aplicación que siempre se hacía al caudal en objetos de más urgencia, se ha hecho prudentemente el cómputo y señalamiento de estas cantidades del total aprobado anualmente, aunque no se haya librado, mayor dificultad se encuentra desde el año 93 al de 801, porque no librándose ni con mucho lo que se pedía resultaba una deuda que crecía considerablemente cada año con los muchos gastos de armamento, de modo que se incurrió primero, en la poca exactitud y después en una confusión que no se desvaneció hasta el año de 1802, y de aquí resultaban peticiones monstruosas (...)

Procediendo de forma análoga a la del período anterior, vemos que la

media de los gastos de los arsenales fue de 114 millones (años 95, 96, 99, 1800), con lo que se podía haber construido 15 navíos de a 74 al año, o mantener en perfecto estado 114. En este caso, aplicamos un coste anual de un millón de reales; que es lo que corresponde a un navío de esta clase armado al tratarse de años de guerra, con lo que la vida media de algunos de los pertrechos era notablemente más baja, siendo para el velamen y la jarcia de labor, de unos cuatro años. En este período se terminó con gran retraso la construcción de cuatro navíos, y al final los existentes estaban en muy mal estado.

La cantidad percibida durante estos años por la Marina fue del orden de los 160 millones anuales, menos de los que solicitaba. De los 178 millones reclamados a Hacienda en 1802, prácticamente la totalidad correspondía a sueldos y jornales impagados. El párrafo transcrito seguidamente, además de su importancia intrínseca, sirve para comprobar la cifra anual de 160 millones, ya que el Departamento de Cádiz en aquellos años venía percibiendo la mitad aproximadamente del presupuesto de la Marina:

(...) Cádiz 1798. Por Oficio del Tesoro General del Reino, se infiere que las consignaciones ordinarias y extraordinarias de este Departamento, ascienden a 132,5 millones de reales pero que por aquella Tesorería General no se le consignaba ni se le podía librar más que 82,5 como el año anterior, de lo cual resultaban varias contestaciones entre los Ministerios de Hacienda y de Marina. Estas contestaciones parece que fueron origen de la Ordenanza Económica (...).

Por esta ordenanza, cuyo nombre completo es el de *Ordenanza de S. M. para el Gobierno Económico de la Real Hacienda de Marina*, promulgada en 1799, la Marina fue despojada de todas sus facultades económicas, pasando a depender del Ministerio de Hacienda. Lo mejor que se puede decir de esta drástica disposición es que fue totalmente inútil; si con la anterior de arsenales de 1776 se había conseguido una eficacia notable, la solución de los problemas no estaba en variar lo ordenado, sino en hacer que se cumpliera.

En medio de este desorden económico y orgánico, ocurrió el combate del cabo de San Vicente, cuyo resultado fue causado no sólo por estas circunstancias coyunturales, sino también por defectos permanentes en el sistema de la Marina.

Para terminar esta época haremos un recuento del número de navíos supervivientes y, a continuación, expondremos el estado en que se encontraban:

Dados de baja por mal estado	7
Entregados a Francia	7
Naufragios	3
Perdidos en combate	40
<i>Total de bajas</i>	<i>57</i>

Nuevas construcciones	4
Entregado por su comandante francés	1
<i>Total de altas</i>	5

En 1791 existían 75, por lo que el número de navíos en 1802 era de 53, que según el estado remitido a Madrid desde los Departamentos en diciembre de 1802 se encontraban en la siguiente situación:

En obras de carenas	3
Exigen carena	17
Sin reconocer	4
<i>Total</i>	24

Es decir, quedaban 29 navíos en estado de poder ser armados, aunque varios de ellos sin valor militar apreciable. Se cuenta además con uno de La Habana correspondiente a los buques que componían la escuadra de Aristizábal.

Cuarto período.—Corresponde, como ya hemos dicho, al Ministerio de Grandallana, que realizó una labor ingente en varios campos, a pesar del corto espacio de tiempo que permaneció en el cargo.

En lo referente al material, consiguió que se suprimiera la ordenanza económica de 1799, que tenía maniatada a la Marina, llegando a un acuerdo con el ministro de Hacienda, del que indicaremos los puntos fundamentales:

- 1.º Hacienda se hacía cargo de las deudas de Marina (178 millones), de los cuales 161 se debían al personal de los distintos Cuerpos.
- 2.º Se asignaban 60 millones anuales para sueldos y jornales que no podrían salir de esta asignación por ningún motivo.
- 3.º Una cantidad igual se destinaba a adquisiciones de los arsenales.
- 4.º Todo gasto extraordinario de armamentos o de construcción se pondría separadamente y no se llevaría a efecto hasta que se librasen las cantidades necesarias.

Continuando con esta labor de saneamiento financiero, transcribimos:

(...) desde que en principios de Abril entró en el Ministerio de Marina el Excmo. Sr. D. Domingo Grandallana, se ocupó eficazmente de descubrir los males graves y ocultos en los principales Ramos constitutivos de la Armada, en la averiguación de las existencias de los Arsenales, del adelanto en el trabajo, en el ahorro de compras inútiles y verificación de las necesarias y sobre todo, en aclarar las deudas de los años pasados y simplificarlas en adelante, de resultas, hizo varias reformas y enmiendas en los gastos de Marina y cuyas economías y averiguaciones, pudo conseguir que de los 117 millones que a su entrada en el Ministerio se debía o se suponía deber a la Marina se rebajasen 98, y que de las 80 restantes se pagaran 20 en poco más de medio año del sobrante de la consignación ordinaria (...).

En 1803 consiguió un presupuesto extraordinario de 30 millones para terminar de pagar en el año el resto de la deuda, con el auxilio de la consig-

nación ordinaria, este plan no se pudo llevar a cabo totalmente debido a la situación internacional, que presagiaba un rompimiento de hostilidades entre Francia e Inglaterra, por lo que se dedicó parte del caudal a la preparación de los buques.

El personal.

Durante el período que abarca el ministerio de Grandallana se realizó una importante modificación que afectó a las Matrículas de Mar, las cuales, como consecuencia de la ya citada ordenanza económica, habían pasado a depender del Ministerio de Hacienda. La solución fue pasar las matrículas a cargo del Cuerpo General, como queda indicado en la *Ordenanza de S. M. para el régimen y gobierno de las Matrículas de Mar*, publicada en agosto de 1802.

Es mi voluntad, que según tengo por mi Real Decreto de 1800 estén las Matrículas de Mar a la inmediata y única orden del Cuerpo Militar de mi Armada Real.

Esta nueva ordenanza supone el encuadramiento casi militar de todo el personal matriculado; se agrupaba la marinería de cada pueblo en *Trozos*; y la reunión de los *Trozos* correspondientes a una provincia marítima, constituía un *Partido*, la de varios *Partidos* un *Tercio*, cuya capitalidad era la de una de las provincias elegidas. En cada uno de los Departamentos existían varios *Tercios*, concretamente tres en el de Cádiz y Ferrol y cuatro en el de Cartagena.

(...) de modo que el Tercio de cada capital se reputará como un regimiento de Milicias Navales, sus partidos como otros tantos Batallones, y los Trozos como Compañías (...).

El mando de los Tercios de un Departamento lo desempeñaba un jefe de escuadra, con la denominación de comandante general de los Tercios, el de cada uno de ellos un brigadier, y así sucesivamente.

El capitán de navío Salas, en su *Historia de la Matrícula de Mar*, calcula el número de matriculados de servicio partiendo de la cifra total de las matrículas y restándole la correspondiente al personal de Maestranza. Aunque el proceso es correcto, la cifra resultante parece excesiva.

La matrícula de 1786, que es la que utiliza Salas, se componía, en general, una vez deducida la Maestranza, de 51.381 hombres, y para el Departamento de Cartagena en particular, 23.216; comparando esta cifra con la correspondiente a la revista realizada en este mismo Departamento en 1795, en la que no figuran las islas Baleares, y restando en la de 1786 el número de alistados de estas islas, nos resultarán 18.126 matriculados en 1786 y 18.176 en 1795.

La revista de 1795 viene desglosada por clases de matriculados y el número que figura como marinería de servicio es de 10.158, siendo los restantes, jubilados, muchachos, inhábiles y patronos, es decir, un 60 por 100. Como datos ilustrativos añadiremos que de esta cantidad se encon-

traban 4.621 en campaña, dado que se trataba de un año de guerra, unos 3.000 eran desertores y el resto aparecía como presentes o ausentes en conocido destino.

Si examinamos las matrículas correspondientes a las revistas de 1755 en Cartagena y la de 1759 de Ferrol, podemos comprobar que la proporción del 60 por 100 es muy aproximada, por lo que estimamos el número de matriculados movilizables del orden de 30.000 a 35.000.

Si es poco exacto el cálculo de personal matriculado de servicio, mucho menos lo es el del necesario para un armamento, pues, según se indica en nota a pie de página, se tomaron de los manuscritos del Marqués de la Victoria los números totales de las dotaciones de cada tipo de buque, multiplicándolos por los totales de los buques existentes de cada tipo armados simultáneamente, sin considerar la composición de las dotaciones.

Tomamos del Reglamento de Dotaciones de 1803 lo necesario para los dos tipos de buques más característicos en nuestra Marina:

	Navío de a 74	Fragata de a 74
Tropa de batallones y brigadas	225	75
Artilleros de Mar y Marineros	220	120
Grumetes y Pajes	114	68

El único personal procedente de la matrícula era el de artilleros de mar y marineros. El grumete era un hombre de cubierta y podía ser de la clase de voluntarios no matriculados. En la ordenanza de 1802 figuran los siguientes párrafos, que nos confirman esto:

Art. 11, Título XII:

(...) y el que no la tuviere (campaña hecha) se le dará el abono de Marinero, debiendo después sufrir el descuento correspondiente, si por falta de resolución para trabajar a bordo por alto debiera descender a la Grumete, y en el mismo hecho, quedará en la clase de voluntario, mediante a no deberlo estar en la de matriculado en dicha última plaza (...) del mismo modo habiendo algún Grumete que por su agilidad en los trabajos por alto, se hiciese acreedor a la de Marinero, podrá señalársele por el Comandante del Bajel, con las formalidades de la Ordenanza (...).

Art. 47. Título IV:

(...) y en los armamentos para la guerra proveerá dicha clase de Grumetes el Gobierno por iguales medios que se valga para reemplazar los Cuerpos de Infantería del Ejército (...).

Si sumamos en el cuadro anterior el personal matriculado necesario por Reglamento para dotar a un navío de a 74 o una fragata de a 34, nos resultará que el número es de 340, y tomando sólo la mitad de la matrícula, es

decir, a una sola de las dos brigadas de campaña, se podrían armar 44 navíos e igual número de fragatas, armamento pocas veces alcanzado.

Se puede alegar que esta Ordenanza es tardía, pero hay que tener en cuenta que con frecuencia las ordenanzas que se publicaron recogían hechos consumados; como ejemplo podemos decir que la conveniencia de colocar las matrículas bajo el mando de oficiales del Cuerpo General, era una opinión sentida y expresada con bastante anterioridad.

Los costos del personal matriculado, cuando era movilizado, eran altos. A continuación indicamos los sueldos diarios en aguas de Europa, así como el de otras clases, para que sirva de comparación:

Artillero de mar de preferencia	5 reales.
Artillero de mar ordinario	4 reales y 6 maravedíes.
Marinero	3 reales.
Otras clases:	
2.º Contramaestre	6 reales.
1.º Sargento de Batallones	4 reales.
Granadero de Batallones	2 reales y 1 maravedí.
1.º Condestable de Brigadas	5 reales y 10 maravedíes.
Artillero de Brigadas	2 reales y 4 maravedíes.

Otro factor que encarecía notablemente los armamentos era el costo de la ración de armada, que a la salida de los almacenes de provisión era de 4 reales y 20 maravedíes, y para su consumo a bordo se contabilizaba en 5 reales por pérdidas, gastos de embalaje, etc. Este gasto no gravitaba sobre los presupuestos de Marina, pero sí incidía sobre la Hacienda y, por tanto, sobre la posibilidad de ésta de poder o no pagar otros gastos.

El problema de la matrícula era el de la falta de pago, pues los sueldos reseñados eran superiores a los jornales medios de la vida civil. En 1790, con motivo del conflicto de Nutka con Inglaterra, se realizó un rápido y oportuno armamento general, dada la índole del posible enfrentamiento; posteriormente, en 1793, cuando se entra en guerra contra Francia contando con la alianza inglesa, se vuelve a hacer otro armamento general, esta vez totalmente inoportuno y de funestos resultados para la matrícula, pues Hacienda no pudo atender al pago de sus haberes, debido a las más urgentes necesidades del Ejército.

Una de las decisiones más importantes de Grandallana, una vez publicada la nueva ordenanza, fue hacer que se llevase a cabo el pago de todas las deudas con el personal de la matrícula, lo que en El Ferrol fue realizado por Escaño, comandante principal de los Tercios de este Departamento, y

cuya labor está citada por su biógrafo y admirador Vargas Ponce, que describe cómo este pago restableció en forma muy notable la confianza de los matriculados, facilitando los armamentos llevados a cabo con motivo de la nueva guerra contra Inglaterra.

Juicio sobre la marinería.

Del parte dado por el citado general Escaño después del combate de Trafalgar entresacamos las siguientes frases: *Toda la tropa de Infantería y Artillería se ha portado con la mayor bizarría, las baterías han estado bien servidas, etc., pero no podemos decir lo mismo de las maniobras ni de los marineros (...). La clase de los Contramaestres y Guardianes, se debe considerar endeble, la falta de navegar y la repugnancia que tienen muchos buenos hombres de mar a entrar en aquel servicio, lo ha hecho decaer en algunos años a esta parte, cuando es lo más necesario a bordo de los navíos.*

La marinería estaba dividida en tres clases, matriculados, voluntarios y gente de leva o de presidio. Los matriculados eran gente honrada, pero la mayor parte de ellos eran pescadores que no habían navegado en buques de cruz. Entre los voluntarios había buenos marineros; pero, en general, era gente que no conocía la disciplina, sin hogar conocido, sin amor al servicio y sin el entusiasmo que tienen los cuerpos organizados; la mayor parte de la gente de leva ejercía un efecto perjudicial a bordo por falta de disciplina.

Lo expresado por Escaño en estos párrafos nos da idea clara de que uno de los puntos débiles de aquella Marina era, sin lugar a dudas, el no contar con un cuerpo de contramaestres debidamente construido. Estaban considerados oficiales de mar, clase en la que figuraban los carpinteros, calafates, veleros, cocineros, etc., lo que parece indicar una especie de Maestranza. Extraña que no se hubiera formado este cuerpo de una manera más militar, pudiendo haber servido de ejemplo el de brigadas, en las que un simple artillero por su formación militar y conocimientos profesionales, estaba capacitado para tomar el mando en combate de uno o más cañones, y, por supuesto, el de sus sirvientes. No cabe duda que un cuerpo de contramaestres así concebido hubiera sido eficaz para encuadrar al conjunto de la marinería.

Ordenanza Naval.

En septiembre de 1802 se promulga la *Real Ordenanza Naval para los Bajelos de su Majestad*, otro de los cambios fundamentales introducidos por Grandallana.

El resultado del combate de San Vicente demostró los defectos de la anterior ordenanza de 1793, el primero, no señalar claramente las normas para el combate a los generales y comandantes, ya que, si bien unos actuaron con decisión e iniciativa impulsados por su honor militar, otros no hicieron así, escudándose en la falta de órdenes concretas y señales adecuadas. Otro de sus defectos quedó demostrado durante el desarrollo del con-

sejo de guerra subsiguiente, que se saldó con penas que no correspondían con la gravedad de los hechos. Aquí hay que señalar que, dado que las ordenanzas de 1793 no habían legislado sobre el tema, continuaban vigentes las leyes penales de la de 1748.

La doctrina en que se basó Grandallana para la redacción de la nueva ordenanza está expuesta en una memoria que elevó al Príncipe de la Paz. En esta memoria se expone, en primer lugar, una comparación de las leyes penales vigentes en las Marinas inglesa, francesa y española, donde se pone de manifiesto la gran diferencia de criterios entre el severo sistema inglés y los otros dos, sobre todo con el español.

Después hace una crítica de la táctica basada en la línea cerrada, considerando las condiciones reales en que se desarrollaban los combates; en base a esto último expone la absoluta necesidad de que los comandantes tengan iniciativa, pues de esta iniciativa, agresividad, valor y apoyo mutuo dependerá en gran parte el resultado de los combates.

Vamos a tratar de aclarar la influencia de la táctica en la doctrina que inspiró las Ordenanzas, coincidiendo plenamente con la doctrina inglesa.

Si consideramos el caso óptimo el de la línea de combate perfectamente formada, es decir, con el bauprés de cada buque casi en la toldilla de su matalote y a barlovento del enemigo, no cabe duda de que en teoría se consigue la máxima concentración de fuego, con una posición, además, prácticamente indeseable, lo que constituye la defensa óptima; el enemigo sólo podrá enfrentarse barco contra barco, aunque tenga superioridad numérica.

Pero en una escuadra numerosa y compuesta de buques de distintas características será difícil, por no decir imposible, mantener una formación perfecta; por otra parte, el hecho de que una línea esté a sotavento de la otra, no implica el que lo estén todos sus barcos con respecto a todos los de primera, por lo que siempre que se produzca un claro en la línea de barlovento es muy posible que haya varios barcos de la otra línea con el suficiente barlovento para introducirse por él, y doblar a parte de la línea de barlovento, produciendo una concentración local que se hará acumulativa, conforme se vayan rindiendo los buques así doblados.

Para aprovechar estas posibilidades es imprescindible la iniciativa de los comandantes y el apoyo mutuo entre barcos. Para contrarrestar esta maniobra, los buques de la línea cortada más avanzados que la rotura y, por lo tanto, a barlovento de ella, tienen que virar y acudir al corte, doblando a su vez a los atacantes, y la única manera eficaz de actuar en ambos casos es la de que los comandantes actúen con iniciativa y con la seguridad de que serán seguidos por sus compañeros, sin esperar órdenes por medio de problemáticas señales.

Era también de suma importancia el que los buques así atacados resistieran lo más posible, evitando que los buques atacantes se concentraran sobre los que les seguían en la línea dando tiempo a la maniobra de las propias fuerzas.

Estos objetivos: iniciativa, apoyo mutuo y extrema resistencia, son los que se destacan en estas ordenanzas como principales normas de la actuación de los comandantes en el combate, y estas normas están apoyadas por un severo código penal, que prevé la pena de muerte para todo comandante que no les de el más exacto cumplimiento (ver artículos del 32 al 41 del título 4.º y del 1 al 20 del título 33.º).

Para apreciar el endurecimiento que supuso respecto a las leyes penales la nueva ordenanza, vamos a exponer la responsabilidad exigida a un comandante que hubiese rendido su navío según la de 1748 y la de 1802:

Artículo XVII: Para que el Consejo de Guerra pueda formar juicio, fundar su parecer, determinando las penas que corresponden a los Oficiales de Guerra por faltas esenciales a su obligación en materia del Servicio, se tendrá presente lo siguiente: Todo el que mandare Vagel armado en Guerra, estará obligado a defenderlo cuanto lo permitan sus fuerzas, a correspondencia de las de los enemigos que lo atacaren y si alguno faltare en esto, será privado de su Empleo; y en caso de que la defensa haya sido tan corta que haya entregado el Vagel indecorosamente, y sin acuerdo de sus Oficiales, podrá extenderse la sentencia hasta la de muerte.

Artículo XVIII: Cuando se tratare de examinar la conducta de algún Comandante, que hubiere entregado su navío en los términos explicados, deberá también hacerse cargo a el que mandaba en Segundo, y a los demás que hubieran votado su entrega; pues en el caso de que el Comandante se niegue a hacer la defensa regular, doy facultad a el Segundo, para que de acuerdo con los demás Oficiales de Guerra, lo prenda, y continúe el combate. Pero si el Comandante mudando de dictamen, quisiere proseguirlo, será por todos obedecido, sin novedad.

Grandallana tenía razón cuando comentaba la extrañeza de que bastase el acuerdo del comandante con los oficiales, para que el hecho fuera menos punible. En las ordenanzas del 1802 el tratamiento es mucho más severo, como se comprueba en los siguientes artículos:

Artículo 6: Cuando alguno de mis bajeles sueltos, o en situación desproporcionada de comunicarse con algunos de sus Jefes, se viera abrumado de la superioridad de los Enemigos, y en estado de no ser dable continuar su defensa, no podrá su Comandante disponer la rendición sin consultar a su Segundo y Oficiales; y en caso de acordarla, aunque sea del Comandante la primera responsabilidad, los demás la tendrán proporcionada a su graduación, si el dictamen no hubiera sido conforme con todas las obligaciones del honor en sostener el de mis armas.

Artículo 7: En el caso de que discorde el Comandante acerca de rendirse, se decidiese a practicarlo, le declaro despojado del mando, y ordeno al Segundo propietario o eventual, que lo tome para continuar el combate, y arreste al Capitán a fin de que sea juzgado en Consejo de Guerra.

Artículo 8: En hecho de rendir a los enemigos un Comandante el buque de su mando, se podrá en Consejo de Guerra para que sea examinada y juz-

gada su conducta a tenor de esta Ordenanza; y si la defensa no hubiera sido la más honorífica por su bizarría, será condenado a muerte; pero en el caso de convencerse la traición, será deshonrado antes de perder la vida.

Para terminar esta exposición de la nueva ordenanza citaremos brevemente la obra de Escaño: *Cuaderno de Táctica Naval*, escrita en fechas próximas a la del combate de Trafalgar, y editada con bastante posterioridad, en 1835.

Este *Cuaderno* viene a ser una recapacitación de sus primeras impresiones sobre el combate, tal como las emitió en la memoria que elevó al Gobierno el 17 de diciembre de 1805, recapacitación que tendría lugar en el *silencio y tranquilidad de su gabinete*, según el prologuista de la edición de la obra. Grandallana, en la ordenanza naval, había dictado ya algunos preceptos sobre el movimiento en combate, pero Escaño lo expone de una manera más extensa y acabada.

Por una parte es obvio que Grandallana lo escribió antes de Trafalgar; sin embargo, no llegan exactamente a las mismas conclusiones, pues Escaño no concede iniciativa a los comandantes de los buques, sino a los de división, formada por tres o cuatro navíos, procurando que tenga facultades parecidas, a un oficial general, según lo expresa en los artículos 78 y 86:

Artículo 86: Pero dirigirse y maniobrar dispersos los navíos que no combaten, y sin formar un cuerpo de fuerza suficiente, en muchas ocasiones será acelerar la derrota de la Armada; los Generales de las divisiones deben maniobrar y operar juntos, reuniendo a los navíos que hubieran perdido a sus Jefes; pero ningún Capitán por su autoridad propia debe abandonar a su General para dirigirse sólo al fuego de su enemigo, porque probable e inútilmente se perderían los que así lo hiciesen, disminuyendo la fuerza del resto de la escuadra.

Es probable que haya tenido en cuenta la experiencia del combate para la redacción de este artículo; criticando la decisión de los cinco navíos que, estando a la vanguardia del punto de corte, sin combatir, viraron para entrar en fuego. Sin embargo, los comandantes de estos buques actuaron de acuerdo con lo mandado en los artículos 35 y 36 del título 5.º de la ordenanza naval. El primero de estos artículos exige el sostenimiento a toda costa de la insignia del general en jefe, y el segundo, continuación del primero, dice:

También será su obligación sostener a los compañeros, amigos o aliados conocidos por tales que estén a su vista; y como en esta general y precisa ley no pueden determinarse los casos y ocasiones en que por sí pueda proceder sin las órdenes o señales de su General, queda a su inteligencia y valor el discernimiento en los momentos en que no pueda ni deba esperarse tal precepto, y haya de tomar a impulso de su bizarría una resolución gallarda, siempre que el General en Jefe no determine lo contrario por sus señales, o lo tuviese dispuesto en sus instrucciones.

Si se trata de otro caso real del combate, sería probablemente el del

navío *Argonauta*, que combatió en solitario a barlovento de la línea, según el testimonio de Escaño, testigo presencial y de la máxima calidad.

Este navío español, por sus condiciones extraordinarias de vela hubiera permitido a su comandante realizar la maniobra de salir a barlovento y dirigirse solo al encuentro de las columnas que se aproximaban.

Para terminar este artículo incluimos una carta que el ya citado D. Pedro Abadía elevó al general Castaños. De su lectura parece desprenderse que fue el combate del *Argonauta* el que más impresionó a los ingleses:

Carta del 4 de Noviembre.

Excmo. Sr.: Las gacetas inglesas que remití a V. E. contribuyen de un modo especial con el tributo debido al mérito y dan bastante idea de cuanto ocurrió en el combate el 21 de Octubre último, en tanto que se remitan completos detalles, me limito a decir a V.E. que cuando yo contaba encontrar a estas gentes llenas de orgullo e insoportables por su victoria, les he visto bien al contrario, rindiendo los mayores agasajos a nuestros Oficiales prisioneros, hablando de ellos con el mayor entusiasmo. Interiormente con harto dolor suyo, de que la España tiene todavía marinos que presentará algún día con honor a sus enemigos. Los Coroneles de los Regimientos que se hallan aquí de guarnición me han convidado a porfía para que les lleve a los Oficiales marinos a cenar con ellos; los nombres privilegiados de Gravina, Escaño, Cisneros, Cagigal, Pareja, Uriarte, Valdés, etc., son aquí conocidos y respetados.

Tan cierto es que aun los que por la guerra se llaman enemigos, pueden desconocer un mérito que creían empañado en nuestra Marina Nacional. El fuego tan vivo que hicieron los navíos «Trinidad», «Argonauta», «Príncipe», «S.^a Ana», «Ildefonso», «Bahama», «Nepomuceno», «Leandro», «Montañés» y «Monarca», se recuerda con admiración, y hay Capitán de Navío que ha dicho preferir él una defensa tan brillante a la parte que ha tenido en la victoria. Los Comandantes Durham, Harvey, Pedlon, Redmil de los navíos «Belle-Isle», «Temerarie», «Conqueror» y «Poliphemus», y otros en cuya compañía comí en casa del General Fox, se perdían en elogios en referir la firmeza y uniforme valor de nuestros buques hasta el final de la acción, y no pude por pequeña complacencia oír las alabanzas que daban a nuestro Comandante Pareja del «Argonauta», este navío quedó tal, que empeñados los ingleses en conservarlo, por saber que era

el favorito de Gravina, echaron toda la artillería al agua, más las cubiertas y entrepuentes se vinieron abajo, después se fue a pique. El Comandante Durham me ha dicho que observó la figura de Pareja cuando fue él solo que quedó en pie sobre el alcazar. El «Trinidad» puso al de Nelson de que no haber sido inmediatamente sostenido por el «Temerario» y otro, Nelson se hubiera visto en la mayor confusión. Pero la notable diferencia que tenían los ingleses en navíos de tres puentes y en el efecto de las carronadas de grueso calibre, ambas ventajas considerables, y a que atribuyen principalmente el que se decidiese la victoria a su favor, es a lo que debe más atenderse cuando se quiera formar un recto juicio de este combate, que hará época en la historia de nuestra Marina.

Los Comandantes Churruca y Galiano murieron héroes, y sus nombres son muy respetados entre estas gentes, también de ellos han muerto algunos Oficiales y Comandantes de mucho crédito.