

APUNTES SOBRE LA GESTIÓN DE LA ARMADA DURANTE EL REINADO DE FERNANDO VII

Faustino ACOSTA ORTEGA
Doctor en Ciencias Económicas
Cambriels, Tarragona, España
Recibido: 12/03/2024 Aceptado: 23/04/2024

Resumen

El reinado de Fernando VII fue un periodo aciago para la Armada española. España acababa de salir de la guerra de la Independencia, estaba sufriendo continuos enfrentamientos armados en América y en la Península y se encontraba sumida en un ambiente de corrupción y despotismo en la Corte. Todos esos factores contribuyeron a un continuo decaimiento de las capacidades de Marina.

Los continuos esfuerzos para su regeneración chocaron, durante todo el periodo, con la carencia endémica de fondos para poder acometerla con eficacia.

Palabras clave: regeneración de la Armada, Almirantazgo, Fernando VII.

Abstract

The reign of Fernando VII was a fateful period for the Spanish Navy. Spain had just emerged from the Peninsular War, was suffering continuous armed clashes in America and in the Peninsula and the Court was immersed in an atmosphere of corruption and despotism. All of these factors contributed to a continued decline in the Navy's capabilities.

Continued efforts to regenerate the Navy were hampered throughout the period by the endemic lack of funds to be able to undertake them effectively.

Keywords: Navy regeneration, Admiralty, Fernando VII.

Introducción

EL periodo que este trabajo analiza constituye una etapa crítica de la historia naval española. Perdida, después de la guerra de Independencia, su condición de potencia marítima de siglos anteriores, y debiendo afrontar una sucesión de guerras y revueltas, tanto en los dominios americanos como en la Península, España estaba exhausta, económica y militarmente.

Resulta tentador, aunque seguramente impreciso, achacar a la debacle de Trafalgar el origen del lamentable estado en que se encontraba la Armada durante el reinado de Fernando VII. En aquella batalla se perdieron diez de los quince navíos de línea que en ella combatieron, quedando los restantes gravemente dañados¹. Pero es importante constatar que cuatro décadas antes, durante la toma de La Habana por los ingleses (1762), se perdieron asimismo doce navíos armados y otros dos en gradas (además de varias fragatas y buques menores), lo que no impidió la reconstrucción y engrandecimiento de la flota en un periodo muy breve.

Francia, que perdió entre 1805 y 1808 los dieciocho navíos que participaron en Trafalgar (cinco de ellos tomados en 1808 por España), fue capaz en 1830, a pesar de ello y de la derrota en las guerras napoleónicas, de movilizar más de un centenar de barcos de guerra (y cuatrocientos transportes) para la conquista de Argelia.

Trafalgar no fue la causa: fue solo un síntoma más del deterioro que la Armada venía sufriendo. Deterioro debido a la falta de financiación y a la desatención sufrida durante el reinado de Carlos IV, tras los éxitos militares de la guerra anglo-española de 1779-1783, y que el vaciamiento de las arcas públicas durante la guerra de la Independencia no hizo sino agravar.

La urgencia para la reconstrucción tras la guerra, y los crecientes focos rebeldes en América, unido a un notable nivel de corrupción que alcanzaba a los estamentos más altos de la Corte, impidieron destinar los caudales necesa-

(1) A finales de 1805, la Armada contaba con 42 navíos –veintiún de ellos armados–, 30 fragatas y 20 corbetas, además de diversos otros buques menores. EGA 1806, pp. 153-159.

rios para la reconstrucción de la Armada. Un número significativo de navíos, que durante la guerra habían sido enviados a Mahón y Cuba para su resguardo y restauración, se pudrían irremisiblemente en los puertos, mientras las necesidades de protección del comercio, de la prevención del tráfico de armas para los rebeldes y del transporte de tropas para acallar las rebeliones americanas hacían necesario disponer de una potente Escuadra.

Esa etapa de la Armada, al estar ubicada cronológicamente en el periodo previo a la llegada del vapor y carecer de grandes batallas navales –prácticamente reducidas a las gloriosas, pero imposibles, actuaciones del jefe de escuadra Laborde–, en contraste con el siglo anterior, no ha recibido tanta atención como otras épocas. Aparte de la aproximación holística de Fernández Duro (1903) y de los trabajos –en especial, los enfocados en temas organizativos de la Armada– de Fernando Bordejé y Morancos (1989), no son frecuentes los estudios sobre este periodo, salvo que sirvan como antecedente a los planes de escuadra durante el reinado de Isabel II y la etapa posterior².

Sin embargo, otra era la situación durante la época. La preocupación por el estado de la Marina llevó a publicar numerosos trabajos que ofrecían variadas opiniones sobre cómo recuperarla. Especial interés merece el estudio de Luis de Salazar de 1814, recopilado en dos volúmenes años después, en 1888, así como los diferentes informes que durante el periodo se fueron haciendo públicos, como los enviados a las Cortes por el secretario del Despacho de Marina Francisco Osorio en 1813 (véase bibliografía, apéndice 3) y por el ministro entrante en el Ministerio de Marina tras la muerte de Fernando VII, José Vázquez de Figueroa, en 1834 (véase bibliografía). También Manuel Marliani, en los apéndices de su obra sobre el combate de Trafalgar (1850), ofrece datos contextuales relevantes sobre ese momento.

Es una constante en estos escritos la preocupación por la falta de remuneración al personal, por las lagunas de la matrícula naval, por la deficiente gestión de los montes, así como por el lamentable estado de los arsenales. Pero, tal vez, el tema más significativo es la atención mostrada a la necesidad de organizar la toma de decisiones. En las dos décadas que cubre el reinado, se experimentó con un Almirantazgo diseñado para proyectar el poder directo del rey³, con otro diseñado a imitación del inglés, y con una fórmula consultiva que dejaba todo el poder de decisión en manos del secretario del despacho.

Este trabajo se centra en estos temas organizativos, exponiendo tan solo los hechos que puedan ayudar a contextualizarlos. Se ha procurado realzar dos temas que vienen a representar la situación con una especial claridad: las deficiencias presupuestarias, que están detrás de la situación (aun no siendo la única causa), y la evolución en el número de buques disponibles, lo que ofrece una visión del resultado.

(2) Véase como ejemplo el trabajo de Carlos Alfaro Zaforteza (2006).

(3) Sólo así se entiende la decisión de encomendárselo al infante, un personaje sin experiencia en el mar (y, según parece, en ninguna otra materia).

Este trabajo está estructurado en tres apartados, que cubren tres etapas claramente diferenciadas. El primer apartado está dedicado al periodo que transcurre desde la vuelta a España de Fernando VII de su exilio francés, en 1814, hasta la revolución liberal; el siguiente expone la situación durante el Trienio Liberal y, finalmente, el tercero recoge la etapa final del reinado de este monarca.

«No hay Marina» (1813-1819)⁴

En la exposición a las Cortes del 3 de octubre de 1813, Francisco Osorio, secretario entonces del Despacho de Marina tras suceder unos meses antes a Vázquez de Figueroa, describía la deplorable situación en que se encontraba la Marina:

«Suplico al Congreso que fije su atención sobre ella [memoria presentada el 25 de enero anterior por Vázquez Figueroa] y se convencerá con sentimiento de que no hay Marina. Esta la constituyen los arsenales, los buques y los individuos que los manejan. De los primeros no existen más que los parajes en que estuvieron, y unos arruinados edificios que recuerdan lo que hemos perdido, y dan una ligera idea de lo que necesitamos para volver a ser lo que fuimos; de los segundos solo hay los que aparecen de la nota adjunta, expresiva también del deplorable estado de sus respectivos cascos y parajes en que se encuentran; y de los terceros no han quedado más que los miserables restos de aquellos individuos que fueron un tiempo en España el depósito de las ciencias exactas» (OSORIO: 1813).

El presupuesto para la Marina para 1814, cuya propuesta ascendía inicialmente a 141 millones de reales, se había rebajado para su aprobación por las Cortes a ochenta millones, sin que existiera certeza sobre la aprobación de ese importe. Al personal se le debían cuarenta meses de haberes, por un montante estimado de quinientos millones de reales, y de los veintitrés navíos de línea que figuraban en los Estados Generales tan solo cinco estaban armados, y aun estos con problemas de podredumbre.

En marzo del año siguiente, también ante el Congreso, Osorio insistía en los mismos argumentos, remarcando que, en el estado en que se encontraba, la marina militar no podía ofrecer el amparo que reclamaba el comercio marítimo. Se lamentaba también, en especial, de la situación de extrema necesidad en que se encontraba el personal de Marina en Ferrol (ib., apéndice 3). En sus exposiciones se hacía eco de las demandas de su predecesor, Vázquez de Figueroa, sobre la necesidad de un organismo centralizador de las decisiones en la Marina, «un Consejo de Marina, Tribunal, o como quiera denominarse».

Durante la guerra, la falta de recursos había llevado a armar mercantes en curso contra los franceses, para obstaculizar los movimientos de tropas y víve-

(4) Argumento esgrimido en 1813, ante las Cortes, por el responsable de la Armada. Véase OSORIO: 1813

res. También se fomentó que los cónsules de los puertos contrataran barcos civiles armados para la protección de los convoyes propios, pagándolos con los derechos que satisfacían los mercantes por la formación de los convoyes. Esta actividad resultaba tan lucrativa para sus organizadores que se realizaba incluso cuando en los puertos se contaba con buques menores de la Armada capaces de realizar esa función. Tan así era que, hasta dos años después de expulsados los franceses de la Península, no se prohibió esa práctica⁵.

En aquellos años se redactaron diferentes propuestas para revertir el estado de deterioro de la Armada. Un marino inglés, Alexander Briarly⁶, empleado desde febrero de 1810 en la Marina española, opinaba que la mala organización y la corrupción se hallaban en el origen de los problemas (BRIARLY: 1813). En su exposición explicaba algunas prácticas que estaban mermando los recursos necesarios para pertrechar una Armada eficaz. La utilización de los fondos generados por los convoyes, así como el uso de los destinados a los consulados, permitiría a la Marina armar un número suficiente de embarcaciones para proteger el comercio, solucionando además el estado de desatención en que se encontraba el personal. También recomendaba la eliminación de la matrícula de mar, cuya última regulación databa de 1802. En su opinión (fundamentada en la experiencia inglesa), la eliminación de la Matrícula permitiría aumentar el número de hombres que se dedicaban a las labores de la mar, incrementando así la marinería disponible al reducir los recursos económicos necesarios para mantener la Matrícula.

Según sus estimaciones, el uso de los recursos destinados a la protección privada de los convoyes, la eliminación de los fondos entregados a los consulados y la supresión de la matrícula naval permitirían la captación de medios suficientes para armar una flota de diez navíos de línea, veinte fragatas y veinte corbetas, así como la proporción correspondiente de unidades menores. Estas medidas ayudarían, además, a solucionar el estado de desatención en que se encontraba el personal de la Armada por falta de recursos para pagar sus haberes. Briarly proponía también al Congreso, entre otras medidas, la mejora en la formación de los guardiamarinas, la reorganización del control económico y la creación de un cuerpo de ingenieros constructores, eliminando a su vez el Cuerpo de Ingenieros Navales. Pero, sobre todo, defendía con vehemencia la necesidad de centralizar el mando de la Marina mediante la creación del Almirantazgo, un cuerpo colegiado (en Gran Bretaña lo componían cinco almirantes y dos prohombres) que evitaría decisiones arbitrarias.

(5) «Real Orden de 6 de enero de 1816, por la cual manda S.M. que no deben existir ya los buques corsarios que se armaron con el objeto de perseguir a los que conducían víveres a los enemigos, y que se recojan las patentes a los armadores». EGA 1817, p. (5).

(6) Alexander Briarly fue miembro de la Royal Navy. Se incorporó a la Armada por invitación cursada a través de lord Frere, ministro británico, y ya figuraba en el escalafón de la Armada de 1810 como capitán de navío graduado. Estuvo empleado como ayudante del general Cayetano Valdés desde febrero de 1810 hasta 1815. En ese mismo año se incorporó al escalafón como capitán de navío. En 1821 aún defendía ante las Cortes su modelo organizativo para la Marina. En 1825 fue ascendido a brigadier. En 1827 ejercía como cónsul en Tánger.



Fig. 1. José Vicente Vázquez de Figueroa (1770-1855). (FUENTE: Real Academia de la Historia)

En el periodo que transcurre entre 1810, cuando Briarly se incorporó a la Marina, y el primero de abril de 1813, fecha en que la obra estuvo firmada, el secretario del Despacho de Marina (ministro) era José Vázquez de Figueroa⁷, y cabe suponer que las ideas contenidas en esta obra dirigida a las Cortes contaban con su beneplácito.

No fue esta la única obra dedicada a proponer medidas para la recuperación de la Armada durante esos años. En 1814 se publicó un opúsculo, escrito por el conde de Maceda, en el que se abogaba por la supresión de la matrícula de mar, dada su ineficacia y el daño que estaba causando a la industria pesquera. El conde proponía mantener en la reserva una base permanente de treinta mil marineros veteranos, y eximir

del servicio al Ejército a los vecinos de los municipios costeros hasta dos leguas tierra adentro, de tal forma que estos municipios, en caso de necesidad, pudieran aportar el cupo de marineros adicionales requeridos (CAAMAÑO Y PARDO: 1814). La controversia sobre la matrícula de mar estaba muy extendida. En una exposición presentada a las Cortes, el 5 de agosto de 1813, por el ayuntamiento de Arenys de Mar, se resaltaban los perjuicios que el sistema de matrículas ocasionaba a la marina mercante⁸. La exposición se trasladó a las comisiones reunidas de Marina y Señoríos, por existir ya varios antecedentes.

Otros generales y oficiales experimentados de la Marina escribieron sus propias soluciones sobre la regeneración de la Armada. «Proyecto naval», «Apuntes de remedios aplicables de pronto a los males de la marina», «Proyecto de reforma de gobernación y jurisdicción de la marina militar de España» son algunos de sus títulos. A veces se proponían soluciones divergentes; otras, las sugerencias formuladas eran inconsistentes, pero, en general, estas obras compartían una preocupación común por la matrícula

(7) Desde el 1 de noviembre de 1810 hasta el 20 de junio de 1812 ocupó el puesto de forma interina, junto a los ministerios de Estado, Guerra, Hacienda, Interior y Seguridad Pública. Bajo su mando, los recursos disponibles de la Flota fueron destinados a proteger el tráfico con las colonias. Fue el titular del ministerio desde junio de 1812, una vez deshecho el sitio de Cádiz, hasta la presentación a la Regencia de su dimisión el 18 de abril de 1813, cuando fue sustituido por el CN Francisco Osorio.

(8) *Diario de Sesiones de las Cortes*, 5 de agosto de 1813, p. 1.

naval, la gestión de los montes por la Marina y la formación de los guardiamarinas.

Entre todas ellas se destacan una serie de publicaciones anónimas en forma de cartas, fechadas entre noviembre de 1813 y junio de 1814 (SALAZAR Y SALAZAR: [1888], t. 1). La obra constaba de ocho volúmenes que recogían más de una veintena de cartas (o capítulos) en los que se repasaba la situación de la Armada y se ofrecían propuestas para su regeneración. Defendía esta publicación que el fomento de la Marina dependía de factores inmediatos o directos y de otros indirectos. Entre los primeros estaba la adecuada organización del cuerpo, para garantizar su correcto desempeño; entre los indirectos, que consideraba «el verdadero cimiento del edificio», se encontraba el estado del país, en la medida en que la consolidación de un nuevo ramo industrial, un tratado de paz o una negociación de comercio servían más al poderío marítimo que la mera acumulación de naves.

Una vez asentado el principio de que la organización es el pilar del éxito en el desempeño de la Marina, las siguientes cartas estaban orientadas a presentar las bases de su propuesta de organización. En primer lugar, se defendía la constitución de un Almirantazgo, órgano que debería responder directamente ante el rey y –se proponía– estar integrado por seis consejeros: el capitán general de la Armada, dos tenientes generales, un superintendente, un tesorero y un auditor general.

En relación con la matrícula naval, entendían las cartas que, aun siendo necesaria, necesitaba una profunda transformación para desprenderse de las cargas que sufrían los matriculados y de las muy altas compensaciones que recibían por ellas (en forma de pensiones y privilegios, aunque no siempre se hiciesen efectivos). Proponían que el compromiso con la Marina del matriculado fuese por un periodo máximo de catorce años de disponibilidad (que no de servicio), pudiendo dedicarse a las actividades de la mar una vez concluido ese periodo, sin posibilidad de reenganche. Proponían también que estuviesen exentos de matrícula los propietarios de barcos faeneros, para fomentar la dedicación de caudales a la navegación y las pesquerías. Además, coincidían con Briarly en la conveniencia de eliminar el Cuerpo de Ingenieros Constructores e Hidráulicos, considerando más eficiente la existencia de un director general de Construcción, capaz de dirigir los gremios de constructores, de unificar los métodos constructivos y de vigilar la correcta ejecución económica en las construcciones.

No muy lejos de las tesis de Salazar –cuya pluma estaba detrás de las ideas anteriores– sobre los factores indirectos de los cuales dependía el potencial de la Marina, se situaba la opinión de Ferret acerca de la relación existente entre la organización del comercio marítimo y la Marina. Para este autor, las bajas en la matrícula naval habían sido proporcionales al tráfico mercantil. Así, aquellos puertos que habían mantenido un tráfico más intenso con América habían sufrido una mayor pérdida de matrícula. Ponía como ejemplo de su afirmación la matrícula en Barcelona, ciudad que tenía importantes líneas comerciales con América y que había reducido su matrícula en una proporción



Fig. 2. Luis María de Salazar y Salazar (1758-1838). (FUENTE: Real Academia de la Historia)

mayor que Mataró, cuyo tráfico era de cabotaje. Esto era debido a que las condiciones impuestas a los matriculados les incitaban a desertar en los puertos americanos. A finales del siglo XVIII, en las expediciones a América se perdía anualmente la octava parte de las tripulaciones empleadas.

Por otra parte, escribía, la mala administración y el peor reparto de las rentas del Estado eran otras de las causas que habían contribuido al aniquilamiento del poder naval. En su opinión, si la Marina hubiese recaudado las rentas destinadas a su conservación, quizá no habrían falta-

do en sus astilleros acopios de madera y pertrechos para habilitar los pocos buques de guerra que quedaban, recomponer los viejos e, incluso, construir alguno nuevo.

Sugería que, así como se habían fundado sociedades económicas para promover la agricultura y las artes, podían crearse sociedades marítimas cuyo objetivo fuese inspirar en los jóvenes la afición al oficio marinero, recoger a los huérfanos y mendigos, vestirles, adiestrarlos en las faenas de mar y cuidar de embarcarlos en buques de cabotaje o pesca. Es decir, trocar las restricciones de la matrícula en libertad absoluta para que, aumentada con su auxilio la navegación mercantil, se incrementase el número de marineros necesarios para la Armada (FERRET: 1819).

Luis de Salazar, hasta entonces secretario del Despacho de Hacienda, fue designado secretario del Despacho de Marina el 27 de mayo de 1814. El 25 de julio siguiente se creó el Almirantazgo como órgano director de la Armada⁹. El infante don Antonio Pascual, tío del rey, fue nombrado almirante general de España e Indias y quedó encargado de proponer la estructura del nuevo órgano. En agosto del año siguiente se definió la constitución del Almirantazgo, que quedó formado por dos salas: la de gobierno y la de justicia¹⁰. Y en 1816,

(9) «Real decreto por el que se aprueba el establecimiento de un Tribunal o Consejo de Marina, con la denominación de Almirantazgo». *Gaceta de Madrid*, 28 de julio de 1814, p. 855.

(10) «Real decreto resolviendo se ocupe el Supremo Consejo de Almirantazgo en el despacho de todas las materias de su respectiva competencia bajo el plan que se expresa». *Gaceta de Madrid*, 28 de agosto de 1815, pp. 1007-1009.

(11) La dimisión de Salazar se produjo solo quince días antes de que se eliminase la figura del director general de la Armada. Cabe pensar que exista alguna relación entre ambos hechos, dado el traspaso de autoridad desde la Secretaría del Despacho de Marina al Almirantazgo.

inmediatamente tras la salida de Salazar de la secretaría¹¹, se suprimió el empleo de director general de la Armada, cuyas funciones se traspasaron al Almirantazgo¹².

La sala de gobierno estaba formada por cuatro generales de la Marina, un intendente general, un auditor general, un fiscal militar que fuese al menos brigadier, un ministro político y un secretario; un total de nueve personas. La sala de justicia se componía de tres ministros togados, un fiscal togado y un escribano de cámara. Se creaba el Almirantazgo, pero no según el modelo defendido por Salazar.

Como ha quedado dicho, para el desempeño de su labor, con la guerra ya concluida, la Marina contaba para 1814 con un presupuesto de ochenta millones de reales (el de la Secretaría del Despacho de Guerra era de 760 millones)¹³. Para entonces, la Armada disponía de 89 barcos armados, entre ellos 6 navíos y 11 fragatas, exigua fuerza y escaso presupuesto para mantener un imperio marítimo presente en los cinco continentes. En comparación, Gran Bretaña contaba en 1810 con 1.044 buques de guerra, de ellos 254 navíos de línea y 287 fragatas (SALAZAR Y SALAZAR: 1888, p. 136).

Salazar presentó su renuncia al rey, quien accedió a ella el 27 de enero de 1816, nombrando de nuevo para el cargo a José Vázquez de Figueroa. La labor de Vázquez Figueroa estuvo centrada en la reorganización de la Marina, la reducción de gastos y la atención al personal militar y de la maestranza, que percibía sus haberes de forma irregular –cuando los recibía–.

A fin de compensar la escasez de fuerzas, se dictó la real orden de 9 de febrero de 1816 para fomento del corso en las aguas americanas, con objeto de paliar el daño que los rebeldes estaban haciendo al comercio y de luchar contra el tráfico de armas. Las ventajas que se ofrecían a sus potenciales destinatarios eran generosas: exención de gravámenes del género confiscado, capacidad de reclutar con entera libertad a sus tripulaciones, cesión de la artillería, pago de dos tercios de la pólvora usada en los combates y de los sueldos y premios a la tripulación, no teniendo más limitación en el ejercicio de su actividad que las impuestas en las Ordenanzas de Corso de 1805.

Se dictaron medidas para aminorar los costes, reduciendo los operarios en los arsenales y regulando con normas muy estrictas la composición de los grupos de trabajo. Todas ellas eran disposiciones tendentes a evitar la sobredotación de recursos, bajo pena de que los salarios indebidamente pagados fuesen satisfechos a medias por el comandante de Ingenieros y el general del arsenal¹⁴.

(12) «Real Decreto de 16 de febrero de 1816, en virtud del cual queda suprimido el empleo de director general de la Armada, substituyéndole en sus atribuciones la sala de gobierno del Consejo supremo de Almirantazgo bajo las reglas que en él se establecen». EGA 1817, pp. (23)-(26).

(13) *Diario Político y Mercantil de Palma*, 25 de octubre de 1813, p. 382.

(14) «Real orden de 23 de junio de 1817, haciendo responsables con sus sueldos a los Comandantes generales, y de ingenieros de los arsenales, de los caudales que se inviertan en jornales ociosos e indebidos». EGA 1818, pp. (109)-(111).

Cuadro 1. EVOLUCIÓN DEL PERSONAL DE MAESTRANZA
(CARPINTEROS DE RIBERA Y CALAFATES) EN LOS ARSENALES

<i>Arsenal/año</i>	<i>1805</i>	<i>1813</i>	<i>1817</i>	<i>1818</i>
Cádiz	1.062	174	135	99
Ferrol	1.418	343	239	135
Cartagena	947	193	231	226
TOTAL	3.427	710	605	460

FUENTE: EGA de los años correspondientes.

Se ordenó también limitar los trabajos de los arsenales y astilleros a la construcción, carena y elaboración de arboladuras y demás pertrechos navales correspondientes a los buques mayores, desde navíos hasta corbetas, dejando a contratistas particulares la construcción y carena de los buques menores, sujetos a los planos que para ello se les dieran, y al acopio y provisión de maderas de construcción¹⁵. Pese a todas estas prevenciones, el estado de los arsenales era tal que, en 1817, se decidió la construcción de varias unidades en Burdeos. Así se adquirieron las corbetas *Infanta María Francisca* e *Infanta María Isabel*, los bergantines *Hércules* y *Aguiles* y las goletas *Galga* y *Justina*, y por las mismas fechas, las corbetas *Ceres* (construida en Nueva York) y *Ninfa* (en Inglaterra), así como el bergantín *San Fernando* (de fábrica también neoyorquina).

En relación con la situación económica del personal, durante 1816 y 1817, entre otras medidas, se estableció que los salarios del personal de Marina no estuviesen sujetos a la real orden de 12 de septiembre de 1815 de corte de cuentas¹⁶. Se dictaron instrucciones para que los socorros al personal y sus familias se satisficieran, al menos, cada dos meses, y se ordenó que todas las partidas relativas a los haberes figurasen como partidas específicas en los presupuestos. En diversas ocasiones (lo que da idea del constante incumplimiento) se dictaron instrucciones para que al personal de Marina se le pagaran los haberes de la misma forma que al resto de los funcionarios del reino. Al personal de la maestranza desocupado se le concedió autorización para dedicarse a la pesca y para trabajar en las obras de los puertos.

En noviembre de 1817 se encargó al veterano Cayetano Valdés la elaboración del reglamento de pertrechos para el mejor armamento de los buques de guerra¹⁷. Ese mismo mes se solicitaba la reserva de presupuesto en 1818 para

(15) «Real Orden de 9 de septiembre de 1817, por la cual se prefiere el verdadero objeto de la consignación especial de Marina, trabajos a que deben reducirse los arsenales, obras que han de hacerse por administración y contrata, y otras reglas para las noticias de todas las ocurrencias, obras, gastos, acopios y existencias en aquellos establecimientos». *Ibidem*, pp. (171)-(180).

(16) Respecto a las penurias del personal, véase FERNÁNDEZ DURO: 1903, pp. 142-144.

(17) A Cayetano Valdés se le ordenaba para ello dirigirse desde Alicante –en cuyo castillo estaba confinado por una supuesta oposición al rey– a Cartagena, departamento donde se le debían facilitar todos los auxilios necesarios para la función encomendada.

la construcción de una corbeta, armada con dos o cuatro cañones de calibre menor, para instrucción de guardiamarinas.

Finalmente, por real orden de 25 de diciembre de 1817 se dictó el número y clase de los buques que habían de componer la Marina «mientras las circunstancias no permitan aumentarla». La orden establecía que la Marina Real se compondría de 20 navíos –dos de 112 a 120 cañones, seis de 80 y once de 74–, 30 fragatas de 50 cañones, 18 corbetas, 23 bergantines y 18 goletas. A la fecha de publicación de la orden se había iniciado el carenado de tres navíos y dos fragatas. Debido a la necesidad que había de estas últimas, se encargaba al Almirantazgo el análisis de los navíos pendientes de carenar, con posibilidad de ser carenados como fragatas¹⁸.

Cuadro 2. EFECTIVOS ARMADOS DE LA MARINA DURANTE EL REINADO DE FERNANDO VII, INCLUYENDO EN 1820 LA INCORPORACIÓN DE CINCO NAVÍOS Y SEIS FRAGATAS RUSAS

Tipo/navío	1814	1818	Plan 1818	1820	1834
Navíos	6	1	20	8	
Fragatas	11	5	30	11	3
Corbetas	9	9	18	10	2
Bergantines	21	20	26	14	7
Ber.-goletas				3	1
Goletas	29	22	18	17	3
Otros (*)	13	18		6	5
Total	89	75		69	21

(*) Urcas, Polacas, jabeques, paquebotes, balandras, místicos, barcas, faluchos, pailebotes y bergantines.

FUENTE: EGA de los años correspondientes.

También en esas fechas se firmó con Reino Unido el tratado para la eliminación del tráfico de esclavos. El acuerdo prohibía el comercio desde los puertos africanos al norte del ecuador de forma inmediata, y desde los ubicados al sur del círculo ecuatorial desde el 1 de enero de 1820, autorizando a los barcos británicos a capturar y juzgar a los súbditos españoles que incumplieran la prohibición. Como partida compensatoria, el gobierno británico entregaría al español la cantidad de cuatrocientas mil libras, para que fuesen pagadas a los armadores afectados.

(18) Entre 1814 y 1819 se perdieron por temporal o incendios 3 navíos, 2 fragatas, 7 goletas, 2 bergantines y 1 falucho. Además, se añadieron a las listas de la Armada diversos buques rebeldes o contrabandistas. FERNÁNDEZ DURO: 1903.

De espaldas a los esfuerzos que el Almirantazgo y el Despacho de Marina realizaban para la formación de la Escuadra, Francisco de Eguía, secretario del Despacho de Guerra, junto a Antonio Ugarte, secretario del Consejo del Rey, por parte española, y el embajador ruso, Tatitscheff, negociaron un acuerdo secreto por el que Rusia entregaría a España cinco navíos de 74 cañones y tres fragatas de 40 (finalmente, las fragatas serían seis)¹⁹. El importe del contrato, firmado por Eguía y Tatitscheff en Madrid el 11 de agosto de 1817, ascendía a un total de 13,6 millones de rublos, pagaderos en libras. Para su abono se emplearon los caudales por compensaciones de guerra pendientes de recibir de Francia y, como adelanto, se utilizaron las cuatrocientas mil libras obtenidas para compensar a los armadores (que nunca recibieron tal compensación) como consecuencia del tratado para la prohibición del tráfico negro (ALEMPARTE GUERRERO: 2001).

El acuerdo, concluido en septiembre de 1819, resultó ser un estrepitoso fracaso²⁰. Los informes desfavorables sobre los barcos, basados en las inspecciones hechas a su llegada, fueron presentados al rey por el secretario Vázquez Figueroa el día 14 de septiembre. Inmediatamente, Figueroa fue exonerado del cargo y desterrado a Santiago de Compostela. Se nombró como su sustituto a Baltasar Hidalgo de Cisneros, entonces capitán general en Cádiz. Para el tiempo que transcurriera hasta su toma de mando efectiva, se nombró secretario interino a Eguía²¹. Este último siguió como interino de Marina hasta junio de 1819, cuando fue sustituido por el teniente general del Ejército José María de Alós, también como interino en espera de Hidalgo de Cisneros²².

Por su parte, el posicionamiento crítico del Almirantazgo supuso la disolución de este, por real decreto de 22 de diciembre del mismo año, y el destierro del decano de su sala de gobierno, Juan María de Villavicencio. Asimismo, dos de los recién nombrados comandantes de los navíos rusos fueron eliminados del escalafón por solicitar una inspección de los fondos de sus barcos.

El Trienio Liberal

El 12 de abril de 1817, San Martín, encabezando una fuerza de entre cuatro mil y cinco mil hombres, venció a las tropas realistas en Chacabuco (al norte

(19) Los navíos eran: *Fernando VII*, *Alejandro I*, *España*, *Numancia* y *Velasco*. Llegaron a Cádiz a finales de febrero de 1818, junto a las tres primeras fragatas: *Reina María Isabel*, *Mercurio* y *Astrolabio*. En octubre siguiente, seguramente en compensación por el mal estado de los anteriores, llegaron a Cádiz como obsequio las fragatas *Pronta*, *Ligera* y *Viva*.

(20) Tan malo era el estado de los barcos recibidos que tres de los cinco navíos no volvieron a salir de la bahía de Cádiz tras su entrega; los otros dos hicieron cortas navegaciones, y todos hubieron de ser desechados por podridos e inútiles. En similar condición se encontraban las fragatas. FERNÁNDEZ DURO: 1903, pp. 148-153.

(21) «Artículos de oficio». *Gaceta de Madrid*, 17 de septiembre de 1818, p. 947.

(22) *Gaceta de Madrid*, 15 de junio de 1819, p. 602.

de la ciudad de Santiago de Chile). Un año después, Chile declaró su independencia –en 1816, en el Congreso de Tucumán, se había declarado la independencia de las Provincias Unidas de América del Sur–. La independencia chilena implicaba la imposibilidad de retomar Buenos Aires desde el Perú. Además, cortaba las comunicaciones con el virreinato peruano y la costa occidental mexicana.

Para retomar el control, el gobierno decidió el envío a América de una gran expedición, compuesta por unos veinticinco mil hombres, al mando de Enrique José O'Donnell. La tropa se reunió en las proximidades de Cádiz a finales de 1819. Para el transporte de esta fuerza se había concentrado en Cádiz una escuadra compuesta por cuatro navíos y seis fragatas (incluidos tres de los navíos y cuatro de las fragatas rusas), así como diversas unidades menores y buques de transporte.

El descontento social generalizado, agudizado por el malestar de la tropa ante la perspectiva de una dilatada campaña y agravado por una epidemia de fiebre amarilla, preparó el terreno para la sublevación. El 1 de enero de 1820, el teniente coronel Rafael del Riego, al mando de la tropa acantonada en Las Cabezas de San Juan (Sevilla), arengó a sus hombres en defensa de la Constitución de 1812. En su pronunciamiento particularmente manifestaba: «... yo no podía consentir, como jefe vuestro, que se os alejase de vuestra patria, en unos buques podridos, para llevaros a hacer una guerra injusta al nuevo mundo».

En relación con los objetivos marcados, el pronunciamiento de Riego fue un completo fracaso. Tras fallar en su intento de tomar Cádiz, anduvo huyendo durante cerca de tres meses y perdió la mayor parte de sus hombres. Pero tuvo un efecto inesperado: entre febrero y marzo, las guarniciones de un importante número de plazas en Galicia, Cataluña y Levante fueron sublevándose y jurando la Constitución; entre ellas se encontraban las cabeceras de los departamentos navales de Ferrol y Cartagena. Como consecuencia de ello, el rey se vio obligado, el 10 de marzo, a hacer público un comunicado anunciando la jura de la Constitución.

Las Cortes se constituyeron el 26 de junio siguiente y, una vez formada su mesa de gobierno, se organizaron diferentes comisiones, entre otras, la Junta de Arreglo de Marina, que estuvo compuesta por los diputados Francisco Císcar²³, José Vargas Ponce²⁴, José Rovira²⁵, José Benítez²⁶, Miguel Lastarria²⁷ y José Rodríguez del Casal.

(23) Brigadier en esas fechas e ingeniero naval. Su hermano Gabriel Císcar, teniente general de la Armada, fue nombrado consejero de Estado en marzo de 1820, y regente en 1823.

(24) Capitán de fragata, director de la Academia de la Historia y miembro de la Real Academia Española. Autor de *Elogio histórico de don Antonio de Escaño* (1816), que contenía juicios sobre la organización de la Armada.

(25) Capitán de fragata.

(26) Fiscal togado de Guerra y Marina, elegido por los electores de Santo Domingo, Cuba y Puerto Rico residentes en España.

(27) Elegido por los electores de Perú residentes en España.

Apenas unos días después, el secretario del Despacho de Marina, Juan Jabat, presentó a las Cortes su informe sobre la situación de la Armada. De los diecisiete navíos de la lista de la Marina, solo cuatro se hallaban armados y, por añadidura, uno de ellos estaba obligado a permanecer en el Mediterráneo –por un acuerdo con Países Bajos para la lucha contra la piratería–, y otro probablemente se había perdido en el Pacífico²⁸. Se disponía además de diez fragatas armadas y de apenas otros 52 barcos menores basados en la Península, La Habana, El Callao, San Blas, Puerto Cabello, Cartagena de Indias y Veracruz, muchos de ellos dedicados al transporte de correo. En vista de lo anterior, Jabat proponía retomar el plan de Flota aprobado para 1818 (cuadro 2). El secretario incluyó en su intervención un comentario sobre el lamentable estado en que se encontraba el personal, reducido a la mendicidad por los retrasos en el cobro de sus pagas²⁹.

En los primeros días de octubre de 1820, Císcar presentó a las Cortes una propuesta solicitando «que la cantidad o partida destinada a paga de los sueldos y goces de la oficialidad y demás elementos de la armada nacional no pueda destinarse a otros objetos por los encargados de su distribución en los departamentos ...»³⁰. Tras un debate en el que Císcar ilustró su argumento afirmando haber recibido solo una paga y media en los últimos doce años, la propuesta fue aprobada. En cualquier caso, tal propuesta da idea del fracaso de las reales órdenes dictadas en años anteriores. La situación de desamparo era generalizada. A finales de ese mes tuvo entrada en las Cortes un escrito de los oficiales y demás miembros de la Armada en Cartagena quejándose del estado de miseria en que se encontraban por debérseles noventa mensualidades de sus salarios.

Por otra parte, Jabat solicitó autorización para construir de forma urgente veinte buques (dos fragatas, seis corbetas, seis bergantines y seis goletas) en Ferrol, Cartagena, La Habana y Mahón, dando prioridad al astillero que fuese capaz de acopiar los materiales con más rapidez, dado el desastroso estado en que todos ellos se encontraban. Estas circunstancias se vieron reflejadas en la discusión entre las comisiones de Marina y Hacienda con ocasión de la aprobación de los presupuestos. El presupuesto solicitado por Marina ascendía a unos cien millones de reales; de ellos, 73 se correspondían a retribuciones del personal; veinticuatro, a la reparación de arsenales y el carenado de cuatro navíos (dos de ellos, aparejados como fragatas) y una corbeta; y los tres restantes estaban destinados al acopio de maderas, betunes y herrerías para futuras carenas³¹.

Sin embargo, el presupuesto aprobado fue de ochenta millones. Hacienda argumentaba que debería estar incluido en ellos el coste de construcción de

(28) El *San Telmo* zarpó de Cádiz, en mayo de 1819, rumbo a Cuzco. Fue visto por última vez en el cabo de Hornos con avería en el timón. Se dio por perdido en 1822.

(29) «Exposición del Sr. Secretario de Estado y del Despacho de Marina, leída a las Cortes en la sesión de 15 de Julio de 1820». *Diario de las Sesiones de Cortes*, 15 de julio de 1820, pp. 159-161.

(30) *Ibidem*, 3 de octubre de 1820, p. 1377.

(31) *Ibidem*, pp. 1373-1377.

los veinte barcos antes comentado, aunque finalmente aceptó que tal coste se incorporase en partida separada conforme avanzara la construcción. Para ello se aprobó un presupuesto adicional de 39 millones de reales para la construcción, en tres años, de los veinte barcos propuestos (quince millones para el primer ejercicio), con la condición de que toda la fábrica fuese nacional y se construyeran en arsenales de la Península, preferiblemente Ferrol o Cartagena. Finalmente, el arsenal de Ferrol fue el elegido para la construcción de las fragatas. Unos días después, poco antes del final de la legislatura, la comisión recibió la propuesta de construir un barco de vapor, que acabó en el olvido³². Asimismo, la comisión de Marina propuso, uniéndose a la opinión de la de Comercio, la creación de una milicia naval, extinguiendo las ordenanzas de matrículas de mar de 1802 y, con ello, la de todos los gremios de mareantes³³. Quedaron así pendientes en esta legislatura los temas de organización de la Marina.

No fue hasta la tercera legislatura del Trienio (1821-1822) cuando la organización de la Marina pudo ser tratada. En la comisión se mantenían Rovira, Císcar y Lastarría, incorporándose el brigadier Ramón Losada, Guillermo Oliver, Juan Romero y José Alonso. La comisión consideró los informes disponibles y recabó información de un variado grupo de interesados: los capitanes de navío Lobo y Juan Pedro Coronado; el comandante general de los ingenieros hidráulicos, Joaquín de la Croix; el comandante de ese cuerpo en Cádiz, José María Pery, y el del departamento del Ferrol, José López Llanos. También fueron consultados los jefes de las maestranzas de los departamentos de Cádiz, Cartagena y Ferrol, entre otras intervenciones e informes. El consejero de Estado José Luyando³⁴ informó sobre temas de organización económica de la Marina. Mediante la intervención del diputado Ramonet, y no sin alguna oposición por parte de la comisión, se aportó la ya antes expuesta opinión de Briarly, añadiendo una traducción de las Ordenanzas de la Marina inglesa. Pero, sin duda, es del mayor interés la aportación de José de Salazar, que retomó su obra una vez que había dejado la secretaría del despacho (SALAZAR Y SALAZAR: 1888, t. I).

Salazar retomó su obra en noviembre de 1816 y concluyó su último capítulo en mayo de 1817, aunque fue publicada por primera vez de forma íntegra

(32) Un vecino de Guayaquil propuso el vapor para hacer el trayecto al Perú (debe entenderse que como correo). Se construiría en Burdeos, y solicitaba que pudiera llevar bandera extranjera, que pudiese portar cien toneladas exentas de aranceles y que se estableciese una patente por diez años. Se le aprobó la primera petición, remitiéndose a la ley de comercio y de patentes para las restantes. La independencia de Guayaquil por esas mismas fechas hizo inútil el proyecto. *Diario de las Sesiones de Cortes*, 18 de octubre de 1820, p. 1938.

(33) *Ibidem*, 19 de octubre de 1820, p. 1765.

(34) Marino, diplomático y político. Fue primer secretario de Estado con Fernando VII, de diciembre de 1813 a mayo de 1814. Secretario del Consejo de Estado desde 1820, ocupó después plaza de consejero. Asumió nuevamente el cargo de primer secretario de Estado con la presidencia del Consejo de Ministros (del 6 de septiembre al 1 de octubre de 1823).

en 1821³⁵. Estos capítulos versan sobre las diferentes propuestas de reorganización escritas hasta entonces. En ellos, Salazar ofrece comentarios o desmonta algunas de las opiniones que circulaban en la década de 1810 sobre la reorganización de la Marina. El último capítulo, «Refutación de algunas prácticas erróneas de la Marina española», analiza los sistemas de construcción españoles y su coste frente a los ingleses. Repasa desde el tamaño de los buques o el aparejo hasta el calibre de los cañones o las tripulaciones. Esta comparativa permite entender mejor algunas de las desventajas, más allá de los problemas organizativos de la Armada, que los barcos españoles presentaban.

Cuadro 3. CARACTERÍSTICAS DE LOS DIFERENTES BUQUES DURANTE EL REINADO DE FERNANDO VII

<i>Buques</i>			<i>Armada española</i>			<i>Armada inglesa</i>		
<i>Tipo</i>	<i>Cañones</i>	<i>Coste (rs)</i>	<i>Dotación (h)</i>	<i>Arqueo (t)</i>	<i>Eslora pies (ft)</i>	<i>Dotación (h)</i>	<i>Arqueo (t)</i>	<i>Eslora pies (ft)</i>
Navío	74	7.097.878	636	1.624	190	640	1.607	184
Navío	64	6.150.227	574	1.466	181	491	1.365	175
Fragata	54	5.275.516	512	n.d.	n.d.	343	n.d.	n.d.
Fragata	40	3.251.044	321	742	162	284	931	157
Corbeta	24	1.746.571	145	326	126	155	514	124

FUENTE: SALAZAR Y SALAZAR: 1888, pp. 501-533.

Los datos de coste de los barcos ingleses eran significativamente menores –aunque los costes conocidos correspondían a 1789, mientras que los datos de España son de 1810, lo que dificulta la comparación–. Los barcos españoles eran, en general, más esbeltos, aunque también menos sólidos: con más astilla muerta, menor robustez de las estructuras y jarcia más alta. Todo ello contribuía a una mayor velocidad, pero también a que las averías fuesen más frecuentes, que las maniobras entrañasen mayor dificultad y, como consecuencia de ello, que hubiese que incrementar las tripulaciones, redundando todo ello, en fin, en mayores costes operativos. Como puede extraerse del relato precedente, la Marina se encontraba con una importante carencia de recursos, con problemas de reclutamiento de personal adecuado para tripular los buques, y con la necesidad de disponer de un órgano técnico que racionalizara las decisiones. A estos problemas intentó responder la comisión mediante la redacción del Decreto Orgánico de la Armada, promulgado en diciembre de 1821 (CORTES: 1822).

El mencionado decreto creó la Junta del Almirantazgo, compuesta por tres oficiales generales, dos capitanes de navío, dos representantes del comercio

(35) El año anterior había sido publicada la obra de Escaña, escrita antes de la guerra. ESCAÑO Y G.ª DE CÁCERES: 1820.

marítimo de la Península y otros dos de Ultramar, un intendente y un secretario sin voto, estructura no idéntica, pero sí similar, a la de Reino Unido. Se excluía del fuero militar a los miembros de la Armada, en causas civiles y penales, para delitos comunes. También se redefinió el escalafón. A partir de ese momento, los oficiales de guerra serían clasificados como almirante, vicealmirante, contralmirante, capitán de navío, capitán de fragata, 1.^{er} teniente y 2.^o teniente³⁶. Se eliminaban algunos de los grados de los pilotos, y los contra-maestres quedaban clasificados como de primera, segunda y tercera. La Infantería de Marina y la Artillería se unieron en un solo cuerpo, y se reguló la formación de los guardiamarinas.

Mientras tanto, en junio de 1821, Bolívar vencía en la batalla de Carabobo, lo que supuso la práctica liquidación de las tropas realistas en Venezuela; lo que quedó de ellas sería derrotado en la batalla naval del lago de Maracaibo en 1823. Se consolidaba así la República de la Gran Colombia, cuya Constitución fue aprobada en 1821 y que integraba a Venezuela con el Virreinato de Nueva Granada y la Provincia Libre de Guayaquil, a las que pronto se unirían, tras la batalla de Pichincha, la Audiencia de Quito y Panamá. En México, Juan O'Donjú, jefe político superior y capitán general de Nueva España, considerado por algunos el último virrey, firmó con Iturbide los tratados de Córdoba en agosto, y posteriormente el acta de independencia de México el 27 de septiembre de 1821. Aunque España se negó a aceptar estos acuerdos, la independencia de México se había consumado. Perú se mantuvo unos años más en manos españolas. En diciembre de 1824, Sucre derrotó a las tropas realistas en Ayacucho. La posterior firma de las capitulaciones de Ayacucho supuso el final efectivo de la guerra en el Perú. Aún se mantuvo un resto de resistencia en El Callao, pero finalizó con la rendición de la plaza en 1826.

Respecto a los veinte buques que se deberían haber construido, aún en marzo de 1822 se debatían en las Cortes las razones por las que no se había empleado el presupuesto extraordinario de quince millones de reales concedido para el primer año de construcción, aunque de aquellos fondos apenas se habían recibido cuatro millones en el año y medio transcurrido³⁷. No obstante, reconocida por las Cortes la necesidad y la urgencia de dar un impulso al apresto de las fuerzas navales, así como la imposibilidad de obtenerlo a través de las consignaciones ordinarias de los presupuestos, se le concedió a la Marina un crédito extraordinario de cincuenta millones de reales para el armamento de buques³⁸.

El 10 de julio, ya en la siguiente legislatura, las Cortes intentaban la racionalización de costes decretando que «en lo sucesivo se preferirá al sistema ruinoso de carenas el construir de nuevo los cascos cuya reparación exija más de la mitad del costo primitivo de construcción»³⁹. Sin embargo, esta norma se

(36) Esta clasificación fue, como el resto del decreto, revocada al finalizar el Trienio.

(37) *Diario de las Sesiones de Cortes*, 6 de marzo de 1822, p. 191.

(38) *Diario de las Sesiones de Cortes*, 28 de junio de 1822, p. 2227.

(39) *Ibidem*.

enfrentaba al problema de encontrar maderas útiles, que para su uso necesitaban plazos de curado de al menos cuatro años, añadido al efecto que sobre los montes tendría una tala de los volúmenes requeridos para las construcciones deseadas.

Cuando, en octubre de 1822, Dionisio Capaz, entonces secretario del Despacho de Marina, presentó a las Cortes la memoria de la Armada, poca esperanza podía quedar de que esta ayudara a revertir la pérdida de influencia en América: «¡Cuál será, pues, mi sentimiento al anunciar a las Cortes que la armada nacional se encuentra en el estado más decadente! ¡Con cuánto pesar habré de decir que las medidas decretadas en las anteriores legislaturas apenas han producido los efectos que se deseaban!»⁴⁰.

TABLA 4: PLAN DE ESCUADRA DE CAPAZ

Destino	Navíos	Fragatas	Corbetas	Urcas	Bergantines	Goletas	Cañoneras	Coste anual en víveres, sueldo y entretenimiento (Mill. rs.)
En Europa	1	4	3				10	14,18
Habana y Seno Mejicano	1	2	3		2			10,34
Coste Firme			2					5,22
Pacífico	2	2		1	1			14,86
Filipinas			1					1,71
Correo					6			7,34
Total armados	4	8	8	1	9	0	10	53,65
En carena	3					6		
Total propuesta	7	8	8	1	9	6	10	
Armados oct. 1822	1	3	4	0	8	9	0	
En carena oct. 1822	2	3	2	0	1	3	4	
Total disponible	3	6	6	0	9	12	4	
Plan para 1818	20	30	18		26	18		

(FUENTE: *Diario de las Sesiones de Cortes*, 11 de octubre de 1822).

(40) «Memoria leída a las Cortes extraordinarias por el Sr. Secretario de Estado y del Despacho de Marina en la sesión de 11 de Octubre de 1822». *Diario de las Sesiones de Cortes*, 11 de octubre de 1822, p. 123.

La nueva propuesta de Escuadra presentada por Capaz reducía de forma sustancial las propuestas anteriores (cuadro 4). Aun así, los medios disponibles eran sensiblemente menores en lo que se refiere a las unidades de más porte. Mientras tanto, varios navíos y fragatas se pudrían en los puertos. En la exposición se ponía de manifiesto la conveniencia de uniformar en lo posible los portes y tamaños de los buques de guerra de cada clase, tomando por modelos los que entonces construían los ingleses y los americanos. También sugería replantearse el plan de construcción de veinte buques de diferentes clases aprobado en 1820, aumentando el número de las muy necesarias fragatas a costa de los buques menores. Capaz mostraba que el coste total de diez fragatas de 50 cañones era inferior al del plan aprobado⁴¹. Terminaba la exposición poniendo de manifiesto la palpable desigualdad en el reparto de los fondos entre el Ministerio de Marina y el resto, seguramente como paso previo a la discusión de presupuestos que se produjo un mes más tarde.

Cuando esto sucedía en España, en Europa se veía con preocupación el clima revolucionario español. En el congreso internacional de Laybach (noviembre 1820-mayo 1821), Rusia presionó para intervenir ante la deriva revolucionaria en España. Pero fue en el congreso de Verona (octubre-noviembre 1822) en el que, con la oposición de Reino Unido, Austria, Prusia y Rusia acordaron apoyar una intervención francesa en España en caso de que la monarquía española se encontrase amenazada. Y así, en abril de 1823, el duque de Angulema, al mando de una fuerza de más de 95.000 hombres y apoyado por unidades absolutistas españolas, cruzó los Pirineos. El 26 de mayo, con la Corte refugiada en Sevilla, se creó la regencia realista en Madrid. La Corte se trasladó de Sevilla a Cádiz, pero a finales de septiembre lo que quedaba del régimen liberal cayó y, el 1 de octubre, el rey aprobó todo lo acordado por la regencia realista⁴².

La Década Ominosa

Tanto Cayetano Valdés, héroe de Trafalgar y entonces capitán general de Cádiz^{42 bis}, como Francisco Císcar, presidente de la comisión de las Cortes para el arreglo de la Marina, aunque cualificados candidatos a ocupar la Secretaría del Despacho de Marina, estaban lastrados por sus ideas políticas. Tampoco podía ser candidato Vázquez de Figueroa, quien, si bien había demostrado su pericia en ese puesto anteriormente, había sido destituido de sus funciones por manifestar su punto de vista contrario al contrato de compra de los barcos a

(41) El coste de construcción del plan era de 39,7 millones de reales, mientras que el de construcción de diez fragatas era de 38,9.

(42) *Decretos del rey nuestro señor desde la época feliz de su libertad en 1 de octubre de 1823*. Madrid, Oficina de don Francisco Martínez Dávila, 1823, p. 1.

(42 bis) En los últimos días del Trienio Liberal, fue presidente de la Regencia Constitucional, compuesta también por el general de la Armada Gabriel Císcar (hermano de Francisco) y el teniente general del Ejército Gaspar de Vigodet.

Rusia. Además, había sido consejero de Estado entre 1820 y 1823 a propuesta de las Cortes, por lo que su fidelidad al nuevo régimen era cuestionable.

Excluidos los anteriores, quedaba un candidato cuyo conocimiento de la Marina y su valía como administrador habían quedado probados en periodos anteriores. El 1 de octubre, el mismo día que recuperó su autonomía, Fernando VII nombró a Luis de Salazar secretario del Despacho de Marina y, provisionalmente, hasta la llegada del rey a Madrid, primer secretario de Estado⁴³. La situación que se encontró era de suma dificultad. Además del pésimo estado en que se encontraba la Marina, era preciso hacer frente a numerosos corsarios armados por México, la Gran Colombia y Estados Unidos, que operaban no solo en el golfo de México, sino también en las costas españolas. Existía también amenaza de rebelión en Cuba y Puerto Rico, lo que obligaba a mantener en las Antillas una fuerza suficiente y la línea de transporte con la Península. Para afrontar la situación, las disposiciones organizativas tomadas durante el Trienio, hubiesen o no entrado en vigor, fueron anuladas y se inició un nuevo proceso de reorganización. Por real orden de 8 junio de 1824, se ordenó al director general de la Armada, Juan María de Villavicencio, que de consuno con la Junta de Dirección que presidía elaborase un plan de reforma «sin miramiento, ni contemplaciones, ni sujeción a lo que se hallase establecido en las Ordenanzas y Reglamentos que estaban en observancia» (EGA: 1828, p. 5). Como referencia para sus propuestas se debería considerar una flota compuesta por 5 navíos, 12 fragatas, 6 corbetas, 18 buques menores (bergantines y goletas), 12 lanchas cañoneras y otras pequeñas embarcaciones para defensa de puertos y arsenales.

Se suprimieron los empleos de teniente de fragata y de alférez para el Cuerpo General, permaneciendo para los cuerpos auxiliares⁴⁴. Se recuperaron las denominaciones de los empleos (tenientes generales, jefes de escuadra, brigadieres, capitanes de navío y de fragata, tenientes de navío y alféreces de fragata), clasificándose en oficiales en activo o de mar y en pasivo. El Cuerpo de Guardiamarinas se reguló, unificando las tres compañías existentes en una⁴⁵. El de Ingenieros Navales quedó reducido, por real orden de 31 de agosto de 1825, a dos cuerpos: el de los ingenieros constructores y el de arquitectura hidráulica, compuesto el primero por diecisiete oficiales, y el segundo, por ocho, además del personal subalterno de apoyo, regulados por el reglamento de 27 de marzo de 1827. Asimismo, se reguló el Cuerpo de Médicos, Capellanes y Pilotos, con la mira puesta en la racionalización del servicio y la contención de costes. La Infantería de Marina y la Artillería Naval se fundieron en un solo cuerpo, denominado Brigada Real, compuesto por tres batallones, de seis compañías cada uno, con un total de 4.032 hombres.

(43) Reales órdenes de 14 de julio y 31 de agosto de 1825. EGA 1828, p. 9.

(44) Reglamento de 8 de octubre de 1825. *Ibidem*, pp. 10-11.

(45) Aunque figura como construida en Barcelona, la industria naviera en esta ciudad era muy reducida; estaba limitada al aparejado de los buques, que llegaban remolcados de Mataró o Sant Feliu de Guíxols.

TABLA 5: PLANES DE ESCUADRA SUCESIVOS Y ESTADO DE LA MISMA A DICIEMBRE DE 1828

Propuesta	Navíos	Fragatas	Corbetas	Urcas	Bergantines	Goletas	Cañoneras (*)	Total
Dic 1817 para 1818	20	30	18		26	18		112
Octubre 1822	7	8	8	1	9	6	10	49
Junio 1824	5	12	6			18	12	53
Flota armada diciembre 1828	2	4	1		9	5	4	25
Desarmados 1828	2	2	1		1		2	8
Lista diciembre 1828	4	6	2	0	10	5	6	33

(FUENTE: EGA 1828, 1829 y *Diario de las Sesiones de Cortes*, 11 de octubre de 1822)

(*) Los datos relativos a la lista de la Armada de 1828 corresponden a diferentes tipos de embarcaciones menores.

Dada la reducción sufrida por la Flota, se decidió dejar como único departamento naval el de Cádiz, pasando Ferrol, Cartagena y La Habana a convertirse en apostaderos. Esta decisión conllevaba la concentración del personal del Ministerio de Marina (intendentes, contadores, oficiales de guerra...) en Cádiz, dejando en los nuevos apostaderos el personal imprescindible para el desempeño de la función.

También se redujo de forma sustancial la maestranza. El número de carpinteros y calafates en los arsenales de Ferrol y Cartagena, que en los años del Trienio, por los planes de nuevas construcciones, se había incrementado a cuatrocientos y trescientos hombres, respectivamente, quedó reducido en ambos arsenales a 136, mientras que en Cádiz, sede de la flota, quedaban 161.

Se abandonaron las fábricas de betunes de Quintanar de la Sierra y Castril, manteniendo la de Tortosa porque, con sus ventas a la marina mercante, era capaz de autofinanciarse. En lo que se refiere a las fábricas de armas de La Cavada y Liérganes, se intentó sin éxito su venta a empresas francesas de armamento, terminando por vender una participación a inversores de Lieja. En atención a la evolución que estaba experimentando la tecnología en aquellos años, se hicieron prospecciones para la búsqueda de carbón, con la intención de fundar altos hornos en la zona; también se hicieron arreglos en las presas del río Mieres, utilizado como fuerza hidráulica.

En lo que se refiere a los barcos, en el periodo 1823-1828 se recuperó en Ferrol la construcción de las fragatas *Iberia* y *Lealtad*, ambas de 50 cañones, cuya obra, ordenada en 1820, se había atrasado de forma notable. Fueron entregadas a la Marina en 1825. Asimismo, en 1825 se ordenó la construcción, usando los mismos gálibos, de la *Restauración*, que fue entregada en



Fig. 3. Navío *Algeriras*, de 70 cañones. (FUENTE: *Todoavante*)

diciembre de 1827. En Barcelona, en mayo de 1826 se concluyó la goleta *Catalana*, cuya construcción también había sido ordenada en 1820⁴⁶. En febrero de 1825 se dispuso la fábrica en Mahón de los bergantines *Manzanares* y *Guadalete* (de 22 cañones), utilizando los gálibos del bergantín *Aquiles*, construido en Bayona (Francia) en 1819. Posteriormente, de nuevo en Bayona, se encargó la construcción de un tercer bergantín con los mismos gálibos: el *Relámpago*. Además, se incorporó a la lista el bergantín *Guadiana* (de 16 cañones), apresado a contrabandistas en 1827. En Cavite se construyó en 1827 el bergantín *Realista* (de 22 cañones).

Respecto a la carena de barcos antiguos, se recuperaron en Cádiz los navíos *Guerrero* y *Soberano* (ambos de 74 cañones), y en Ferrol, el *Héroe* (de 80) y la fragata *Perla* (de 40). Al final de ese periodo se iniciaron en Cádiz los trabajos para la refluotación y carena del *Algeriras* (de 74 cañones). En lo que se refiere a los arsenales, a partir de 1824 se rehabilitó uno de los diques de La Carraca, dotándolo de nuevas puertas. Se construyeron nuevas machinas y se repararon diferentes almacenes y cuarteles de los tres arsenales, entre otros trabajos. Para las obras en los nuevos barcos se recurrió al modelo de asiento, trasladando a los contratistas la gestión directa de los trabajos.

De los hechos anteriores podría deducirse que la Marina había por fin encontrado el necesario apoyo para su reconstitución; nada más lejos de la realidad: los logros en esta etapa (y en los años siguientes) fueron posibles

gracias a una intensa labor reorganizadora, pero los medios con que se contaba eran cada vez más reducidos.

El presupuesto de partida de este periodo eran los ochenta millones de reales asignados durante el Trienio Liberal, si bien complementados con cantidades adicionales para nuevas construcciones que, no obstante, nunca se llegaron a cubrir, como ha sido comentado en apartados anteriores de este trabajo. Pero en el presupuesto para el periodo 1828-1829, el montante asignado a la Marina era de 52,3 millones de reales, quedando ya en 1829 en cuarenta millones, que se mantuvieron hasta el final del reinado. Por ello, la Marina hubo «de toda necesidad buscar en las economías, hasta donde fuese posible el nivel de los gastos con la cantidad consignada mientras que mejoradas las circunstancias del Erario» (EGA: 1831, pp. 3-5). Aunque las circunstancias del Erario no cambiaron sino a peor.

También fue precisa la creación de un órgano superior capaz de servir tanto de instancia consultora como de proponer cuantas medidas considerase necesarias para la prosperidad de la Marina⁴⁶. Se creó así la Real Junta Superior del Gobierno de la Armada, compuesta por uno o dos jefes de escuadra, uno o dos brigadieres y dos o tres capitanes de navío, debiendo ser además miembros de ella el mayor general y el intendente general de la Armada y el director del Depósito Hidrográfico. Debía tener entre nueve y doce individuos y ser presidida por el director general de la Armada, entonces Juan Ruiz de Apodaca.

La Junta era dependiente solo del Gobierno o, lo que es lo mismo, del secretario del Despacho de Marina, a quien estaba sujeta, a diferencia de aquel primer Almirantazgo creado en 1814, pensado para actuar directamente bajo orden real. A diferencia también de aquel Almirantazgo, se excluía la creación de una sala de justicia, considerando que estas funciones ya estaban cubiertas por el Supremo Consejo de Guerra y Marina.

Acometidas las reformas en el Cuerpo General y en la mayor parte de los cuerpos auxiliares de la Marina, en 1831 se abordó, mediante un reglamento provisional, la reforma de la Intendencia, la Intervención y la Pagaduría General de la Armada⁴⁷. Así, se ordenó ese mismo año una inspección, a realizar por tres brigadieres, sobre el estado de la Matrícula, informando específicamente de los abusos que en ella se pudieran estar cometiendo. La inspección realizada puso de manifiesto abusos de carácter personal y de administración, pero sobre todo dejó ver con detalle «los enormes inconvenientes producidos por el abatimiento de nuestra bandera en la navegación y comercio del mundo y las desventajas que sufre en el ejercicio de las industrias comunes del mar» (EGA: 1833, pp. 39-41), motivo por el cual se abogaba por la adopción de políticas proteccionistas.

(46) Real orden de 29 de enero de 1830. EGA 1831, pp. 30-38.

(47) «Reglamento provisional de 14 de noviembre de 1831, sobre las atribuciones de la intendencia, intervención y pagaduría generales de marina establecidas en esta capital». EGA 1832, pp. 17-31.

A finales de 1832 se contrató con Manuel Ciarán, de Ferrol, la construcción de una fragata de 50 cañones y de dos corbetas de guerra con los gálibos de la fragata *Diana*, las cuales, aunque se les daba el nombre de corbetas, terminarían siendo dos fragatas de 40 cañones. Estos barcos se entregarían a la Armada en 1836 y 1837, clasificados los tres como fragatas, con los nombres de *Isabel II*, *Hernán Cortés* y *Reina María Cristina*, todos de 44 cañones. Después de un intenso trabajo de reorganización, Luis de Salazar dejó la Secretaría del Despacho de Marina en octubre de 1832, sucediéndole en estas responsabilidades Francisco Javier de Ulloa hasta la muerte de Fernando VII, un año después.

Tras su nombramiento como secretario del Despacho de Marina en el primer gobierno de Isabel II, José Vázquez de Figueroa recabó información de los diferentes apostaderos y presentó un escrito que ofrecía una precisa panorámica del estado de la Marina en ese momento. A pesar de todo el esfuerzo realizado, Vázquez de Figueroa declaraba su desesperación después de ver «en toda su extensión e intensidad, no solo el ruinoso y deplorable estado de la Marina Real, sino la natural imposibilidad, no ya de restituirla a su antiguo esplendor sino aun de preservarla de su total aniquilamiento en la mísera existencia que arrastra» (VÁZQUEZ FIGUEROA: 1834, p. 4).

Según su informe, las causas de tal estado eran básicamente dos: por una parte, la desorganización generalizada (a pesar de las medidas tomadas en los años anteriores), que él fundaba en la falta de ordenanzas específicas para cada uno de los cuerpos; y por otra, la insuficiencia de las asignaciones presupuestarias. Se preguntaba cómo era posible que, habiendo para 1828 un presupuesto, como ha sido comentado anteriormente, de 53,2 millones de reales, de los cuales 37,4 correspondían a costes de personal, en 1829 y los años siguientes se pudiese bajar a cuarenta sin cambios sustanciales en las plantillas. El presupuesto así construido dejaba solo 2,6 millones de reales para reparaciones en arsenales, obras hidráulicas, carenado y repaso de los barcos en operación, etc., cuando solo para hacer obras civiles urgentes en los tres arsenales de la Península ya se precisaban 3,4. Pero, además, la Armada era acreedora del Estado por salarios pendientes al personal por importe de hasta trescientos millones de reales hasta el año 1828, habiendo subido desde entonces otros 32,6 millones (*ib.*, p. 17).

El comentario del secretario, desde luego, no fue del agrado de Salazar, que unos meses después respondía a las críticas sobre el desorden y el desmantelamiento de algunos cuerpos, como había expuesto Vázquez de Figueroa. En defensa de su gestión se remitía a los informes de actuaciones incluidos como introducción en cada Estado General de la Armada, desde 1828 a 1833 (SALAZAR Y SALAZAR: 1834). Y, ciertamente, el trabajo realizado en la etapa de Salazar fue ímprobo, como también el que hubo de abordar Vázquez de Figueroa; sin embargo, en el informe presentado por el ministro del ramo años más tarde, en 1844, aún se decía que la fuerza de la Armada estaba constituida por

APUNTES SOBRE LA GESTIÓN DE LA ARMADA DURANTE EL REINADO DE...

«un navío en estado de servicio y dos que necesitan fuerte carena, cuatro fragatas armadas y dos desarmadas, dos corbetas, nueve bergantines, tres vapores de guerra (...) guarnece aquellos buques una infantería sufrida, disciplinada y valiente, pero desnuda, mal pagada, de organización inoportuna (...) dirige la construcción naval un cuerpo de prácticos que, en vez de las elevadas fuentes de la ciencia y en las escuelas donde el ingenio se fatiga, aprenden de la rutina de procedimientos (...) el aparejo, las piezas de artillería y las otras máquinas de que es necesario dotar nuestros bajeles tampoco están construidas según los adelantos con que se usan en otros países ...» (ib.)

Lo cierto es que, en el periodo transcurrido de ese siglo, se habían perdido 93 navíos y 84 fragatas, la mitad (48 y 35, respectivamente) por abandono en los arsenales (ib., p. XIV).

Tabla 6: ESTIMACIÓN DEL PRESUPUESTO NECESARIO EN 1834 EN MILLONES DE REALES, CONSIDERANDO LOS BUQUES ARMADOS Y LAS CONSTRUCCIONES EN CURSO.

Concepto	Estructura Costes fijos	Coste extraordinario por actividad (millones de reales)					
		Mantenimiento operaciones			Const. nuevas unidades (en 3 años)		
		Buques armados	Coste unitario	Coste anual	Buques en construcción	Coste unitario	Coste anual
Personal	36,55						
Obras civiles	3,42						
Carenas y reparaciones	13,06						
Fragatas (50)		3	1,39	4,18		3,93	3,29
Fragata (44)			1,14		3	3,29	3,29
Corbetas (34)		7	0,92	6,45		1,85	
Buques menores (12-22)		11	0,75	8,20		1,04	
Cañoneras y otros		5	0,60	3,01		0,10	
	53,03	(1)	21,84		(2)		3,29
Coste estructura permanente							53,03
Coste extraordinario por operación y construcción					(1) + (2)		25,13
Dotación necesaria 1834							78,16
Presupuesto asignado							40,00

FUENTE: Elaboración propia a partir de VÁZQUEZ FIGUEROA: 1834, pp. 70-73.

Discusión

Como alguien dejó dicho, una Marina la forman los barcos, los hombres y el dinero. La Armada española careció de los tres (en la medida en que eran necesarios) durante todo el reinado de Fernando VII. Francisco Osorio ya daba cuenta en 1813 de la carencia de los dos primeros elementos del triplete. Las continuas quejas durante el periodo sobre el pago debido al personal, o la mera observación de la evolución de los presupuestos, muestra la falta del último. Una década después de las declaraciones de Osorio, en 1822, Capaz insistía en que «la armada nacional se encuentra en el estado más decadente»; y, aún en 1834, Vázquez de Figueroa constataba la «imposibilidad, no ya de restituirla a su antiguo esplendor sino aun de preservarla de su total aniquilamiento en la mísera existencia que arrastra». Así pues, parafraseando la declaración de Francisco Osorio, y extendiéndola a todo el reinado de Fernando VII, bien puede afirmarse que en ese periodo no hubo Marina.

El debate y las actuaciones durante esos años en torno a su organización, aun siendo oportuna la discusión y, seguramente, adecuadas muchas de las actuaciones, difícilmente podía resultar eficaz ante la falta de los tres elementos esenciales. Pero el triplete no está constituido por elementos independientes. Con una adecuada dotación económica, y una buena organización, se pueden conseguir los barcos necesarios, instruir a sus dotaciones y configurar una Armada eficaz y útil a las necesidades y propósitos de la nación; sin recursos, las mejores ideas no pueden sino quedarse en el campo de la especulación.

En el cuadro 6 se ofrece una estimación de lo que debiera haber sido el presupuesto mínimo en los primeros años de la década de 1830. Considerando solo los barcos que se encontraban armados, y los pagos de las tres fragatas que estaban entonces en construcción (calculando, como fue, una construcción en tres años y pagos homogéneos en ese periodo), el presupuesto debió haber alcanzado el doble de lo aprobado. Y esa situación, viniendo además de quince años de dotaciones insuficientes, se mantuvo durante los cinco últimos años del reinado.

Resultaría manifiestamente injusto achacar los defectos de ese periodo a Vázquez de Figueroa, Salazar, Cayetano Valdés, Císcar o cualquier otro de los protagonistas de las decisiones que se tomaron. La Armada seguramente hubiera tenido oportunidad de ser eficaz bajo el control técnico del Almirantazgo (independientemente de su configuración), bajo el control directo del secretario del despacho o bajo el de una junta superior de gobierno. Recuérdese la cita que Osorio hacía de la opinión de López de Figueroa, en la exposición al Congreso de marzo de 1814 ya comentada, sobre la dirección de la Marina: «un Consejo de Marina, Tribunal, o como quiera denominarse». Pero el primer paso consistía en conseguir los fondos necesarios. Todos los persiguieron, ninguno los logró.

No sorprende, por tanto, que la inconsistencia, e insuficiencia, de los presupuestos que se venían aprobando fuera la principal queja dirigida por

Vázquez de Figueroa a sus antecesores en su informe de 1834. Sin embargo, los exiguos incrementos que él consiguió también resultaron insuficientes durante el resto de la década. Resulta paradójico que, mientras tanto, el Ejército sufriera un nivel de restricciones menor para armar una fuerza que difícilmente podía trasladarse sin Escuadra al teatro americano de operaciones.

Bibliografía

- ALEMPARTE GUERRERO, Antonio (2001). *La escuadra rusa vendida por Alejandro I a Fernando VII en 1817. Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, 36. Madrid.
- ALFARO ZAFORTEZA, Carlos (2007). Trafalgar, el marqués de Molins y el renacimiento de la Armada en 1850. *Revista de Historia Naval*, 97, 43-55.
- (2006). The Moderado Party and the Introduction of Steam Power in the Spanish Navy, 1844-1854. *War in History*, 13(4), 441-467.
- BERNAL G.^a, Jesús (2011). La Marina española en América. *XLIII Jornadas de Historia Marítima: «Emancipación de América» (diciembre 2011). Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, 64, 31-52. Madrid.
- ARTOLA GALLEGO, Miguel (1999). *La España de Fernando VII*. Madrid, Espasa.
- BORDEJÉ Y MORENCOS, Fernando (1989). La Marina durante la primera mitad del siglo XIX. *III Jornadas de Historia Marítima: «La España marítima del siglo XIX (I)» (abril 1989). Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, 4, 7-32.
- (1997). Consolidación del pensamiento estratégico y naval en el siglo XIX. *Revista de Historia Naval*, 57, 25-57.
- (2004). *Crónica de la Marina española en el siglo XIX (1800-1868)*. Madrid, Ministerio de Defensa.
- BRIARLY, Alexander (1813). *Memoria sobre algunas de las causas del abandono y estado deplorable en que se encuentra la Marina española*. Cádiz, Imprenta de José María Guerrero.
- CAAMAÑO Y PARDO, Juan José (1814). *Reforma que deberá darse a la Marina española para que llegue a florecer entre las primeras naciones de Europa*. Santiago de Compostela, Imp. Juan María de Pazos.
- CASTILLO MANRUBIA, Pilar (1979). *La Marina de Guerra española en el primer tercio del siglo XIX (organización, dotaciones, buques, arsenales y presupuestos)*. Madrid, Editorial Naval.
- CORTES (1822). *Decreto orgánico de la armada, dado por las Cortes en 27 de diciembre de 1821*. Madrid, Imprenta Nacional.
- CERVERA PERY, José (1979). *Marina y política en la España del siglo XIX*. Madrid, San Martín.
- (1989). La Marina de Fernando VII. Agotamiento, decadencia, crisis. *III Jornadas de Historia Marítima: «La España marítima del siglo XIX (I)» (abril 1989). Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, 4, 81-90. Madrid.
- ESCAÑO Y G.^a DE CÁCERES, Antonio (1820). *Ideas del Excmo. Sr. D. Antonio de Escaño sobre un plan para la Marina Militar de España*. Cádiz, Imprenta gaditana de D. Esteban Picardo.
- FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo (1903). *Historia de la Armada española, desde la unión de los reinos de Castilla y de Aragón IX*. Madrid, Sucesores de Rivadeneyra.
- FERRET, Zeferino (1819). *Exposición histórica de las causas que más han influido en la decadencia de la Marina española e indicación de algunos medios para restaurarla*. Barcelona, Roca y Gaspar.
- GUIMERA RAVINA, Agustín (ed.) [2023]. *Trafalgar. Una derrota gloriosa*. Madrid, Desperta Ferro.
- LA PARRA LÓPEZ, Emilio (2018). *Fernando VII. Un rey deseado y detestado*. Barcelona, Tusquets.

- MARCHENA, Juan y CUÑO, Justo (2015). *Vientos de guerra. Apogeo y crisis de la Real Armada, 1750-1823*. Aranjuez, Doce Calles.
- MARLIANI, Manuel (1850). *El combate de Trafalgar. Vindicación de la Armada*. Madrid, Imprenta y librería de Matute.
- ORTEGA DEL CERRO, Pablo (2018). *El devenir de la élite naval. Experiencias de los oficiales de la Armada en tiempos de cambio (inicios del XVIII-finales del XIX)*. Madrid, Sílex.
- OSORIO, Francisco (1813). «Memoria leída en las Cortes por el Sr. Secretario del Despacho de Marina». *Diario de Sesiones de las Cortes*, 10 de octubre de 1813, apéndice 3.
- PINIELLA CORBACHO, Francisco y HERNÁNDEZ MOLOINA, Ricardo (1994). La crisis de la construcción naval española en los primeros años del siglo XIX: cambios en la tipología y tonelaje de las embarcaciones. *Llull*, 17, 391-402.
- RICART Y GIRALT, José (1924). «El siglo de oro de la marina velera de construcción catalana, 1790-1870». *Memorias de la Real Academia de Ciencias y Artes de Barcelona*, tercera época, XVIII, 7, 177-201.
- RODRÍGUEZ-VILLASANTE PRIETO, Juan Antonio (1989). La infraestructura naval de la primera mitad del siglo XIX. *III Jornadas de Historia Marítima: «La España marítima del siglo XIX (I)» (abril 1989)*. Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval, 4, 91-108.
- RUIZ G.^a, Vicente (2013). *Las naves de las Cortes (1808-1812). El último servicio de la Marina de la Ilustración*. Madrid, Sílex.
- SALAS, J. de (1870). *Historia de la Matrícula de Mar y examen de varios sistemas de reclutamiento marítimo*. Madrid, Fortanet.
- SALAZAR Y SALAZAR, Luis M.^a de (1834). *Manifiesto del conde de Salazar*. Madrid, Imprenta de D. Madrid de Burgos.
- (1888). *Juicio crítico sobre la Marina militar de España*. Ferrol, Establecimiento tipográfico de Ricardo Pita.
- TREBILCOCK, Clive (1969). Spin-off in British Economic History: Armaments and Industry, 1760-1914. *The Economic History Review*, 22, 3, 474-490.
- VÁZQUEZ FIGUEROA, José (1834). «Exposición a las Cortes Generales del Reino en 1834 / del secretario de Estado y del Despacho Universal de Marina de España e Indias. Imprenta Real. Madrid, 1834. con arreglo al artículo 36 del Estatuto Real de 10 de Abril de este año». *Gaceta de Madrid*, 16 de agosto de 1834, apéndice.
- VILLAR REY, Cristina (1991). «El léxico de la construcción naval en el siglo XIX» (tesis doctoral dirigida por José Ignacio Pérez Pascual). Universidade da Coruña.

Fuentes impresas

- Congreso de los Diputados. *Diario de Sesiones*. Serie Histórica. Disponible en https://app.congreso.es/est_sesiones/
- Gaceta*. Colección histórica. Disponible en https://www.boe.es/diario_gazeta/
- Estado General de la Armada* (EGA). Disponible en: <https://bibliotecavirtual.defensa.gob.es/>
- Biblioteca Nacional de España. Hemeroteca digital. Disponible en <https://hemerotecadigital.bne.es/hd/es/advanced>