

**ANTONIO DE ESCAÑO, SU ÉPOCA.
CONEXIONES Y SIMILITUDES DE LA
HISTORIA CON NUESTRO HOY.**

Jesús MARIÑO RODRIGUEZ

Consecuencia de una sugerencia vertida, en un aparte, por la autoridad naval competente, me encontré impelido a leer un pequeño libro cuyo título es: “Elogio histórico de D. Antonio de Escaño”; su autor Vargas Ponce y publicado con notas del Contralmirante D. Julio F. Guillén, Secretario Perpetuo de la Real Academia, en la Editorial Naval (Depósito legal: M-15.212-1.962)

Conocer previamente algunos datos sobre el autor de tal documento, resulta no sólo conveniente sino obligado para situarse en el escenario más adecuado que nos permita comprender y enjuiciar serenamente el contenido del panegírico y las circunstancias diversas que influyeron en su redacción.

Don José de Vargas y Ponce era, en primer lugar, Capitán de Fragata de la Real Armada. Esta condición de marino de guerra español, sería, por sí misma, suficiente para justificar el hecho de escribir sobre otro marino compatriota y coetáneo. Si a ello añadimos que participó, como Escaño, en el combate de Trafalgar, se comprenderá el conocimiento que Vargas tenía, de primera mano, sobre el Capitán de Bandera de Gravina. De hecho, el autor del elogio –ocho años menor que Escaño– cuando ocupaba el puesto de Director de la Real Academia de la Historia (también era académico de la Española y la de Bellas Artes) tenía como miembro honorario de aquélla a D. Antonio de Escaño, del cual se declara sincero y tierno amigo a partir de un embarco en el “*Santísima Trinidad*”, donde ambos coincidieron.

Aparece claro que Vargas era un marino culto y sabía rendir tributo a la amistad. Su lenguaje florido y romántico –propio de la época– se manifiesta enérgico en la expresión a la hora de exponer sus convicciones personales. Este subjetivismo puede ser fácilmente eliminado a la hora de buscar en su obra datos más objetivos, porque las situaciones reales que presenta resultan hartamente evidentes.

Cuando nace Escaño, el 5 de Noviembre de 1752, en el seno de una familia militar *que tenía su hogar en un aconchadero de galeras*, la educación, en España, estaba en una situación tan decaída que sus

padres no podían proporcionar a la prole la instrucción literaria adecuada.

Por ello, a los quince años, cuando Escaño apenas sabía escribir sentó plaza en el *Cuartel de Guardias Marinas* de Cádiz.

En ese año, de 1.767, dirigía D. Jorge Juan la Compañía de Guardias Marinas, así como estaba encargado de la educación de la nobleza de la Corte y tenía una serie de ocupaciones tan diversas y dispersas, que no podía abarcarlas todas. Esta situación hace comentar a Vargas que *son más los destinos públicos que los hombres capaces de llenarlos*.

Transcurridos dos años de estudios, Escaño fue habilitado de Oficial y destinado al navío "*Terrible*". Un año después lo trasladaron a un jabeque, cuando todavía no había tenido tiempo de formarse como oficial.

De la vida en los jabeques, el autor del elogio nos ofrece unas cuantas puntadas que nos ayudarán a conocer el tipo de formación que recibió Escaño en los primeros años (ochenta y cuatro meses) de su carrera .

Veamos las siguientes:

- (El jabeque) tenía todavía de peor el mal sistema de su disciplina.
- ...largas escalas en puertos menores y mandados por Oficiales mozos y de poca graduación.
- ...ni la severa disciplina militar, ni los científicos diarios de navegación, ni el esmero en las observaciones del pilotaje... fuese cual debía y prescribe la sabia Ordenanza de Marina.
- ...los jabeques asemejaban en mucho a los guerrilleros... Valor y desórdenes.
- El brillo de las hazañas... cubría todo lo demás de que se tenía menos cuenta...

Así, en los empleos de Alférez y Teniente, Escaño adquirió la familiarización con la mar y la milicia; ya que en nuestra Marina *se pide al Oficial que de todo entienda para poder mandarlo todo*. De aquí se deduce que, en nuestro hombre concurrían virtudes y debilidades adquiridas en los jabeques, de las cuales Vargas evita hablar cuando van en detrimento del homenajeadó. Sin embargo, manifiesta un lío de faldas, ocurrido en Buenos Aires el año 1776, del que nuestro héroe salió mal parado, teniendo que regresar a la península. Podemos decir que

hasta los veinticinco años, Escaño tenía la falta de disciplina y también el coraje belicoso de los jabeques.

Él mismo decía que *el abandono de los primeros años no se repara nunca*. Y la Marina no olvida nunca los pecados de juventud, como no lo hace de las *notas en rojo*, cuyo recuerdo permanece incluso después de haber sido definitivamente borradas. No importa el tiempo transcurrido – en nuestro caso, dos siglos- tales hábitos se mantienen, pese a los esporádicos esfuerzos por desterrarlos.

Con el asunto argentino, Escaño escarmienta y *se horroriza*, pero no se abate sino que se propone recobrar lo perdido. No es descabellado pensar que en la conciencia de nuestro hombre pesaría mucho la obligación de cumplir penitencia por aquellos desvaríos. Como Vargas nos irá indicando repetidas veces, Escaño nunca presentó quejas cuando fue adelantado por otros más jóvenes y modernos. Así lo deja escrito el autor del elogio: *El que entonces llevaba las riendas de la Armada no desperdiciaba ni en un átomo el despotismo... Y en una promoción muy numerosa, en que cupieron todos los suyos y todos sus ahijados, no hubo un renglón para D. Antonio de Escaño,....* Quizás la condición humana sea responsable de tal tipo de conductas, que sin seguir una pauta determinada continúan produciéndose ocasionalmente, según las modas, las circunstancias y los grupos.

Difícil, si no imposible, es hallar una o más voces que expresen un mentís rotundo al popular aserto que manifiesta, en román paladino: el que tiene padrinos se bautiza. La tarea y el esfuerzo para erradicar tal uso resultarán enormes pero deben ser acometidas persistentemente, porque forman parte esencial de la búsqueda permanente de la justicia.

Una pretendida ilación de los temas, obliga al que busca una conexión entre distintos momentos históricos, a dar un salto de varias líneas sobre el documento laudatorio, para encontrar unos asertos de Vargas. El autor duda en el método preferible para establecer los ascensos. *Ascender por escala rigurosa hace al muy moderno perezoso...indolente al antiguo... así procuran solo existir y conservarse. Atender puramente al mérito es abrir la puerta más ancha a todas las pasiones, es dar un salvoconducto a la arbitrariedad... El primer método retarda el bien; el segundo da*

cabida a grande mal... La propuesta de ayer, como la de hoy, tendrá que ser algo resultante de la sensata combinación de ambas tendencias. Digámoslo, sintéticamente, de esta forma: la contemplación de los méritos y la experiencia profesional vienen a ser las fibras que, bien urdidas, conforman un tejido superior –ascenso- el cual habrá de tener la consistencia –saco, tela, tapiz, etc- concordante con la categoría exigida –oficial, jefe, general- al nivel y la responsabilidad que recaen en la persona que la ostenta.

La forzada quietud que el suceso argentino provocó en nuestro marino, le condujo hacia el mundo de las letras convirtiéndole en un ávido lector y, por ende, hacia el estudio constante. De aquí que su exégeta nos lo presente como: *el hombre de tierra, abstraído, pensador, con su alma en las letras, y a bordo, un hombre todo actividad, todo atención, sin sosegar un instante...* De este modo, como hombre instruido en el estudio y diestro en la maniobra, será contemplado Escaño a lo largo de la alabanza de Vargas.

Regresando al dilema presentado sobre las dos formas de obtener el ascenso –méritos y escalafón- conviene detenerse en la contemplación de una solución *salomónica* a la cual recurrió la Armada, cuando la Marina española tenía su propio Ministerio y, por lo tanto, podía operar con autonomía en las cuestiones que le eran propias.

Me refiero a la denominada *selección negativa*, que tuvo lugar en las décadas de los sesenta y setenta del pasado siglo XX. Se trataba de conjugar los derechos adquiridos por el escalafón –donde la antigüedad era factor de peso- y los *deméritos* que el individuo podía haber contraído con la institución naval. Con este sistema se separaba al personal que, a lo largo del ejercicio de la profesión, no se había mantenido por encima de un determinado nivel exigido. La aplicación del método hacía que cada hombre se preocupase de cumplir con sus obligaciones sin descuidarse y, al mismo tiempo, mantenía los valores de compañerismo y unión entre los miembros de la Armada. Cuando todavía no había transcurrido un tiempo adecuado para haber alcanzado suficientes datos que permitiesen evaluar los resultados de tal sistema, desapareció el Ministerio de Marina, se creó el Ministerio de Defensa, y con él una nueva forma de contemplar diversas cuestiones relativas a la orgánica y estructura de la milicia. De aquella ley, los marinos nos quedamos con la miel en los labios.

Volviendo a nuestro libro sobre Escaño, se nos dice que a los 27 años, siendo Teniente de Navío, demostró sus dotes de inteligencia en el destino de Ayudante de la Mayoría General –algo similar a lo que hoy es el Estado Mayor- trabajando en el armamento de la Escuadra que se inició en 1.772.

Tras un periodo que transcurre por el Arsenal de Cartagena y la Corte (donde trabaja en las Ordenanzas, redactando las obligaciones de un Capitán de Navío, sin serlo) llegamos a Junio de 1793 –Escaño tiene ya 41 años- donde toma el mando del navío “*San Fulgencio*”, en Cartagena.

Cuando llega al Arsenal se encuentra con que allí no había *ni el hierro necesario...* El historiador continúa refiriéndose al desarme de la Escuadra realizada por D. Luis de Córdoba y afirma que en los diez años siguientes *se habían aumentado, sí, los buques; eran más y de más porte y mejores los navíos; pero ni una providencia tan siquiera fomentara la siempre escasa marinería.* Al final concluye: *El “San Fulgencio” fue,, pues, tripulado con levas de pillos del Avapiés y plaza de la Corte...* En estas misérrimas condiciones, toma Escaño el mando del navío.

La laboriosidad y el celo por el servicio de este Capitán de Navío produjeron saludables efectos en el “*San Fulgencio*”. Puso en práctica lo previsto en la nueva Ordenanza –todavía sin promulgar- demostrando su practicabilidad; organizó la marinería y la milicia; se preocupó por la actividad, el mando, el cuidado y el reposo de sus oficiales. Sólo en esto último no les daba ejemplo, pues *mandando, nunca se desnudaba,* contentándose con echar alguna que otra cabezada en la cámara.

Ensayó el plan de combate en el “*San Fulgencio*”, midiendo los tiempos de reacción de la gente para entrar en fuego y el sentido de circulación para evitar la confusión en medio del humo del combate, facilitando el paso del puesto de maniobra al de atender al cañón . Tal plan de combate fue adoptado, luego, por el resto de las unidades de la Marina. En un año de mando, su navío había alcanzado el máximo nivel operativo. Los esfuerzos de Escaño sirvieron para poner en bandeja el barco al Capitán de Navío Valdés, que contaba con veinticinco años de edad y era pariente del Ministro de Marina. Este hecho irritó en gran

manera a D. Antonio de Escaño, que había actuado con indiferencia ante reiteradas postergaciones en los ascensos.

Algunas cosas de las expuestas, que ocurrían hace poco más de dos siglos, pueden ser observadas en la actualidad, haciendo las salvedades necesarias, relativas a las corrientes circunstancias de nivel de vida social y tecnológico. Continúa siendo preocupación primordial de los comandantes de buque atender a la exactitud del cumplimiento del plan de combate de la unidad bajo su mando. Para ello comprueban que se realizan los mantenimientos preventivos y correctivos de todos los equipos, con el propósito de conservar una permanente operatividad. Se responsabilizan del grado de adiestramiento del personal y de la cobertura necesaria de la plantilla asignada, en calidad y cantidad. Proponen los cambios y modificaciones al plan, que su experiencia les va dictando. Sin embargo, no parece muy generalizado el deseo de conseguir el mando de un buque; los marinos de la época de Escaño, utilizaban todos los ardides –incluidas ilícitas influencias- para mandar un navío. Hacer recaer la culpa de la actual desgana hacia el mando, a las peculiares circunstancias que concurren en nuestra sociedad, es sencillamente eludir el problema.

Llama la atención, también, comprobar cómo existe abundancia de buques y escasez de marinería. El hecho de emplear el término abundancia, se debe a las medidas en las que se manifiesta la decisión de inmovilizar algunos buques por la falta de personal para dotarlos. Si la razón de ser de la Armada continúa siendo la Fuerza Naval, debe anteponerse la dotación de los buques a cualquier otra instalación de tierra, cuyo objeto es apoyar a la Fuerza; sería un contrasentido mantener los arsenales, escuelas y bases dotados con suficiencia, mientras los barcos suspiran por unas cuantas manos que les permitan navegar. La

atención actual se centra en el concepto: eficacia de la fuerza, por lo cual la acción operativa atiende, coyunturalmente, al número de unidades capaces de intervenir o participar con éxito en las misiones, nacionales o internacionales, que el gobierno de España haya encomendado a nuestra Armada.

En tiempos de España se recurría a las levas; luego, a fuerza de tiempo, se conseguía convertir en marineros a toda aquella canalla. Ni aquel método, ni el superado de la conscripción (servicio militar obligatorio) tienen cabida en nuestros días. Pero la llamada a servir en la Marina viene mereciendo escasa atención desde que se inició la denominada profesionalización de las Fuerzas Armadas. No se ingresa en la Armada –en ninguna de sus diferentes categorías- como profesional; un individuo se convierte en profesional después de mucho tiempo –la duración depende del grado de profesionalidad –dedicado al aprendizaje teórico y a la práctica continuada en el ámbito marítimo. Los motivos de tan escasa demanda pueden encontrarse en el desconocimiento de lo marítimo –mal endémico nacional-, la dureza de la vida a bordo, la situación económica, la oferta común de plazas para la Defensa, y otras cuestiones por el estilo; en el fondo hay algo que resulta más convincente: la falta de vocación como valor intrínseco, que se ve ahogada por el hedonismo acomodaticio e imperante en la sociedad consumista de Occidente, de la cual formamos parte. Quizás la Armada deba hacer un gran esfuerzo para buscar, por sí misma, la vía que le permita salir del saco común y llegar a los individuos mediante sus propias definiciones. Participar en un llamamiento donde todo se mezcla, resta notablemente la peculiaridad de lo naval, ocultando la ya profundamente discreta y desconocida actividad de la Marina de Guerra.

Volviendo al relato de Vargas, comprobamos cómo al entregar el “*San Fulgencio*” Escaño es ascendido a Brigadier, pasando a mandar el “*San Ildefonso*”. De su mando, el embajador en Roma D. José Azara hizo el siguiente manifiesto: *El Comandante del “San Ildefonso”, es una cabeza privilegiada y nada tiene que envidiar al más engreído británico.* En este navío, contrajo una terrible enfermedad –Vargas la denomina: pútrida- a consecuencia de la cual dejó el mando del buque. No recuperado todavía de aquel mal tomó el mando del “*Terrible*”, donde no sólo recayó sino que se le presentaron unas tercianas –cefalea intermitente- que le obligaron de nuevo a desembarcar. Su espíritu y amor al servicio le condujeron, una vez más, a mandar el “*Montañés*” cuando se sintió aliviado de su dolencia.

Si nos trasladamos a la segunda mitad del siglo XX, sobran los dedos de una mano para contar el número de oficiales de la Armada que hayan mandado cuatro barcos, a lo largo de su carrera, y el mero hecho de contar con tres mandos en su historial ya es un gran logro. Aún cuando no se puede poner en duda el nivel de conocimientos científicos y tecnológicos de nuestros oficiales, lo cierto es que su experiencia marítima se encuentra bastante restringida –debido, probablemente a un desajuste orgánico- y el ejercicio del mando a flote resulta, a todas luces, exiguo. Hay que tener en cuenta, también, lo difícil que resulta a la hora de establecer prioridades, conciliar las necesidades del servicio con las de la familia, en la sociedad de nuestro tiempo.

Por una Real Orden, en febrero de 1795 Escaño pasó destinado a Cádiz, como Mayor General, a las órdenes de Mazarredo, quien había asumido la Dirección de las Escuadras para revivirlas. A bordo del “*Concepción*” –buque insignia de Mazarredo –nuestro Mayor General Brigadier se encargó de mantener el detall, restablecer la disciplina y

adiestrar para el combate a hombres y buques. La tarea iba por buen camino pero el apoyo de la Corte se perdió al ser relevado el Ministro Valdés por Varela Ulloa, el cual *no puso remedio activo al exterminio de la marinería, vida y sangre del cuerpo de la Armada... Recreó los Oficiales para tenerlos por necesidad en mayor ocio. Fomentó sin medida el llamado Cuerpo-Político, y con él la confusión y el desorden en la cuenta y razón.* Además aumentó los buques despreocupándose del comercio, la pesca y el cabotaje.

En el último tercio del siglo XX, al desaparecer el Ministerio de Marina, la Armada cedió sus competencias en materia de pesca y mercante a otros Ministerios, viéndose mermada su acción e influencia en tales campos y reducida su misión de vigilancia litoral a los asuntos de carácter militar, dejando el resto para necesidades que, esporádicamente, puedan presentarse.

Conviene aclarar que el denominado Cuerpo-Político del Ministerio vendría a ser, salvando las distancias –y grandes, por supuesto- lo que hoy conocemos como Cuerpo de Intendencia. Ese *desorden de la cuenta y razón* de los tiempos de Escaño, en nuestros días se convierte en un ejemplo de buena gestión y control. No todo es iterativo y en ocasiones se aprende de la historia.

Para proseguir la loa de Escaño, Vargas se recrea describiendo el infausto encuentro de la escuadra de Córdoba con la del Almirante Jerwis (también le denomina: Jervis). Insistiendo en la escasez de marinería y armamento, así como la falta de orden y disciplina de nuestros navíos, para lamentarse del triunfo del inglés, exalta las virtudes de Escaño que, al mando del “*Príncipe de Asturias*”, se interpone en auxilio del “*Santísima Trinidad*” –buque insignia- forzando a Jervis a

soltar la segura presa y dejar las aguas de la acción, aunque conservando los trofeos de aquel combate.

Sobre la actuación del “*Príncipe*”, el historiador dice que *resultaron bienes de que sólo podrá juzgar quien entienda el oficio y el idioma náutico... España nunca podrá conseguir sus altos destinos mientras que este idioma no sea entendido del mayor número de los españoles.*

Las enormes diferencias tecnológicas, entre la época de Escaño y nuestros días, no permiten contemplar un combate naval de similares características. Para que un solo buque sea capaz de distraer, entablando combate, a una fuerza naval de cierta entidad de manera que ésta desista del ataque a otra fuerza enemiga, tal unidad ha de ser considerada como algo valioso y no un mero componente –como lo era el “*Príncipe*”, de Escaño –de un grupo o escuadra. No obstante, la guerra no es una ciencia exacta y todavía mantiene en su esencia mucho de arte, porque la hacen los hombres; un comandante con buenos conocimientos del oficio y valiente, siempre podrá tomar la decisión de acudir al fuego y atraer al enemigo sobre su buque, aliviando o salvando a otra fuerza de su mismo pabellón.

En cuanto al entendimiento del idioma de la mar por la mayoría de los españoles, todavía continuamos en la misma situación, a pesar de la proliferación literaria aparecida en los últimos años del siglo XX y primeros del actual. La persistencia en la divulgación de los temas marítimos en todos los medios de comunicación, es una vía que no debe abandonarse para amoldar la mentalidad de nuestros compatriotas a las cosas de la mar.

Tras el desastre naval descrito, se ordenó a Mazarredo –que estaba desterrado en Ferrol- hacerse cargo de las fuerzas navales, para lo cual se dirigió a Cádiz. Previamente formó su equipo, en el cual Escaño era su

Mayor General. Éste comenzó a ejercer la Mayoría el 1 de Abril de 1797 y el día 10 tomó el mando del “*Concepción*”. Se trataba de una novedad, en la Marina española, que el Capitán de Bandera del buque insignia fuese, al mismo tiempo, Mayor General –Jefe de Estado Mayor- de la Escuadra.

Escaño, como ya lo había hecho anteriormente, organizó su barco –el “*Concepción*” –de forma que sirviese como patrón de los restantes. Por otra parte, actuando como Mayor, se encargó de restablecer la disciplina y reorganizar la Escuadra. Mazarredo también le encargó, según Vargas: *el armamento, creación debiera haberse dicho, arreglo y uso, distribuciones y reemplazos, empleos y ataques de la fuerza sutil.*

Dicha fuerza sutil sería la encargada de proteger Cádiz, su Departamento y el *comercio costanero* del cual dependía la subsistencia común, pues los británicos habían declarado el bloqueo a las 24 horas de establecerse Escaño en la Mayoría. Con veintitrés barcos, los ingleses sostuvieron el estado de bloqueo durante dos años, conocedores de la debilidad española. En un año, la escuadrilla sutil contaba con cien lanchas *a punto de guerra y manejadas con valor y entusiasmo* capaces de oponerse *aunque intentasen su ataque (a Cádiz) cien navíos de línea.*

Gracias a la fuerza sutil, los británicos tuvieron que limitar sus operaciones a un bloqueo de alta mar, *porque lo que es la navegación de cabotaje no se atrevieron a impedirla.*

Hasta nuestros días no existen noticias de que España volviese a sufrir un bloqueo naval como el descrito. Las fuerzas sutiles nacionales, de la segunda mitad del siglo XX, estaban dotadas de un apreciable número de patrulleros, guardacostas y guardapescas; sus funciones eran de vigilancia y protección del tráfico marítimo y la pesca – fundamentalmente en el mar territorial- con la suficiente capacidad

disuasoria ante las posibles amenazas procedentes del entorno geográfico mediterráneo y atlántico. El número de dichas unidades ha sido notablemente reducido y sus cometidos traspasados a otras fuerzas – distintas de las navales- y organismos, con criterios diferentes de los tradicionales de defensa marítima propios de la Armada. Queda fuera de propósito establecer similitud alguna –la tecnología, el armamento y las capacidades militares actuales no lo permitirían- entre lo que podían hacer los británicos, con su bloqueo, y la oposición de las fuerzas sutiles de Escaño, con lo que se podría hacer hoy en un hipotético caso de mare clausum impuesto por una Potencia Naval superior. Recientemente se ha creado una nueva figura orgánica en nuestra Marina de Guerra: ALMAR. Si mi interpretación no es del todo incorrecta, tal almirante condensaría en su autoridad, las conferidas anteriormente a los Capitanes Generales de las Zonas Marítimas (antiguos Departamentos Marítimos). Parte de su labor consistiría en fomentar la acción y el desarrollo de la moderna fuerza sutil española. Por ello, está previsto para un próximo futuro el incremento de las unidades de patrulleros en nuestra Armada. Sutilmente, valga la ironía, alguien ha pensado que el alma de Escaño continúa revoloteando y cerniéndose sobre nuestra amada Marina.

Conviene no perder de vista, sin embargo, que nuestros archipiélagos y ciudades norteafricanas precisan mantener permanentemente la libertad de sus líneas marítimas de comunicación, entre sí y la península; así mismo, los caladeros de nuestra flota pesquera no sólo están al alcance de las pequeñas plataformas de bajura, sino que se despliegan por lejanas mares, hasta hace poco insospechadas. Tanto el tráfico marítimo como la pesca son intereses nacionales susceptibles de ser amenazados o violentados. Si la escasez de recursos –permanente rémora histórica- no permite disponer de la fuerza sutil necesaria, habrá que depositar la confianza en los tribunales marítimos internacionales, cuyas resoluciones

se dilatan en el tiempo y cuando llegan- en el caso de que sean favorables- han perdido toda su oportunidad.

Regresando al relato de Vargas, nos encontramos con la explicación que da el autor a las causas por las cuales se había llegado a tan grande escasez de la marinería. Las enfermedades y epidemias provocaron el fallecimiento de 14.000 hombres. Las levas y la multitud de sentenciados a bajeles *hez que los empacha y envicia*, hacían que la gente de mar buscase cobijo en la pesca. Y *finalmente por la negra falta de pagamentos y asignaciones, peste endémica aún en España, de solo la Marina, cuya amarga raíz es ya muy profunda... Esta injusticia del Gobierno, cuya iniquidad se reproduce con nueva angustia cada mes...*” (aquí se nota la postura crítica acerba de Vargas, pero el hecho objetivo permanece; la gente subsistía precariamente, pues se llegaba a deberles cuatro y cinco mensualidades; vivían de fiado).

Considero oportuno, antes de proseguir el relato, detenerme para exponer una breve explicación aclaratoria sobre las pretensiones de este apurado y pequeño estudio. La figura de Escaño es aquí considerada como el grillete Kenter que une, simbólicamente, los dos ramales del fondeo, a barbas de gato, de un barco que representa a la Armada –a nuestra Armada- evitando que se tomen vueltas entre sí, mientras el navío permanece a la gira. Una de las anclas, con su ramal, corresponde a los siglos XVIII y XIX, la otra nos es enormemente cercana y pertenece a los siglos XX y XXI; entre ambas existe un tramo temporal de doscientos años.

No se trata, pues, de reproducir la historia de D. Antonio de Escaño ni, tampoco, seguir a pies juntillas el elogio de Vargas; lo de aquí, consiste en observar los hechos reales acaecidos en una época y comprobar, cuando es posible, si hemos sido capaces, o no, de aprender de la historia

corrigiendo errores y aprovechando aciertos, mejorándolos, en beneficio de la corporación naval. Cuestión aparte será conocer el grado de verdad conseguido al exponer a los ojos de los demás, estas meditaciones realizadas con ánimo constructivo, aunque puedan, ocasionalmente, parecer seriamente críticas; por mor de la terca realidad. Para quienes deseen conocer la vida de Escaño, es adecuado remitirles a la arcangélica descripción realizada por la pluma del Capitán de Fragata y Director de la Real Academia de la Historia, D. José Vargas, en la cual se apoya este documento.

Retomando el asunto relativo a los salarios o, dicho de otro modo, a la situación económica de las gentes de la Marina, nos encontraremos con un Escaño que ha llegado a la cumbre –ha sido nombrado Ministro y Regente- y de aquella cima pasa a la situación de retiro; ocurre que: *Llegó a no tener posibles para comer sino un solo plato. Incapaz de exigirlo de nadie, en los últimos meses de su existencia no tenía con qué alimentar su reducidísima familia.*

Cuando esto ocurría con un hombre preclaro, los problemas aumentaban sobre quienes vivían en el anonimato oficial. Así, unos renglones más adelante, Vargas nos indica: *Don Antonio Escaño, hasta pocos días antes de fallecer, acudió con socorro, en su situación bien crecido, a la viuda de otro Ministro, a quien jamás debió cosa alguna...*

Siempre es posible y siempre se encuentra, si se busca, alguien o algo a quien echar la culpa. En nuestro caso, el autor nos habla de los escasos medios disponibles para la lucha empeñada *mientras tantos procuran mejorarse a costa de la miseria común.* Sin embargo, el día que se abrieron las Cortes de Cádiz –de las cuales Escaño era Regente- llegó el “*San Pedro de Alcántara*” con más de tres millones de duros y, posteriormente el día que se juró la Constitución arribó el “*Asia*” con

más de siete millones y medio de pesos fuertes. Parece ser que todo aquel dinero no era suficiente para sostener los ejércitos, guerrillas y necesidades de la población, en situación tan crítica.

En estas circunstancias, quedan a salvo la honradez y longanimidad de Escaño, al acudir en socorro de quienes lo necesitan –con sus bienes personales- y del propio erario público, aún siendo conocedor de las carencias de la Administración.

De la austeridad y preocupación por las necesidades del personal dan prueba las palabras que Escaño dirige a Godoy, cuando éste trataba de hacer de nuestro marino un fiel adepto, mediante la concesión de algún favor personal. En aquella audiencia privada, don Antonio expuso: *He reclutado mil y quinientos marineros que tripulen la escuadra; les he prometido en nombre del Rey que no faltarán las asignaciones a sus mujeres; pido a V.E. que se les cumpla tan sagrada obligación. Este descuido ocasionó con frecuencia graves males de que se resiente el Estado y son víctima las familias y las buenas costumbres.* Ante tan inesperada petición, Godoy no pudo menos que reconocer la dignidad, honradez y patriotismo de Escaño, tan poco frecuentes entre los adulesores de la Corte ante el favorito de la Corona.

Al contemplar, con los ojos de nuestro tiempo, lo que hace un par de siglos acontecía –penurias, deudas, muerte por inanición, en resumen: hambre y pobreza- no podemos otra cosa que sentir profunda congoja. Cuando eso les ocurría a ilustres marinos (convertidos en pobres vergonzantes) bien se puede meditar en la miseria que oprimía a las clases más inferiores.

No; ciertamente en el mundo en el cual vivimos hoy es impensable que alguien se pueda morir de hambre a la conclusión de su servicio naval. Sin embargo, en las naciones occidentales desarrolladas, la

alacridad de la evolución de la sociedad del bienestar ha ido convirtiendo muchas cosas que eran consideradas un lujo, no hace mucho tiempo, en elementos de pura necesidad. No se trata de que sean imprescindibles en absoluto, pero se tiene la sensación de que sin ellos no se puede vivir y su carencia aparta al individuo del entorno al que pertenece, convirtiéndole en un nuevo pobre vergonzante.

Nunca la profesión naval, a lo largo de la historia, ha constituido un peldaño para el enriquecimiento personal –ello resulta muy evidente- y menos, todavía, en los días que nos ha tocado vivir. Pero las necesidades personales, para mantener unos niveles de vida acordes con la situación social, continuaban apareciendo pese a los esfuerzos que, quienes portan el testigo de Escaño –como él mismo lo intentó- realizan diariamente. No debe resultar sencillo acomodar los siempre escasos presupuestos navales a las necesidades, de todo tipo, que se le presentan al portador del bastón de mando de la Armada; el establecimiento de prioridades y la distribución de los bienes del erario son, con toda probabilidad, provocadores del más arduo de los quebraderos de cabeza de la autoridad y su equipo. No se puede perder de vista la dependencia naval de un Ministerio de Defensa que asume la responsabilidad general de los tres ejércitos de la nación. La Marina de Escaño era poseedora de su propia autonomía, y sin embargo no fue capaz de resolver el problema económico del personal.

Hace ya mucho tiempo que los salarios se abonan puntualmente; incluso se va poniendo al día el poder adquisitivo del personal, con más o menos adecuación a las reales necesidades. Las atenciones de tipo social forman parte de la política de personal. No cabe duda de que la historia ha sido tenida en cuenta y las nuevas ventajosas circunstancias de la evolución económica se han aprovechado para beneficiar a los

servidores navales de la nación. Como siempre ocurre, no todo lo que se realiza consigue el beneplácito de la totalidad. En el buen camino objetivo que se traza, aparecen lagunas que deben ser rellenadas para que la institución naval sea cada vez más justa, atractiva y asentada en la sociedad a la cual sirve y de la que forma parte.

Hemos visto cómo Escaño se preocupaba de que las asignaciones llegasen, puntualmente, a las mujeres de los marinos, cuando éstos se encontraban lejos de sus casas cumpliendo con su deber.

En nuestros días, con el sistema de percepción de los mensuales emolumentos a través de la correspondiente cuenta bancaria –que se ha impuesto en todos los niveles sociales- no existe el problema, salvo muy raros y aislados casos que se subsanan con rapidez, de retrasos en las pagas asignadas. Sin embargo, subsisten desequilibrios económicos que afectan a las mujeres, a una clase concreta de mujeres en especial. Me refiero a las viudas de los marinos.

Llama poderosamente la atención que un soltero permanente, como lo fue D. Antonio de Escaño, pusiera su atención en las mujeres de los marinos, especialmente las viudas. Este tema, de gran importancia por lo que significa como pilar maestro de apoyo físico y moral a los hombres de la mar, no se puede encontrar en la doctrina, las publicaciones o los reglamentos relativos al pensamiento naval, cuya orientación es fundamentalmente marítima y bélica. Estimo, por ello, conveniente dedicar unas cuantas líneas, con el propósito de hacer hablar a un personaje que a lo largo de la historia ha permanecido mudo y oculta su callada labor, la esposa del marino de guerra. Ellas también forman parte integral de la estructura de la Armada, son su personal ausente.

Desde los tiempos de Escaño hasta nuestros días, la mujer del marino de guerra ha venido desempeñando las funciones de esposa, madre y

padre, costurera, cocinera, lavandera, administradora, gestora, enfermera y médico, educadora y, finalmente, señora en todo tipo de eventos familiares; todo ello llevado a cabo en solitario –como formando parte de un suceso futuro e inexorable: la viudez- durante, prácticamente, las dos terceras partes del año, en condiciones normales. Teniendo en cuenta el tiempo que las unidades navales permanecen fuera de su base en comisión de servicio, los días de guardia en puerto y los servicios especiales ocasionales, se puede afirmar que la actividad familiar, en la cual se forman y desarrollan los nuevos ciudadanos de la patria –los hijos- carga su peso en la esposa del marino en una relación muy superior a 2/3, lo que es demostrativo de la importante función de las esposas en la Armada.

Se dice, entre nosotros, que tres traslados equivalen a un incendio. A lo largo de la vida profesional es habitual que se produzcan tres de esos *incendios*; cuando se realiza un cambio de destino, en un tiempo muy ajustado se traslada la familia con todas sus pertenencias. Suele acontecer que, cuando todavía no se han habituado sus miembros a la nueva situación, el marino tenga que salir a la mar quedando sobre los hombros de la mujer la obligación de *afirmar a barlovento y aclarar la maniobra*, de forma que cuando el marido regresa se encuentre con que el barco está en su sitio afirmado y reforzado. Es decir, la casa está funcionando y los hijos en sus correspondientes escuelas y colegios; esta labor la ha desarrollado la mujer del marino, ella sola con sus propias fuerzas.

Mientras el vínculo matrimonial se mantiene, es la costumbre que la propia pareja disfrute del régimen de bienes gananciales, y los emolumentos –procedentes de la nómina del marino- repercutan en toda la familia. Cuando se produce el óbito de uno de los cónyuges –dejando

aparte el muy notable factor sentimental- se originan dos situaciones sensiblemente distintas, en el aspecto económico, dependiendo de quién sea el fallecido. Si se trata de la esposa, no se produce alteración económica pues como el profesional es el marino, éste continúa percibiendo su salario íntegro de acuerdo con su situación (activo, reserva, retiro). Pero cuando quien perece en primer lugar es el marido – situación mucho más frecuente- se añade a la pérdida del ser querido, la de la mitad de los ingresos mensuales. Ciertamente es que así está previsto en la ley (dúra lex, sed lex) pero en realidad no resulta una correcta distribución equitativa; pues contemplado desde el punto de vista más prosaico –prescindiendo del número de hijos- los gastos de familia no resultan divididos por dos al considerar que ciertos elementos o bienes (casa, coche, etc) continúan permanentes, así como su coste de mantenimiento. Tal situación –la de las viudas- requiere una muy sensible y especial atención, pese a las dificultades que el problema pueda presentar, para paliar estas preocupantes carencias. Ello se les debe porque lo han ganado a pulso, contribuyendo con su quehacer al mantenimiento de la moral de nuestros hombres; ellas forman parte del personal de la Armada y la situación descrita no es trivial.

Con la incorporación de la mujer a la profesión naval, se ha producido un cambio espectacular e impactante en el ámbito de la Armada. Sin embargo, el corto período temporal transcurrido desde su inicio y el escaso espacio muestral disponible, hacen que las posibles y primeras soluciones estocásticas no merezcan la consideración de fiables ni, por supuesto, exactas. Cualquier intento de predecir las repercusiones futuras de esta nueva situación, no podría pasar de ser una arriesgada y temeraria especulación. No obstante, el asunto está clamando por un adecuado seguimiento, manteniendo la mente puesta sobre tan importante materia.

Uno de nuestros clásicos de la literatura decía que, quien llamó hermanas a las armas y a las letras poco sabía de sus abalorios, pues no hay cosa más dispar que el hacer y el decir. Extraña y excepcionalmente, pues, confluyen ambas circunstancias en D. Antonio de Escaño, hombre de armas en la mar y hombre de letras en el despacho. El reconocimiento de la Armada a tan egregia figura, en sus dos facetas, ha sido mostrado en letras rojas visibles en las aletas de nuestros buques y en el gualdo de las cintas de los lepatos –los colores del pabellón de la marina de guerra, originadores de la enseña nacional- en lo relativo al Escaño militar, y en el rótulo de una de las Escuelas de Especialidades para conmemorar las virtudes del Escaño intelectual.

En el año en curso, 2005, se conmemora el bicentenario de la batalla naval de Trafalgar. El día 21 de octubre de 1.805, malhadada fecha, la Flota británica derrotó al imperio napoleónico en las aguas del Saco de Cádiz, frente al Cabo de Trafalgar. Sobre las cabrilleantes aguas que cubren y bordean el bajo de la Aceitera el imponente Gran Corso de Ajaccio se vio humillado, para siempre en la mar, por el tritón británico Nelson. Sin embargo, las dentelladas del Sajón fueron recibidas, con el consiguiente derramamiento de sangre y la pérdida irrecuperable de vidas y navíos, por la nación española. Gravina y Escaño estaban allí, sobre la misma cubierta del buque insignia español: el *“Príncipe de Asturias”*.

Lo que se va a repetir, en cierto modo, en las líneas que siguen ya ha sido tratado con más elegancia, precisión y acierto por Vargas, Pérez Galdós, y Pérez-Reverte, entre otros soberbios cálamos de nuestra historia y literatura. Se trata, simplemente, de un tributo a la memoria de nuestros heroicos ancestros navales. Por ello quiero destacar los valores

eternos de la disciplina, obediencia y lealtad que Gravina y Escaño demostraron en la ominosa circunstancia de la derrota.

La lealtad se manifiesta diáfana en un consejo de guerra en el cual Escaño y los *Generales de pro opinan, con juicio y tino, que se espere a un temporal duro de los propios de la estación, el cual disperse o maltrate o aleje al enemigo....* Tal temporal sobrevendría al combate naval y sería causa del incremento de pérdidas de buques.

Gravina, cumplimentando las órdenes de Godoy, y Escaño como subalterno de Gravina –y al mismo nivel el resto de marinos españoles– dan prueba de disciplina y obediencia, acatando la orden de un Villeneuve hostigado por Napoleón. Vargas lo describe así: *Como General en Jefe manda dar la vela; síguele el pundonoroso y complaciente Gravina; calla y obedece a fuer de subalterno el buen Escaño y un aturdido, por miras personales, arrastra a la Marina de dos naciones a un inútil y temerario y cruento sacrificio.*

No olvidaré el valor de nuestros antecesores, del cual Escaño es un gran exponente. Tras la batalla, con el “Príncipe de Asturias” desaborlado, herido nuestro protagonista en una pierna y muy malherido a bordo Gravina, se dirige a Cádiz remolcado. Después de desembarcar al almirante Gravina –que moriría poco después– *resuelve nueva salida para salvar las reliquias de la escuadra.* Y dejándome, todavía, arrastrar por la atrayente y sugestiva péndola de Vargas Ponce entresacaré unas palabras que no deben quedar en el olvido: *Ya satisfecho en todas sus partes su cruento deber, e incapaz el intrépido Gravina de dar cuenta a la Corte, dictó a Escaño... Todo, menos el honor, se ha perdido.*

Con todo lo que hasta aquí se ha expuesto puede llegarse a la conclusión de que el hecho de escudriñar en la historia –en nuestro caso, la naval– permite emitir opiniones y juicios, si se trasladan

adecuadamente las situaciones, ya pasadas, al mundo presente. A partir de este punto, la proyección hacia el futuro de las soluciones que se adopten, sólo es cuestión de voluntad y persistencia en la acción; teniendo siempre como marco de referencia la sempiterna mar, en movimiento constante, que ha dado vida al planeta y forma parte de nuestros quehaceres y anhelos.