



*Escritos inéditos
del almirante
don Julio Guillén*

EL ALMIRANTAZGO



ANTO Castilla como Aragón, creados sus almirantazgos, tuvieron senda y propia jurisdicción privativa sobre todos los negocios marítimos, incluso de pesca y de comercio, con una organización somera y embrionaria cuyos matices variaban en cada expedición guerrera con arreglo al bando que publicaba cada general en jefe, documento que tenía de todo: código, reglamento y hasta tratado táctico.

Poco a poco, el almirante mayor —que en Castilla se subdividió pronto en *de naos* y *de río* o *de galeras*— fue perdiendo atribuciones y convirtiéndose en cargo de corte hereditario y pingüe, que en este reino se vinculó en los Enríquez de Cabrera, duques de Medina de Rioseco, condes de Módice, hasta 1704, que se abolió por haberse hecho partidario del archiduque el 17.^o almirante don Tomás, y en el otro aragonés, en el linaje de los Folch de Cadona, marqueses de Ariza, que aún lo ostentan, por alianza, los duques del Infantado.

Cada real cédula nombrando capitán general de una escuadra de galeras o armada de naos contenía las obligaciones, atribuciones y jurisdicción del agraciado, aunque fuese *de asiento* o contrata, pues en el siglo XVI era frecuente el que un sobresaliente general de mar obtuviese el mando de una armada cuyos buques él mismo facilitaba, mediante un contrato o asiento, por un número de años —generalmente tres— durante los cuales él proveía a todo, fiscalizado por los veedores y proveedores, por lo cual estos funcionarios puramente administrativos gozaron de tanto prestigio y predicamento, cuyos sucesores pretendieron heredar, y que da origen de los intendentes del siglo XVIII, novedad afrancesada que nos trajo Ensenada.



Frey Antonio Valdés y Fernández Bazán (1744-1816), capitán general de la Real Armada, secretario de Estado y del Despacho Universal de Marina. Copia al óleo realizada en 1828 posiblemente por Rafael Tejeo de un original de Francisco de Goya Lucientes pintado hacia 1788. (Museo Naval, Madrid).

De la Junta de Guerra y Armadas, Consejo de Guerra, Junta de Galeras y hasta del Consejo de Indias, después del descubrimiento de América, fueron dependiendo unas u otras de las distintas divisiones navales que tuvimos; la Armada Real o del Mar Océano, desde principios del siglo XVI agrupaba las siguientes: de la Guarda del Estrecho; escuadra de Portugal, mientras esta nación fue gobernada por uno de nuestros Austrias; escuadra de Dunquerque (1620); escuadra de Galicia, escuadra de las cuatro Villas, escuadra de Vizcaya, y de la de Guipúzcoa; todas éstas, regionales, de duración varia e intermitente, eran mandadas y tripuladas ordinariamente por generales de estos países o regiones y en ocasiones llegaron a tener banderas propias, constituyendo divisiones de la Armada Real, cuya capitana y estandarte prefería a todas en el océano, incluso a la galera *Capitana*

Real, como ésta en el Mediterráneo precedía a aquélla y a todas.

Las fuerzas navales de galeras se componían por la *escuadra de las galeras de España*, que además de por sus vasos se integraban por las autónomas, algunas de ellas, como las de Génova, fletadas por asiento: galeras de la Religión o de Malta, que con gran frecuencia se sumaron a la nuestra, galeras de Génova, galeras de Sicilia y galeras de Nápoles, cada una con su correspondiente *capitana* y *patrona*.

En cuanto a las flotas de Indias, también autónomas, salvo navegando en conserva que asumía el mando el más caracterizado o el designado por la corte, administrativamente dependían de la Casa de la Contratación por delegación del Consejo, y eran: Armada de la Guardia de la Carrera de Indias, escuadra exclusivamente militar para escolta y defensa en los viajes de las demás, también denominadas de *Galeones*; flota de Nueva España; flota de Tierra Firme, y armada de Barlovento, que radicaba por las Antillas, para esperar el arribo de las otras cerca de su recalada.

Felipe V, al crear la Real Armada (1714), fue unificando en ésta todas las organizaciones, revistiendo en aquélla las citadas armadas y escuadras, salvo las de galeras de España, que subsistió autónoma hasta 1748, en que se disolvió.

El Ministerio de Marina (1714), la Secretaría de Marina, que durante muchos años lo fue de Indias también, absorbió como es natural todo lo marítimo e incluso los montes y alguna industria como la de bienes, artillería, lonas y caballería; don Bernardo Tinajero de la Escale fue el primero en la serie, bastante numerosa, de los ministros.

Desde el año 1621 no hubo sino un secretario de despacho; en 1700 se creó una secretaría para la Guerra y Hacienda; nueve años más tarde se desdoblaron éstas y surgió, como hemos dicho, la de Marina exclusivamente, que se agregó al poco a la de Guerra; se creó nuevamente ésta de Marina en 1721, que de nuevo se unió con la de Indias a aquella de asuntos militares en 1726, sólo por unos meses, pues en mayo del mismo año hubo de nuevo ministro del ramo, con agregación de los negocios de Indias, ostentando el cargo Patiño, que lo fue también de Hacienda. Desde entonces esta cartera subsiste separada y la han servido (1726-1949) ¡doscientos treinta y dos! Algunos la obtuvieron varias veces, como Vázquez de Figueroa, que lo fue seis; el marqués de Molins, cuatro; don Juan Batista Topete...; el que más duró fue frey don Julián de Arriaga, con ventidos años, y el también baylio de Malta, don Antonio Valdés, doce.

Contra la creencia general de que es preciso ser almirante para poder ser ministro, siendo marino, podemos recordar al que lo fue tan sólo teniente de navío, Montes de Oca (1839). Don José Beranger fue exaltado seis veces al cargo; sirvió en él a Amadeo I (1870), a la República (1872), a don Alfonso XII (1885) y a la Reina Regente (1890 y 1895); otro, Anrich, lo fue de la República (1873), y a los pocos días, al pasarse a la facción, lo fue del pretendiente don Carlos.

Don Augusto Miranda gozó de tanto prestigio que siendo de un gobierno conservador (1918) prosiguió con la cartera con el siguiente, liberal, circunstancia rarísima en el vaivén politiquero.

No faltan, en cambio, quienes fueron ministros poquísimas semanas, y aun días, y entre todas las carreras y profesiones figura la de escribiente de Marina, que había sido don Martín (1868).

Hacia mitad del siglo se crearon los departamentos de Cádiz, Cartagena y Ferrol, con capitanes generales de gran autonomía, el primero de los cuales absorbía la Dirección General de la Armada para poner y ejecutar cuanto de carácter universal era preciso u ordenaba el ministerio, que en la corte se componía de poquísimos individuos.

Pero... cada capitán general tenía un intendente, un fiscalizador, que si bien no era como creen muchos el individuo superior del Cuerpo Administrativo, sino un general de la Armada, retirado o no, más antiguo que aquel cabo y al que por duplicado se le remitían las órdenes y decretos de generalidad para fiscalizar su implantación y ejecución.

En 1737 se erigió el Almirantazgo, a cuya cabeza se puso el infante don Felipe, y su secretaría se dio a Ensenada, pero más por ambición de Isabel de



Juan José Navarro de Viana y Búfalo (1687-1772), marqués capitán general de la Real Armada. Copia parcial de un original del siglo XVIII, realizado al óleo. (Rafael Tejeo. Museo Naval. Madrid).

Farnesio de rentas pingües para su hijo que por espíritu auténticamente orgánico. Por ello, en cuanto le consiguió el Ducado de Parma se disolvió. Sin embargo, el Almirantazgo, debido al genio y artes de Ensenada, legisló bastante y pudo ser un magnífico instrumento tanto para el comercio como para el fomento de la pesca y de la Marina; fueron sus componentes el marqués de Mari, don Francisco Cornejo, y don Rodrigo de Torres.

Feneció en 1746, porque a la covachuela no convenía entidad desentendida del politiquero y nada dada al mangoneo de la provisión de empleos y destinos.

Quedaba la Dirección General de la Armada, pero sin la independencia del Almirantazgo; y nuestros más conspicuos generales y jefes pugnaron siempre por un organismo autónomo al estilo del inglés, tan arraigado en aquel pueblo, merced al cual su Mari-

na pudo llegar al estado que todos los países envidiaban.

En 1807 tuvieron cristalización estas ideas y fervores que estuvieron ya a punto de crearse por don Antonio Valdés, erigiéndose el Consejo de Almirantazgo, pero con Godoy como príncipe generalísimo almirante, que, sin embargo de su fama, se rodeó de generales tan excelentes como Álava, Escaño y Salcedo, con Espinosa como secretario; y aunque la cabeza no gustó ni mucho ni poco, hubo fiesta y regocijos; mas el contento duró poco porque pronto quedó liquidado todo con la francesada de 1808 y subsiguiente guerra de la Independencia, y bien sabido es que el flamante almirante general de España e Indias y de todas las fuerzas marítimas y protector del comercio duró menos aún: hasta el motín de Aranjuez.

Nuevo Almirantazgo se erigió con la presidencia del mismísimo monarca, en 1815, y con el infante don Antonio Pascual, de vicepresidente, y don Félix Tejada, de decano; personaje bobo aquél al que se condecoró con los empleos de almirante general de España e Indias y coronel de Guardias Marinas y que por su escasa inteligencia como por su cercana muerte (1817) no pudo hacer nada; porque, además, con motivo del escándalo de la compra de los barcos rusos (1818) fueron exonerados y deportados sus componentes con el decano

a la cabeza, don Juan María de Villavicencio, y a la postre, disuelto el organismo, que integraban don Nicolás de Estrada y don Julián de Retamosa.

Este Almirantazgo, creación de Vázquez de Figueroa, se componía de dos salas, una de ellas de Justicia, y vino a sustituir a la Dirección General de la Armada, que al disolverse aquél fue restaurada.

Nuevamente ministro Figueroa, resucitó el prudente organismo con la reina gobernadora, titulándolo Junta Superior del Gobierno de la Armada, ahora (1830) con separación de la parte judicial, que pasó al Consejo Supremo de Guerra y Marina y, desde luego, suprimiendo la Dirección General.

Los cargos de esta junta eran, más que inamovibles, perpetuos, para asegurar su independencia en tiempos de marejada política; sin embargo, el artículo 10 que así lo establecía fue suprimido; lo motivó cierta solicitud de don Casimiro Vigodet, uno de sus vocales, en contra de que los vapores de guerra, adquiridos en 1834, estuviesen mandados por ingleses.

En 1843 se suprimió de nuevo el Almirantazgo, siendo su decano nato, como estaba instituido, el entonces capitán general don José Sartorio, que pasó a ser director general de la Armada al desaparecer otra vez todos sus componentes, que reclamaron a la reina el que el ministro confeccionase planes orgánicos sin consultarles.

La revolución de 1868 trazó eso que se denomina «reorganización», y que las más de las veces no son sino el pretexto para cambios de personal en ciertos puertos preeminentes; tuvimos nuevo Tribunal de Almirantazgo (1868), con Vigodet en la presidencia, que en 1837 se transformó en Consejo Supremo de la Armada, y a su vez Junta Superior Consultativa de Marina pocos años después (1878).

Las denominaciones y variaciones sucesivas son desde entonces frecuentes: Junta Reorganizadora de la Armada (1883); Centro Técnico, Facultativo y Consultivo de Marina (1884).

En general, la raíz de todo ello era el que los ministros no se resignaban a administrar la Marina a través del E. M. del Almirantazgo, llamárase junta o consejo, tal o cual, sino que deseaban mandar directamente hasta el último hombre y hasta su más pequeña embarcación o rincón; por ello, asimismo, el Ministerio de Marina careció casi siempre de subsecretario, y en poquísimas ocasiones hubo directores generales.

El ministro, marino o paisano, entendía hasta de los asuntos y negocios más nimios del ramo; su «firma», jamás delegada, la constituían ingentes montones de expedientes y por ello aquella docena escasa de empleados en la secretaría del despacho, cuando en el siglo XVIII eran más de dos centenares nuestros bajeles navegando por todo el mundo, se convirtieron en muchísimos más en épocas posteriores de postración naval, con capitanes generales de departamentos y comandantes generales de apostadero y escuadras de mermaidísimas atribuciones y facultades, que el progreso de las comunicaciones, incluso telegráficas, iba cercenando de consumo, con el



José Vázquez de Figueroa Vidal (1770-1855), teniente de navío de la Armada, ministro de Marina, consejero de Estado. (Óleo anónimo, 1818. Museo Naval. Madrid. Madrid).

centralismo absorbente y destructor de iniciativas.

Antequera, en sus dos etapas de ministro (1876 y 1884), marcó el hito de la organización moderna, y su labor en la racional redacción y publicación de reglamentos fue notabilísima.

Sólo resta recordar que el tráfico mercante, como la pesca y las industrias de mar que antes dependían del Ministerio de Marina a través de la Dirección General de Navegación y Pesca Marítima, fueron segregadas de él durante la pasada República.

Los montes, cuyas ordenanzas y leyes fueron abolidas por las Cortes (1812), pasaron en parte a Fomento desde la creación de este departamen-

to ministerial, así como —no por muchos años— las escuelas de náutica, que fueron cerradas casi todas como primera resolución.

Lo propio aconteció con los faros y balizamientos nacionales de nuestras costas, que por el primer tercio del siglo pasado sufrieron una crisis tan enorme que hubieron de apagarse muchos faros, incluso el principalísimo de la Torre de Hércules, que lucía, según es fama, desde el tiempo de los fenicios.

Desde Saavedra Fajardo hasta nuestros días o, por fijar un límite próximo al de la presente obra divulgadora, hasta el docto almirante Lobo, no son pocos los que directa o indirectamente han tratado de organización; como es lógico, los folletos, libros y artículos formarían un montón altísimo.

Nunca olvidaré cierto párrafo del folleto del capitán de navío Basurto (1817) que de memoria sé: «Aunque las fuerzas navales de España se redujesen a un solo buque, su pabellón debería estar afirmado por un sistema sencillo y enérgico, capaz de ampliarse en momentos de más auge nacional».

Pero, sin duda, la obra clásica y fundamental, tanto por la experiencia como por las luces de su autor, es la de aquel «Juicio Crítico», que en nueve tomitos sin desperdicio, y como anónimo, escribió al modo epistolar don Luis María de Salazar, general y ministro que fue de Marina, libro polémico que armó mucho revuelo en aquella época en la que, publicados o no, privaron los escritos sobre la restauración de la postradísima Armada.

«Porque verdaderamente, el Almirantazgo —escribió al eludir al de 1737— es la primera, la más importante, la más necesaria institución en toda marina, sin la cual no es posible que haya en este cuerpo ningún sistema bien ordenado y estable. Por eso es de absoluta necesidad que se deposite en semejante tribu-

nal el gobierno y dirección de todas las diversas partes que constituyen una armada..., mas —continúa adelante— los ministros del despacho de Marina no pueden tolerar un cuerpo de esta clase, que por complaciente que sea siempre es un estorbo que impide el libre vuelo de su autoridad».

No nos cansemos —afirma en otro párrafo—, en un pueblo sin artes y sin comercio, en un pueblo sin cultura, sin un gobierno firme é ilustrado, sin un sistema constante, y sin un cierto genio marino, la armada naval jamás podría llegar a ser otra cosa que una planta, tan exótica como los plátanos en Noruega.

Sostenía Salazar en su «Carta V», destinada toda ella a la necesidad de un Almirantazgo, que la constitución marítima debe fundarse en que la guerra es su único objeto, axioma casi perogrullesco, frecuentemente olvidado sin embargo.

Crítica las juntas encargadas de ejecutar, cuando para el uso de la autoridad superior del ministro era preciso la luz de la deliberación y pareceres, pero no para obedecerlas: la autoridad quedaba libre y arbitraria, mientras que la ejecutiva resultaba, por el contrario, entorpecida y trabada.

Y el Almirantazgo lo propugnaba con tales autoridades y regalías que hasta consideraba muy conveniente que tuviese facultad para proponer al rey la terna para la provisión de sus vocales y aun de la personal del ministro, quien además no constituiría trámite superior al del organismo, que elevaba directamente sus dictámenes al soberano.

Méndez Núñez, con su gran prestigio y energía, estuvo a punto de discurrir un Almirantazgo eficaz, cuando después de la campaña del Pacífico estuvo destinado en el ministerio; su temprano fallecimiento lo malogró. Y las juntas o consejos que subsistieron en lo que quedaba de siglo fueron, en realidad, organismos burocráticos que entendían y discernían sobre asuntos, en verdad de poca monta, y sin poder establecer, además, una verdadera política naval cuando el país carecía, en verdad, de unas directrices internacionales con visión clara de nuestro porvenir.



Casto Méndez Núñez (1824-1869), contralmirante de la Armada. (Óleo de C. Salaya firmado en 1869. Museo Naval, Madrid).

Recopilado y adaptado por
Jorge Juan GUILLÉN SALVETTI

