

FRANCISCO JAVIER DE SALAS: UN CENTENARIO OLVIDADO

José CERVERA PERY
Director de la Revista de Historia Naval

El sentido de una vida.

Marino y jerezano —lo que no es frecuente en los escalafones del Cuerpo—, el capitán de navío Francisco Javier de Salas —murió sin poder lucir los entorchados del generalato concedidos a última hora— encarna junto a Cesáreo Fernández Duro el prototipo del marino historiador y científico —legado directo del ilustrado español del siglo XVIII— enmarcado con idénticas virtudes, pero a tono con la época que viven, en la España del siglo XIX. Sus vidas son en cierto modo paralelas y en sus obras parece alcanzarse una conjunción de propósitos. Don Cesáreo nace dos años antes que D. Javier y muere bastantes años más tarde; pero juntos ingresarán en 1845 en aquella primera promoción del inaugurado Colegio Naval Militar de San Fernando, en el mismo edificio de la población naval de San Carlos, que desde 1913 albergó la moderna Escuela Naval Militar hasta su traslado a Marín, y en la que todavía se educan y forman los suboficiales de la Armada.

El propio Fernández Duro, encargado por la Real Academia de la Historia de pronunciar el discurso necrológico de Francisco Javier de Salas, en la sesión de 17 de abril de 1990, daba noticia del ingreso de ambos en aquella savia nueva que bajo la denominación de Aspirantes de Marina agrupaba bastantes apellidos vinculados de antiguo con la Armada, como Bustillo, Sopranis, Pardo de Figueroa, Uriarte, Pery, Aguirre, Manterola, Barreda, Alvear, Elizalde, etc... *Puedo afirmar como testigo de vista* —decía D. Cesáreo en su citado discurso— *que uno de los jóvenes asistentes al curso inaugural del Colegio, sentó su plaza militar el 26 de marzo del citado año, respondiendo al nombre de D. Francisco Javier de Salas, natural de Jerez de la Frontera.* Cesáreo Fer-



Francisco Javier. Retrato al óleo de Conday. (Museo Naval, Madrid).

nández Duro y Francisco Javier de Salas carecían de antepasados marinos y aunque honraron cumplidamente el botón de ancla, ambos dieron a la Armada mayor prestigio en libros y escritos que en hechos de armas, aunque éstos no estuvieran ausentes en sus respectivas hojas de servicio. Ambos esperan también el alba de la resurrección desde el Panteón de Marinos Ilustres de San Fernando, cuya Santa Misa—como ha escrito Guillén—frecuentaban los domingos de sus años de aspirantes, y donde yacen tantos varones cantados por ellos en libros y artículos históricos.

Con catorce años recién cumplidos es difícil definir o afirmar una auténtica vocación naval. Al joven Salas, cuya frágil salud no le permitirá como al resto de sus compañeros cimentarla, ya le *tiraba* la Historia, en la que va a navegar sus más felices singladuras. *Ya desde alumno del Colegio Naval—diría en su discurso de recepción en la Real Academia de la Historia—me dolía ciertamente no tener noticia sobre esta parte del pasado de la institución (la Marina) y extrañábame el no encontrar un librito apropiado donde adquirirla.* (Se está refiriendo a las expediciones marítimas de Pedro I de Castilla y Pedro IV de Aragón, tema central de su discurso).

La hoja de servicios de Francisco Javier de Salas es sin embargo fiel reflejo de una excelente trayectoria naval en los años de juventud, y los ascensos se suceden por rigurosa antigüedad desde 1848 a 1860 en que, afectados seriamente sus pulmones, pide y obtiene su pase a la reserva en el Cuerpo General de la Armada. Pero en los pocos años que permanece en el servicio activo, cumple con exactitud y celo sus obligaciones militares y no será tampoco escasa su pericia marinera. Uno de sus contados biógrafos, el capitán de fragata Patricio Aguirre de Tejada, recuerda haberlo visto en circunstancias críticas de mar, en las que supo demostrar ampliamente todas las condiciones de un perfecto oficial de Marina, serenidad, energía y conocimientos técnicos de la profesión (1).

También resulta destacada y brillante su participación en la guerra de África de 1859, dado que sus servicios fueron recompensados con la cruz laureada de Marina (Vidart), y a pesar de su precario estado de salud *aguantó el tipo* a bordo y no pidió el pase a la reserva hasta finalizada la campaña.

Comienza entonces para el teniente de navío Francisco Javier de Salas una nueva vida desde su destino de primer redactor del Depósito Hidrográfico, buena plataforma de proyección científica y cultural y que venía a encajar perfectamente con sus aficiones e inquietudes. Desde allí podía bucear incansable en documentos y manuscritos y extender su campo de acción a colecciones y archivos de mayores alcances, como el de Simancas. Y en 1864 sale su primer libro, cuyo largo título, *Marina española en la Edad Media. Bosquejo histórico de sus principales sucesos, en relación con la historia de las Coronas*

(1) En la campaña de África de 1859, en medio de un temporal desecho, consiguió fondear su barco, el *Buenaventura*, al abrigo en Puerto Mayorga, sin averías y sin pérdidas humanas, mientras que el vapor *Santa Isabel* se hacía pedazos en la bahía de Algeciras, la goleta *Rosalía* naufragaba en las costas de Marruecos y todos los demás buques de la escuadra se veían obligados a correr un furioso sudeste.

de Aragón y Castilla, responde —en el sentir de Fernández Duro— a una notable exposición de pasadas gradezas, episodios gloriosos, atrevidas exploraciones, grandes descubrimientos y sorprendentes victorias, pero que a diferencia de otros *triumfalistas* que no dedican una página a los desastres, ni una frase a las derrotas, aborda con objetividad y buen juicio las acciones negativas en las que se ven implicadas aquellas marinas, y que son —a su entender— las lecciones más provechosas que la Historia dicta (2).

Este primer libro, que en opinión de Fernández Duro, *más bien que un ensayo de principiantes pareció una obra ejercitada de maestro*, va a significar en su vida un importante hito, ya que la Real Academia de la Historia lo premia nombrándolo primero académico correspondiente (sesión del 26 de mayo de 1866) y pocos meses después (sesión del 15 de diciembre del mismo año), a propuesta de los miembros Serafín Estébanez Calderón, Pedro Sabau y Aureliano Fernández Guerra, es investido como académico de número con todas sus cualidades y preeminencias.

La Real Academia de la Historia va a ser, por tanto, el puente de mando desde donde Salas dirija una esforzada pero feliz navegación historiográfica, y ¡caso raro por infrecuente!, su nombramiento académico le hace obtener por elección —rompiendo los rigurosos moldes del escalafón cerrado— el ascenso a capitán de fragata. Bien es verdad que también había cooperado a ello la publicación de otro nuevo libro, *Marina española. Discurso histórico. Reseña de la vida de mar*, refutación y réplica al llamado *Estudios sobre una ley para el libre uso del mar*, escrito por un ingeniero del Ministerio de Fomento, de pintoresco nombre —Canuto Corroza—, en el que se exponían ideas muy contrarias a los intereses de la Armada con notoria mengua de atribuciones y competencias. El eterno problema que ha venido superponiéndose hasta los días presentes, pero en aquellas fechas y con aquel libro, Salas prestaba un buen servicio a la Marina y a la nación, por lo que su ascenso no necesitaba de un mayor justificante (3).

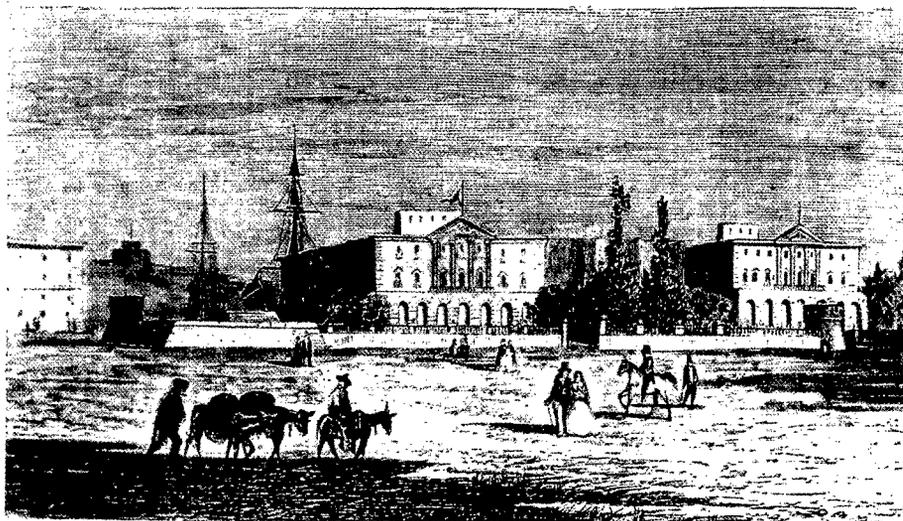
En su nuevo empleo, Salas recorrió los destinos de oficial primero de Secretaría y oficial mayor del tribunal del Almirantazgo y desempeñó muy diversas comisiones, algunas de gran prestigio cultural y científico, hasta su nombramiento como Director del Museo Naval, al que supo imprimir una gran actividad dinámica con el hallazgo de importantes documentos inéditos, referentes a la historia de la Marina, que luego publicaría en los boletines de la Real Academia de la Historia o en colecciones como la relativa *al descubrimiento, conquista y organización de las antiguas posesiones españolas en Ultramar*, editadas en la imprenta de los sucesores de Rivadeneyra en los años 1866 y 1867. La aparición de su documentada *Memoria sobre la industria y*

(2) El libro fue impreso en la tipografía de Fortanet, en 1864, y constaba de 564 páginas. En la reedición de 1925, que fue declarada de texto en la Escuela de Guerra Naval, se imprimió ya en dos tomos.

(3) Precisamente, en la actualidad se debate en el Congreso de los Diputados el nuevo proyecto de Ley de Ordenación de la Marina Mercante, en el que se analizan la atribución de distintas competencias, hoy encomendadas a la Armada.

legislación de pesca, con profusión de Reales Órdenes, circulares, cédulas, concesiones y estudio de litigios, le proporcionaron un nuevo nombramiento de Comisario encargado de dirimir los conflictos entre pescadores de España y Portugal, en cuyas gestiones propone un tratado especial para evitar nuevos enfrentamientos en áreas conflictivas. Cuando aún ha de transcurrir más de un siglo para que surjan las cuestiones de delimitación de zonas económicas exclusivas, la clara visión de Salas sobre el problema tiene una anticipación premonitora (4).

Si el trabajo intelectual y de investigación estimulaba en Salas las células de su cerebro, sus órganos respiratorios, seriamente afectados por el clima de Madrid, le marcan un nuevo sentido de vida. Y vuelve a donde empezó, a un destino en la Armada cercano al mar; de comandante de Marina de Valencia. Abandona sus colaboraciones y asistencias en la Real Academia de la Historia y vive sus últimos años cara al luminoso mar levantino, cuyos arcanos tan bien había sabido desvelar, en el estudio de las campañas marítimas de los dos Pedros, el castellano y el aragonés.



San Fernando. - Real Colegio de Guardiamarinas. 1850

Real Colegio de Guardiamarinas de San Fernando. (Biblioteca del Museo Naval, Madrid).

Ocurrida su muerte, Fernández Duro, ¡siempre D. Cesáreo de compañero fiel!, dirá de Salas en su semblanza necrológica: *No escribió mucho; escribió bien*, lacónica frase que tanto sentido encierra, y el director de la Real de la Historia, Antonio Cánovas del Castillo, aún fue más conciso: *Salas era un académico*. No hacía falta decir más, y otro entrañable compañero, el capitán de fragata Patricio Aguirre de Tejada, tomó la voz de la Marina. *La*

(4) Publicada también en la imprenta de Fortanet en 1876.

Armada nacional española —escribía—; la marina militar que en los dos siglos que lleva de existencia como entidad permanente, cuenta con ministros como Ensenada y Mazarredo; generales como Navarro y Méndez Núñez; matemáticos como Jorge Juan y Ulloa, y héroes como Churruca y Galiano, también por su parte ha sabido dar palpables muestras de que entre las armas y las letras no sólo no hay antagonismos, sino antes bien ambas se buscan con amor, viviendo juntas en la más perfecta y cabal armonía. Si Arriaza, Navarrete y Vargas Ponce no lo hubieran demostrado, Salas daría de ello cumplido testimonio.

El Gobierno, en justo homenaje a su meritoria aportación al mejor conocimiento de la historia naval y a la proyección que a través de ella tuvo la Armada, decretó en 1899 el traslado de sus restos al Panteón de Marinos Ilustres de San Fernando, donde reposan bajo un sencillo epígrafe: *Francisco Javier de Salas. Capitán de Navío. Individuo de Número de la Real Academia de la Historia. 21-2-1832. 4-4-1890*. Su compañero de promoción y afinidades, su amigo leal y autor de su semblanza en la Real Academia de la Historia, el también capitán de navío D. Cesáreo Fernández Duro, sería también enterrado en dicho Panteón cincuenta y nueve años más tarde.

La glosa de una obra.

Cronológicamente el primer libro que sale de la pluma de Francisco Javier de Salas es el *Bosquejo histórico de la Marina de la Edad Media*, dedicado a la memoria de su inspirador, Martín Fernández de Navarrete, y que queda incompleto pues se planta en el siglo XIII; pero aun siendo un trabajo de especial relevancia, es superado en importancia por su segunda obra *Marina española. Discurso histórico. Reseña de la vida de mar y Memoria*, en contestación a un proyecto sobre el Ramo y que se imprime en Madrid en la imprenta de Fortanet, calle de la Libertad, 29, en 1865. El libro comienza con una exposición al ministro, cumplimentando la Real Orden de 7 de agosto de 1864 que le comisiona para contestar los estudios del ingeniero Canuto Corroza, sobre una ley para el libre uso del mar para la navegación y para los puertos. Salas cree acercarse al espíritu de la disposición historiando de un modo sintético el pasado del personal de la Marina española en relación con las ordenanzas decretadas en diversos períodos para su gobierno y régimen, exponiendo —él dice que someramente— las razones que dieron origen en nuestra patria a las matrículas de mar, las vicisitudes que la institución ha experimentado y los ataques y encomios de que en diversas épocas ha sido objeto.

El libro se estructura en tres partes: Una primera que se contrae al Discurso sobre la Organización de la Marina española en distintas épocas. Reflexiones preliminares; retóricas ochocentistas... pero con sustancia de fondo. Consideraciones sobre la Marina de la antigua Corona de Castilla; consideraciones sobre la Marina de la pujante Corona de Aragón; de qué modo lleva la Marina española el Descubrimiento del Nuevo Mundo. Entra en una materia con el estudio de las concesiones amparantes a la marinería y se detiene en

amplios comentarios a la Ordenanza de 1606 de la que surge la matrícula de mar, que habrá de reafirmarse en una cédula de octubre de 1625. El fomento de la Marina es engañoso en tiempos de Felipe IV y lo justifica en su referencia a las *Hordenanzas de S. M. para el buen gobierno de la Armada del Mar Occeano* (sic). Penetra en los disturbios de la guerra de Sucesión y estudia el reglamento de Gaztañeta para organizar la recluta de la marinería. Estudia también la Ordenanza del Infante Almirante de 1737, con juicios duros y tajantes, pero *dá paso al genio* en su admiración por la política naval de Ensenada, aunque sus planes de armamentos y sus consecuencias incidan negativamente en el desarrollo de las matrículas de mar. No deja nada al azar. Profusión de gráficos sobre la marinería matriculada en 1786 con el extracto del Estado numérico de los Buques de Su Majestad en 1787 y 1788—años de fuertes efectivos navales—, con una prospección sobre los hombres y tripulaciones que se necesitaban. Hay un cálido elogio a Domingo Pérez de Grandallana, cuyas reflexiones constan de los siguientes títulos: Introducción; reflexiones sobre nuestra constitución militar y marinera; artículos de las legislaciones inglesas y francesas y naturalmente de la legislación española, con comentarios de todos ellos, de su táctica, señales e instrucciones... Dice Salas que es uno de los manuscritos más importantes como asunto histórico, éste de Grandallana, que pueda ofrecerse a la consideración de un hombre de estudios. En su plan preside el orden; en su texto, la previsión unida a un exacto juicio sobre la índole del país y la aplicación de las leyes; en sus prescripciones, la filosofía, y en su letra, la severa y majestuosa concisión del que siempre debe prescribir con el mayor conocimiento de causa (5).

No se recata Salas —todavía en esta primera parte de su estudio— en señalar el estado lamentable de la Armada expuesto por los ministros del Ramo (Salazar y Vázquez de Figueroa) y hombres superiores de la institución que deberían inscribirse bajo el denominador común de Hambre, Miseria e Injusticia —con el énfasis de las mayúsculas—, fácilmente advertible desde el primer renglón de la exposición hecha por Vázquez de Figueroa a la Regencia del Reino en 20 de octubre de 1812, sobre el estado de la Marina Real. Tremendo el parte del capitán general de Ferrol dando cuenta de la muerte por inanición de oficiales bajo su mando... Tremendos también los oficios de los almirantes Quevedo, Guruceta, Alejo Gutiérrez de Rubalcava, Vigodet, Alonso de la Riva, etc. Implacables notas del abandono de los apostaderos. En la parte más dura del libro insiste en las reformas de las matrículas en consonancia con la que pidió Vázquez de Figueroa, y sus resultados son examinados cuidadosamente, y al final hace unas reflexiones llenas de patriotismo, aunque no exenta de amargas consideraciones.

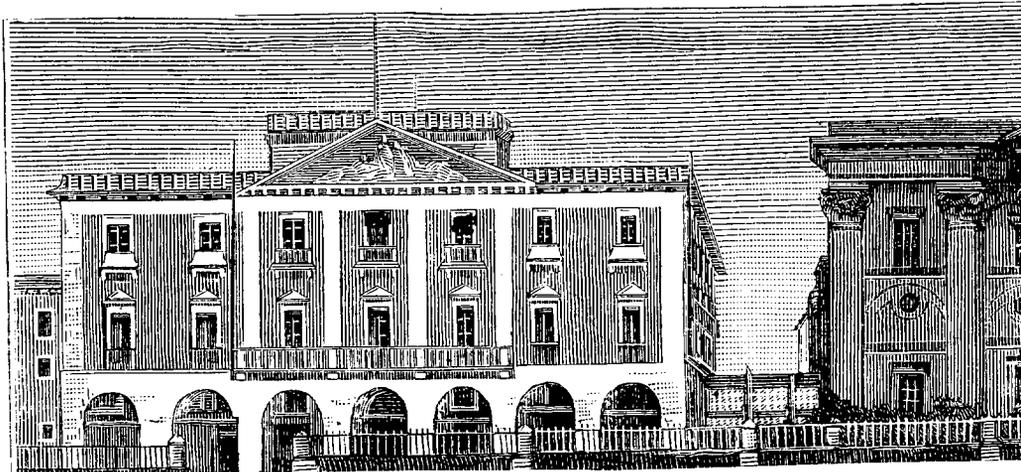
La parte segunda la dedica al servicio en la Armada, y en su prefacio ya expone que *al ver que una institución basada en principios más liberales que*

(5) Don Domingo Pérez de Grandallana publicó unos valiosos informes referentes a la táctica española, francesa e inglesa, con análisis comparativos y deducción de consecuencias que son recogidos por Salas en su *Historia de la Matrícula de Mar* (páginas 223 a 225).

cualquier otro sistema que se funde en el servicio obligatorio del Estado encuentra detractores, y es sobre todo combatida por algún representante del país en el seno del Parlamento, preciso será reconocer que algo le afecta que desdice de sus principios y la hace objeto de censuras. En sus capítulos habla de la vida de mar, que supone peligros y privaciones y pasa revista a lo que hace un marinero en un buque de guerra, estableciendo las diferencias y parangones entre marineros y soldados. Analiza las hipótesis del sorteo para dotar a los buques de la Armada y el ingrato papel que cabe a los oficiales reclutadores... La voluntad de los mozos se exploraba invitándolos primeramente para el ejército de Ultramar y luego para nutrir los cuadros de la Armada, y mientras que en el día anterior —arguye— habían salido pocos en aquel concepto y ninguno en éste, en el segundo, a fin de precaver la posibilidad de verse forzosamente elegidos para la Marina, salían por docenas del cuadro para servir en el ejército de Ultramar. Algo muy grave falla en el sistema.

Establece Salas la diferencia entre la matrícula de mar y la quinta, y como la sustitución de aquélla por ésta agrava más los problemas y hay que volver a la primera solución, poniendo punto final a esta parte con amplias consideraciones sobre la forma de matrícula. Pero es ya en la tercera parte del estudio donde Salas entra a fondo en la refutación de las teorías de D. Canuto, que arrima al ascua a su sardina en Fomento, intentando sustraer competencias de Marina con graves acusaciones. Según los *Estudios*, la matrícula de mar es la causa evidente de cuantos males afligen al país pues ahoga el comercio, mata la industria, merma la población marinera, condena a una clase a la servidumbre, esclavitud y miseria, que influye directamente en la pobreza de la nación. Salas refuta todo esto y también el sistema que éste proponía para sustituir a las matrículas. La población marinera no ha disminuido por su aplicación, pero ofrece sus ideas para el reclutamiento naval sobre la base del servicio voluntario (un aluvión de datos al respecto) y comenta los sistemas seguidos por otras naciones para tripular los buques del Estado (Gran Bretaña, Holanda, Francia, Turquía, etc.). Igualmente se pregunta Salas si la matrícula constituye una clase privilegiada y expone sus líneas maestras sobre la regulación de la misma y los dictámenes de varias autoridades, entre ellas las del capitán de fragata García de Tudela, del que hace encendidos elogios. Para Salas la matrícula, lejos de contrarrestar, influye favorablemente en el desarrollo del comercio y considera injustos los cargos que se le hacen.

El rechazo de una posible segregación del Ministerio de Marina del mando y régimen de los puertos marítimos para hacerlos depender enteramente del de Fomento es terminante en Salas. Refuta las causas expuestas y se pronuncia claramente sobre la inconveniencia de establecer una escisión entre las marinas de Estado y comercial y se pregunta si es conveniente aplicar la jurisdicción puramente civil a los delitos cometidos a bordo de los buques mercantes. No quedan marginadas en su análisis las cuestiones del practicaje y su regulación y en la recta final expresa una coincidencia de pareceres con el libro criticado... que no va más allá de unas compartidas ansias de libertad.

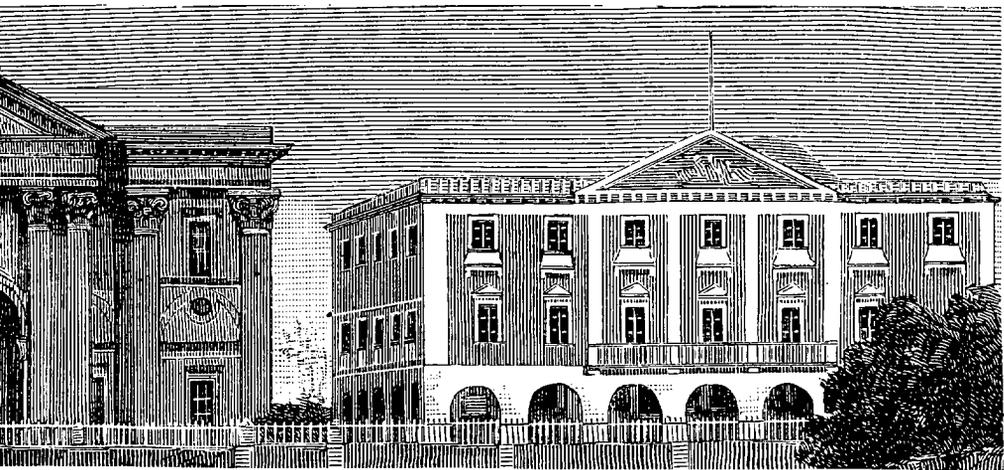


Edificios de la población de San Carlos.—Oficinas del Departam

Distribuido el libro de Salas en los Cuerpos Colegisladores y redacciones de prensa, su influencia fue patente en los medios oficiales y la edición fue agotada en poco tiempo. La experiencia demostró su utilidad y así Salas cinco años más tarde pudo hacer una segunda edición, corregida, actualizada y ampliada. Su título en esta ocasión fue más explícito, descargado ya de cualquier motivación de controversia: *Historia de la matrícula de mar y examen de varios sistemas de reclutamiento marítimo* (6).

La Marina española en la Edad Media, cuya primera edición fue publicada por Fortanet en 1864 es, ante todo, un libro de historia; pero historia elaborada con profunda rigurosidad y mimo en el detalle. El libro nace de una autorización a su autor, por Real Orden, para que pueda consultar toda la amplia documentación que Martín Fernández de Navarrete dejó en el Depósito Hidrográfico, y que tome de ella los datos necesarios para la obra de historia marítima que escribe. La fecha es de 15 de julio de 1860 y la firma José Ruiz de Apodaca, por lo que posiblemente y dada la densidad y aporte documental de la obra, Salas se habría anticipado a la autorización demandada y estuviera ya trabajando en ella, aun sin saber si tendría ocasión de publicarla. Entre la voluminosa colección de documentos inéditos consultados figuran los procedentes del archivo de la Corona de Aragón, así como de los de Simancas, Sevilla y Cádiz, que fueron reunidos en 1798 por el teniente de navío Sans de Barutell por encargo de Carlos IV. Salas *bebe* prácticamente en los papeles, se justifica con modestia, pero escribe una historia de un período prácticamente desconocido, muy completa y legible, hasta el punto que también alcanzó los honores de una reedición oficial bastantes años más tarde. Merece la pena transcribir la disposición oficial (fecha en 1925) y en la que el ministro Honorio Cornejo hace la siguiente exposición de motivos:

(6) Editada en 1870, ¡cómo no!, en la imprenta de Fortanet.



edión de Marinos Ilustres.—Oficinas de la Academia Central.

(...) Uno de los asuntos que han de merecer especial atención en la Escuela de Guerra Naval (que acaba de crearse) es el estudio de nuestra propia historia marítima con extensión algo mayor que la que ofrecen los compendios escritos para la enseñanza elemental, y enorgulleciéndose nuestra Marina con la magnífica labor histórica del que fue capitán de navío de la Armada, Excmo Sr. Don Francisco Javier de Salas, cristalizada en su obra «Historia de la Marina en la Edad Media», que aunque abarca un período bastante limitado, debe ser conocida y estudiada por nuestros oficiales, S. M. el Rey (Q. D. G.) de conformidad con lo informado por la Sección de Información del Estado Mayor Central y por la Intendencia Central y Sección de Intervención y lo consultado por la Junta Superior de la Armada, se ha dignado disponer (...), y a continuación se exponen las razones de la impresión y se consigna la gratitud a la familia por la cesión de derechos.

Como ha escrito Fernández Duro, la *Historia de la Marina de la Edad Media* abarcó los principales sucesos del siglo XIII, trayendo a su narración, mucho de la elegancia, la sobriedad y de la altura de Plutarco; no poco de la sentencia de Mariana de no asentar partida sin quitanza; bastante de la crítica ilustrada de Navarrete, modelo en cuestiones marítimas, sin perjuicio de juzgar con libérrimo criterio sucesos en que aparecen barajadas soberbia y poquedad, pericia, ignorancia, crueldad, grandeza, generosidad y abnegación. Retórica aparte, el análisis de D. Cesáreo es como siempre acertado y preciso. El escenario mediterráneo de la marina catalana de los Jaimes; la puesta en escena de las naos de Cantabria, que rompen el puente de Triana para que Fernando III el Santo incorpore Sevilla a su Corona; las luchas marítimas entre los dos Pedros, reyes, primos y rivales por la supremacía en la mar... Lo que hubiera podido ser continuación de una gran obra con la impronta naval del siglo XIV, quedó solamente en propósito, porque el ancla de la muerte garreo sobre el autor. Faltó así el eslabón que engranara con el arranque de la monu-

mental obra de Fernández Duro, *Armada española desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón*.

Queda el discurso de recepción académica de Francisco Javier de Salas, también impreso en Fortanet. Es un discurso muy largo, muy barroco y muy documentado, con fuentes de inspiración acusadas y directas de su libro *La Marina de la Edad Media*. El tema tiene un perfecto encaje en: *Expediciones marítimas de Don Pedro I de Castilla y Don Pedro IV de Aragón*, con un interesante plano operativo de las derrotas de Castilla y Aragón en 1359, y la cita de numerosas cartas inéditas. La preceptiva contestación al discurso de Salas estuvo a cargo de Aureliano Fernández y Orbe, académico de número. Se refiere primero a la vacante dejada por el general Zarco del Valle (que es la que ha ocupado Salas), y habla de su obra. El estudio de Salas realza el compromiso de Pedro I de Castilla de emprender una guerra marítima cuando la nación no contaba con recursos para ella, pero en lo que denota una clara visión naval. Sigue profundizando en las luchas de D. Pedro y sus perdones a sus hermanos bastardos. No quiere desnaturalizar la Historia, pero se le ve *dompedrista* en todo. Y la miel queda en los labios, tras el importante índice cronológico de algunos documentos y obras que contienen importantes juicios de valor sobre el reinado.

Final con reflexión.

Vivimos en la era de los centenarios y las conmemoraciones. Los calendarios están enmarcados de fechas y anotaciones a recordar. La gran cita del 92 acorta cada vez más su trayectoria, y la pluma, el micrófono o la cámara televisiva se encargan día a día de testimoniarlo. Hay sin embargo un centenario sobre el que se ha pasado casi de puntillas, tal vez porque la obra de quien lo causa no haya llegado a todos, no sea demasiado conocida o no se le valore, en la esquina del siglo XXI, como supieron hacerla quienes abrieron el siglo XX.

La figura, memorable en todo, del capitán de navío Francisco Javier de Salas, cuya vigencia histórica aún puede palpase, es merecedora de algo más que la simple noticia rutinaria de que se han cumplido cien años de su muerte. Y sobre el olvido y la desidia de hoy, es oportuno el recuerdo de aquellas frases de Luis Vidart, que en las noticias biográficas del marino historiador se quejaba de que sólo la placa del Mérito Naval y la encomienda de número de la Orden de Carlos III fueran las mayores recompensas que en su día concediera el Gobierno a quien tanto hizo en servicio de su patria, mientras que las listas de los caballeros grandes cruces de Carlos III e Isabel la Católica estaban llenas de ilustres desconocidos y jamás se honraron con el nombre de Francisco Javier de Salas, acaso porque su categoría de coronel no le permitía figurar al lado de los que careciendo de profesión conocida puedan cubrir el pecho con tal clase de banda y encubrir su apellido con cualquier título más o menos nobiliario.

No dejaba de tener razón aquella amarga queja en la que se pedía, que estimándose en su valía, en los trabajos oficiales y extraoficiales y sus escritos históricos y científicos, se hubiese roto una ridícula limitación y concedido a Salas una banda española que acompañase a la roja cinta de la Orden de Cristo, que los portugueses, con mayor sentido de la ecuanimidad, le habían otorgado. Tal vez, los árboles, como siempre, no dejaran ver al bosque; porque para conocer de una severa crítica de los errores cometidos en la organización de la Armada, bastaba y sobraba con la lectura de sus libros...

Pero a cien años de su desaparición, sigue siendo de estricta justicia el recuerdo de su vida y de su obra.