

ANALOGÍAS Y DIFERENCIAS ENTRE LOS MODELOS FORMATIVOS INGLÉS, FRANCÉS Y ESPAÑOL (LOS *MIDSHIPMEN*, LOS *GARDES DE LA MARINE* Y LOS GUARDIAS MARINAS)

Enrique DE CARLOS BOUTET
Licenciado en Derecho
Historiador Naval

En estos días celebramos el tricentésimo aniversario del nacimiento de la Compañía de Guardias Marinas, un hito de gran trascendencia en la historia de la Armada española, en el marco de unas transformaciones iniciadas con el nombramiento de José Patiño como intendente general de la Armada el 28 de enero de dicho año, que tenían como propósito principal la regeneración de la marina de guerra. Si las reformas del Ejército se habían iniciado precozmente, aunque el desarrollo de las mismas se haría a lo largo de los años, no fue así en el caso de la Marina, que tuvo que esperar a que terminara la Guerra de Sucesión para que se acometieran los cambios importantes. Fueron muchos los cambios introducidos en las estructuras militares de Felipe V, que a partir de 1717 también se extendían a la Armada, entre ellos el control exclusivo por parte del rey, la organización corporativa mandada por una oficialidad noble y ennoblecida, la reglamentación de todas las dimensiones de vida castrense, el ejército permanente y profesional de gente dedicada en exclusiva a ello, la centralización de los cuerpos, un duro marco disciplinario entre mandos y subordinados, y el replanteamiento del reclutamiento que desemboca en el servicio militar obligatorio (1).

A comienzos del siglo XVIII lo normal era que los oficiales y generales de las distintas Armadas —hay que recordar que la Monarquía hispánica contaba hasta comienzos del siglo XVIII, al menos sobre el papel, con Armadas diver-

(1) MARTÍNEZ RUIZ, E.: «El ejército español de la Ilustración: caracteres y pervivencia de un modelo militar», en *Actas de la VIII Reunión Científica de la Fundación Española de Historia Moderna (Madrid, 2-4 de junio de 2004)*. Fundación Española de Historia Moderna, Madrid, pp. 423-424.

sas, como la *Armada de Flandes*; la *Armada del Mar Océano*, que antes operaba en todo el espacio atlántico europeo y el canal de la Mancha, y ahora se circunscribía al litoral español atlántico; la *Armada de Galeras* y la *Armada de Nápoles y Sicilia*, que operaban en el Mediterráneo occidental; la *Armada de Barlovento* y la *Armada del Mar del Sur*, la primera en el mar Caribe y golfo de México, y la segunda con base en El Callao; y la llamada *Armada de la Avería*, que protegía los convoyes a América; además se contaba con algunas escuadras y flotillas adicionales, algunas arrendadas— ascendieran por la experiencia adquirida. No había institución alguna donde pudieran formarse. Muchos capitanes de buque antes habían sido soldados. No solían tener grandes conocimientos marinos, funciones que delegaban en los contramaestres por la parte de las maniobras y en los pilotos por la de la navegación. El descenso del tráfico indiano en la segunda parte del siglo XVIII, así como la progresiva reducción de las distintas Armadas, había provocado que el número de oficiales con experiencia fuera bastante reducido. Era habitual, además, que al iniciarse campañas militares se requisaran buques mercantes, a cuyos capitanes se les mantenía como tales. Dichos capitanes eran a menudo los armadores de sus propios buques, por lo que se jugaban su fortuna en la campaña. Desde hacía tiempo, además, era normal la venta de los cargos de generales y oficiales en las flotas y los galeones (2). Los jefes de las Armadas variaban en función de quién estuviera dispuesto a adelantar o donar más dinero.

En España todavía no se había profesionalizado la función de marino de guerra. Esto hacía que, una vez terminada una travesía o una campaña, se dejara de tener ingresos. Se trató de solucionar este problema en la Armada del Mar Océano en 1705, mediante la publicación de un reglamento que trataba de reestructurar la misma y fijaba sueldos en función de los grados: el servicio se convertía en permanente, pasando a pagar los salarios independientemente de si estaban embarcados o no. Esto era un avance notable, ya que suponía la profesionalización de todos los puestos, lo cual podía hacer mejorar rápidamente los conocimientos y preparación de todas las escalas.

Otro problema que había era la ausencia de estructuras comunes, circunstancia que dificultaba la permeabilidad de oficiales entre unas Armadas y otras, lo cual provocaba, a la postre, una inflexibilidad estructural dañina y una especialización (el oficial experto en galeras no lo era en galeones...) posiblemente innecesaria, como se demostraría en los siguientes decenios. Este problema fue atajado con la promulgación de la real cédula de 14 de febrero de 1714, pero solo en parte, ya que solo fueron tres las Armadas que llegaron a integrarse en la que se llamaría la Armada Real.

Los problemas más importantes relacionados con la oficialidad eran, por tanto, los siguientes:

(2) PÉREZ-MALLAÍNA BUENO, P.E.: *Política naval española en el Atlántico, 1700-1715*. Escuela de Estudios Hispano-Americanos (CSIC), Sevilla, 1982, p. 435.

- *escasez* de oficiales;
- *falta de conocimientos* suficientes para realizar su función en muchos casos;
- *intereses ajenos* a los del rey (Estado) en otros muchos, bien porque no son profesionales, porque se ven obligados a comerciar, o porque se les ha requisado su embarcación;
- *falta de estabilidad*, ya que al desembarcar dejaban de estar empleados;
- *inflexibilidad de estructuras* entre las diferentes armadas.

En 1717, por tanto, se funda la Compañía de Guardias Marinas. Probablemente se hizo el 1 de mayo, como descubriera Julio Guillén por las actas notariales en las que se conminaba al sastre de los uniformes a tenerlos listos antes de finales de abril.

El propósito de esta conferencia es, como indica su título, mostrar las diferencias entre los sistemas formativos de la oficialidad de marina inglés, francés y español, pero también tratar de demostrar el grado de influencia que tuvieron, si lo hicieron, los dos primeros sistemas. Para ello realizaremos previamente un breve análisis de ambos sistemas formativos, con el énfasis en los decenios previos a 1717.

Los gardes de la Marine franceses

En Francia, donde los oficiales y generales de la Marina a lo largo de la mayor parte del siglo XVIII provenían de la marina mercante, ya en 1626 Richelieu quiso dotar a la Marina de una estructura escolar. Fueron los *Seize gentils-hommes*, que debían ser instruidos en marina y navegación, embrión de lo que el año siguiente sería el cuerpo de los *Gardes du Grand-Maitre*, que existirían hasta 1669. En 1670, disuelta dicha unidad, Luis XIV crea la de los *Gardes de l'Amiral*, compuesta por 200 guardias, cien en Tolón y otros cien en Rochefort. Organizada como compañía con el nombre del almirante Vermandois, un año y medio más tarde debió ser disuelta debido a la indisciplina reinante. La importancia de esta institución consistió en que por primera vez la formación de los futuros oficiales de Marina se realizaba por una institución real y no privada. En los años siguientes se reclutaban guardias de la Marina en los barcos para servir a las necesidades de la guerra, que serían llamados *Anciens Gardes de la Marine*. Entre 1681 y 1686 funcionó, además, la llamada Academia de Indret, situada en el Bajo Loira, destinada a formar a jóvenes hugonotes como oficiales de la Marina francesa una vez convertidos al catolicismo. Para complicar más las cosas, en 1683 Colbert fundó nuevas academias de cadetes de Marina en Brest, Rochefort y Tolón, donde se formaban los *Nouveaux Gardes de la Marine*, que coexistieron con las otras dos vías. Cada compañía tenía una estructura formada por un capitán, un teniente, un alférez, un brigadier y varios subbrigadieres. La nobleza pobre comienza a concebir la Marina



Jean-Baptiste Colbert

como una actividad atractiva ya que los cadetes recibían una soldada. De una forma un tanto desordenada, quedaba patente el deseo de tener instituciones de formación de oficiales de Marina, y se tardó sesenta años en encontrar la estructura adecuada, hasta el punto de que Luis XIV diría en 1784 que no quería oficiales que no hubieran servido como *gardes de la Marine* (3).

Muerto Colbert, su hijo Segneley, que había heredado el cargo de secretario de Marina de Luis XIV, tomó la decisión de resolver la heterogeneidad existente. Revocado el edicto de Nantes en 1686, ya no había lugar para la permisividad con los protestantes, por lo que se disolvió la Academia de Indret. Seignelay aprovechó para suprimir los *anciens* y los *nouveaux gardes de la Marine* y fundar tres compañías de guardias

marinas en los tres puertos mencionados, donde integró a una buena parte de los anteriores. Fue el 5 de enero de 1686. Además, en 1670 se habían creado los *Gardes de l'Étendard Réal des Galères*, cuerpo que existiría hasta 1748. En 1716, el Regente crearía, en paralelo a los dos anteriores, el de los *Gardes du Pavillon Amiral* (4). Las Ordenanzas de Luis XIV de 1689 para la Marina de Guerra (5), conocidas también como Ordenanzas de Seignelay, dedican el título 1.º del libro 7.º a los *gardes de la Marine*.

Se estructura en tres compañías de guardias de la Marina, ubicadas en Tolón, Rochefort y Brest. Se menciona la estructura de cada una de ellas de forma indirecta en de los artículos 4.º, 5.º y 10. Cada una tiene un capitán, un teniente y varios brigadieres y subbrigadieres. Se sobreentiende que el comandante de la Compañía es el capitán. Además están los profesores y maestros, pero no se dice nada de la relación jerárquica entre estos y los oficiales, aunque en la práctica sí había una dependencia jerárquica de la parte académica. Tampoco del grado jerárquico que debían tener los oficiales. Los comandantes de las compañías reportan a los comandantes del puerto, pero no se

(3) VERGÉ-FRANCESCHI, M.: *Marine et éducation sous l'Ancien Régime*. CNRS, París, 1991, pp. 105-149.

(4) VERGÉ-FRANCESCHI, M.: *La Marine Française au XVIII siècle*. Sedes, 1996, pp 39-150.

(5) *Ordonnance de Louis XIV por les Armées Navales et Arcenaux de Marine*. Michalet, París, 1689.

establece un mando unificado de las compañías, sino que el mando común parece ser el propio Secretario de Marina y Comercio.

Los aspirantes a guardiamarinas (GGMM) debían ser *gentils-hommes*, hidalgos podríamos decir en España. La nobleza debía probarse con los oportunos certificados expedidos en los lugares de origen de los mismos, y que debían ser firmados, o sea validados, por intendentes expresamente nombrados. Una vez obtenida la firma, el certificado era nulo pasados cuatro meses. No se establece la edad en la que puedan acceder, aunque la media es de quince años. De hecho, hasta los años setenta del siglo XVIII no se empiezan a dictar normas internas en este sentido. Tampoco existe el concepto de año escolar y, en consecuencia, los GGMM podían incorporarse en cualquier momento a sus compañías. Tenían que saber leer y escribir y conocer las cuatro reglas de aritmética.



Jean-Baptiste Colbert, marqués de Seignelay

Ordenanzas de Seigneley

Materia		Disposición	Art. del lib. 7º, tit 1º
Selección	Por quién	El rey, para lo que dará instrucciones a los intendentes de las provincias	I
	Requisito	Ser <i>gentil-homme</i>	I
	Pruebas	Certificados de nobleza emitidos por los intendentes de las provincias	I
	Ante quién	Intendentes nombrados al efecto, que firmarán los certificados	I
	Documento	Certificado	I
	Validez certificados	4 meses	IV
Escuelas		Puertos de Tolón, Rochefort y Brest	II
Entrada en servicio		Día de su llegada a puerto	III
Informes de conducta	Por quién	Capitán y teniente en cada compañía	V
	Y a su vez	Secretario de Marina	V
	Periodicidad	Mensual	V
Clases en tierra	Horarios y materias		V

	Brigadieres y subbrigadieres	Llamarán a sus brigadas, obtendrán silencio y se asegurarán de que cada uno trabaja	X
	Centinela	Encargado de que nadie salga de las salas sin permiso del oficial y por buenas razones	XI
GGMM destinados a ingenieros		Selección de GGMM para ser ingenieros, pruebas y examen	XIII
Régimen disciplinario			XV-XVII
GGMM embarcados	Estatus	Servirán como soldados y realizarán todas las funciones sin distinción, como formando parte de la Compañía de soldados	XIX
	Clases a bordo		XV-XVII
	Desembarcos	No podrán salir del buque sin permiso del capitán	XXV
		En caso de que desciendan del buque, lo harán comandados por sus oficiales	XXVI
	Ración a bordo	Ración y media de víveres	XXVIII
	A la vuelta de cada campaña	Lista de GGMM que hayan servido, su conducta, progreso y aplicación. La lista será firmada por el jefe de la escuadra, los comandantes de los buques y los oficiales encargados de su instrucción	XXVIII

Los GGMM perciben un salario de 400 libras al año a partir de 1689, 600 a partir de 1750. Se alojan, entre 1689 y 1764, en casas de vecinos a cambio de un precio fijo, donde tienen un cuarto sencillo con un armario, una cama, una mesa, una silla y un lavabo. Los gastos son altos, y las posibilidades de disiparse altas. Las anécdotas de gamberradas de GGMM son innumerables, así como también de delitos, bromas a los colegas, duelos, peleas, líos de faldas, etc. Por la noche no deben estar fuera de sus habitaciones más tarde de las diez en verano, de las ocho en invierno. No se establecen vacaciones ni para maestros y oficiales, ni para GGMM. Con el tiempo se podrán pedir «vacaciones» de tres meses, igual que lo hacían los oficiales, a título individual. En Tolón se acaba cerrando la Compañía de Guardiamarinas (CGM) en julio y agosto debido a que las altas temperaturas hacían las clases difíciles. Los GGMM tienen prohibido casarse. Se establece un régimen disciplinario:

Régimen disciplinario

<i>Norma</i>	<i>Penal</i>	<i>Artículo *</i>
Prohibición de alejarse más de un cuarto de legua del puerto y de llevar fusiles en el campo	1ª vez: 24 horas de prisión. Sigüientes: casación	XV

(*) Ordonnance de Louis XIV por les Armées Navales et Arcenaux de Marine, Livre Septième, Titre Premier: «Des Gardes de la Marine».

Prohibición de dejar el servicio sin permiso	Consejo de guerra y tratamiento de desertor, desertores	XVI
Habiendo obtenido permiso, quien no estuviere a la finalización del mismo	Prisión o detención tantos días como los de ausencia sin permiso	XVII

Colbert había puesto en marcha un programa de estudios en Tolón, Brest y Rochefort. Había contratado a profesores y establecido planes de estudio. A partir de 1678, cinco disciplinas habían sido consideradas esenciales para formar a los futuros oficiales: hidrografía, construcción naval, ejercicio del cañón y del mosquete, y el arte de las fortificaciones terrestres. Lo que se llamaba «hidrografía» incluía varias disciplinas. Así, por ejemplo, en Rochefort implicaba el estudio de la aritmética, la geometría, las principales definiciones para la navegación y la construcción de la rosa, la esfera, la cartografía, la epacta, las mareas, la latitud, la estima, las derivas de buques, la variación de la brújula y el cálculo de las rutas por el método de reducción (6).

Las ordenanzas de Seignelay indican un horario de clases que debe seguirse:

Ejercicios y servicio en tierra

<i>Horario de invierno</i>	<i>Horario de verano</i>	<i>Formación</i>	<i>Encargado de la formación</i>	<i>Norma (1)</i>
7-8	6-7	Misa		Art. VI
8-9	7-9	Escritura, dibujo, matemáticas, fortificaciones e hidrografía	Maestros de escribir, de dibujo, de matemáticas, fortificaciones e hidrografía	Art. VI
10-12	9-11	Danza, esgrima y pica	Maestros de danza, esgrima y pica	Art. VII
	1-2(?)	Manejo del mosquete y evoluciones militares	No definido	Art. VIII
	3-4(?)	Construcción de navíos	Maestro constructor de navíos y los más hábiles oficiales	Art. IX
	Tras las clases	Asistir a las obras en el arsenal y a conocer la calidad de las mercancías destinadas a buques	No definido	Art. XII

(1) Ordonnance de Louis XIV por les Armées Navales et Arcenaux de Marine, Livre Septième, Titre Premier: «Des Gardes de la Marine».

(6) Para tratar la parte de estudios, además de analizar el texto de las Ordenanzas de 1689, seguimos, fundamentalmente, el artículo de Vergé-Franceschi de 1986. VERGÉ-FRANCESCHI, M.: «Un enseignement éclairé XVIII siècle: l'enseignement maritime dispensé aux gardes de la marine (1686-1786)», en *Revue historique*, jul.-sept. 1986, núm. 559, p. 29-55, así como IDEM: *op. cit.*, 1991, pp. 153-160.

La hidrografía es considerada la materia base de la enseñanza. La variedad de conocimientos que comporta hace que no sea posible su enseñanza en un curso único a todos los GGMM; deben dividir a los escolares en clases en función de sus capacidades (7):

- Guardias de primera clase, que comienzan y no tienen conocimiento alguno: se les imparte aritmética para los cálculos necesarios, como altura de la marea en un lugar determinado y el cálculo del punto en el mar; también las principales definiciones de la geometría para la navegación y el pilotaje.
- Guardias de segunda clase, un poco más avanzados: cosmografía; la naturaleza de las diferentes cartas (geográficas, marinas, de corrientes, portulanos) y su uso en la navegación; la división de los tiempos, el ciclo solar, la epacta; las corrientes y las mareas; el uso del compás y los principios de la brújula.
- Guardias de tercera clase: los instrumentos que sirven para observar los astros, su fabricación y uso, implicando óptica, física y astronomía; medios para hacer una buena estima; la deriva de un buque; la variación de la brújula y la manera de corregirla.
- Guardias de cuarta clase: cálculo de rutas por el cociente de reducción. Durante la época de Luis XIV se cuenta con grandes eruditos que marcan la pauta de un alto nivel de estudios. Así, el padre Fournier, que escribió la célebre *Hydrographie contenant la théorie et la pratique de toutes les parties de la navigation* en 1643 y el *Traité de la Sphere*, del mismo año; Paul Hoste, matemático e hidrógrafo, jesuita también, dejó una importante obra, entre la que figuran *Observation de l'éclipse de soleil*, *Traité des evolutions navales* (1691) o *Théorie de la construction des vaisseaux* (1697).

La finalidad es marítima, y por ello no se dan clases de latín, griego ni historia. Para enseñar estas materias era necesario reclutar a profesores expertos en cada una. Los puestos en los que se tiene más cuidado en la selección son los de hidrografía y, con el tiempo, los de inglés, para evitar espías. Los jesuitas tienen un protagonismo indudable en la centuria de vida de esta institución, ya que Seigneley les confía, a partir de 1685, la instrucción teórica. En Tolón, tres padres jesuitas se suceden uno tras otro como profesores de matemáticas desde 1723 a 1768: son considerados maestros excelentes. En otros casos, los puestos se suceden de padres a hijos, como es el caso del maestro de dibujo en Tolón, confiado a los La Rose entre 1646 y 1771. Muchos profesores y maestros se mantienen en sus puestos durante décadas, a veces hasta su muerte. La danza o la esgrima se confían a maestros contratados, que cuentan además con locales de enseñanza aparte para su clientela particular. El maestro constructor y el de artillería son miembros de la Marina expertos en

(7) VERGÉ-FRANCESCHI, M.: *op. cit.*, 1991, pp. 209-210.

el oficio. La jerarquía se establece, fundamentalmente, por la consideración que se tiene de las asignaturas: así, los profesores, que imparten disciplinas más teóricas, ganan más que los maestros, que imparten materias prácticas. Dentro de estos últimos están los de inglés.

Las «salas», ubicadas en el arsenal del puerto, no siempre son las más adecuadas. No suelen tener calor en invierno, y es difícil pasar varias horas en ellas. Se trata, en muchos casos, de locales que en origen no se utilizaban para las clases y, por tanto, están poco iluminados (8). En el caso de Brest, las salas son pequeñas, por lo que las clases se pueden dar solo a grupos pequeños, de forma que para dar la lección a todos, si estuvieran en el puerto, haría falta repetirla cuatro veces (9). Todos los días, tras la clase, los GGMM se juntan en las salas del arsenal para, durante dos horas, recibir las lecciones de escritura, dibujo, matemáticas, fortificación e hidrografía. Posteriormente se reúnen en otra sala para la formación de danza, esgrima, y pica. Tras el almuerzo, cada uno en su vivienda, vuelven a reunirse a la una para el manejo del mosquete y las evoluciones militares, y a continuación pasan a las clases de construcción naval. Por último, se prevé que los GGMM asistan a la construcción de buques, así como a asuntos de tipo logístico. Comienza a haber exámenes desde 1689, con periodicidad mensual. Para Seignelay, el examen debe ser hecho con igual justicia, sin favor ni distinción ninguna.

Este esquema de funcionamiento apenas tuvo modificaciones hasta bien avanzado el siglo XVIII. Se dejó de formar en el manejo de la pica, debido a los cambios en el uso de armamento a comienzos del XVIII; se empezó a enseñar inglés en la Guerra de los Siete Años, y a nadar en la década de los setenta del mismo siglo, en el convencimiento de que los oficiales se lanzarían al abordaje con mayor resolución al no tener miedo a ahogarse si caían al agua.

La Guerra de Sucesión de España merma totalmente la hacienda pública francesa y deja de haber fondos para estas Compañías, que sufren la precariedad. Algunos GGMM no pueden ni ir a clase porque sus zapatos se han quedado sin suelas y no disponen de dinero para comprarlos. Aunque el esquema académico no cambia, el profesorado deja de tener el nivel que solía tener: entre otras razones, las herencias en el profesorado hacen que baje la talla competencial. Además, algunas plazas de profesores o maestros no se cubren, obligando a los maestros a que impartan clase en disciplinas que no les competen. En el Consejo de Regencia, entre 1715 y 1723, sus miembros tienen una sensibilidad muy baja respecto a los asuntos académicos por falta de conocimientos. Desde 1689 hasta mediados de siglo XVIII, la enseñanza impartida parece excelente, pero la realidad es bien diferente. Los obstáculos

(8) *Ibidem*, p. 207.

(9) DAINVILLE, F.: «L'instruction des Gardes de la Marine à Brest en 1692», en *Revue d'histoire des sciences et de leurs applications*, t. IX, núm. 4, 1956, p. 326. Dainville reproduce una memoria (*Mémoire sur l'Instruction des Gardes de la Marine du Département de Brest pendant qu'ils sont dans le port*) del padre Thoubeau, profesor de matemáticas e hidrografía, dirigida de forma confidencial al ministro de Marina y que se encuentra en ANF, Marine, B³, leg. 72, ff. 119-151.

son muchos: faltan medios para los profesores y maestros, faltan locales adecuados, faltan en algunos casos los profesores, muchos de ellos son poco competentes o poco exigentes, y a mediados de la centuria dieciochesca muchos son demasiado mayores para llevar a cabo sus funciones (10).

En verano, los guardias debían ser embarcados en fragatas específicas para su formación. La *Ordonnance* fija la formación estando embarcados:

Régimen disciplinario

<i>Encargado de la formación</i>	<i>Hora</i>	<i>Formación</i>	<i>Norma</i>
Piloto	Primera	Pilotaje e hidrografía	Art. XXI
Con el oficial que mande las guardias	Segunda	Ejercicio de las armas y evoluciones militares	Art. XXII
Con el <i>maître canonnier</i>	Tercera	Ejercicio del cañón	Art. XXIII
Con el capitán del navío o el segundo	Cuarta	Ejercicio de la maniobra	Art. XXIII

(1) Ordonnance de Louis XIV por les Armées Navales et Arcenaux de Marine, Livre Septième, Titre Premier: «Des Gardes de la Marine».

Se establecen cuatro horas diarias de formación en diversas materias. La primera dedicada a pilotaje e hidrografía con el piloto; la segunda, de ejercicios de armas; la tercera, de cañón, y la cuarta, a cargo del comandante del buque, de maniobra.

Luis XIV reclutó 4.888 GGMM en total, de todas clases, entre 1669 y 1715. Si nos ceñimos al período 1686-1715, son 2.872, a una media de 96 al año. En 1683 entran cerca de 600 GGMM, y en 1692, 415. En 1712 solo ingresan cinco (11). Las cifras de ingresos en las CGM cambian de forma muy radical entre unos años y otros. Las necesidades de los primeros años obligan a reclutar mucho. Sin embargo, el hecho de que los GGMM pasen muchos años como tales hace que llegue un momento en que no sean necesarias tantas incorporaciones, sobre todo a partir de 1706. Durante la Regencia, la media de incorporaciones baja notablemente, hasta 31. El duque de Orleans estima que no hacen falta más de 82 jóvenes en cada Compañía, 246 en total. Sin embargo, en 1716 se están formando 367 (12). En la etapa de Maurepas se produce un paulatino envejecimiento de los GGMM, que permanecen a menudo diez, quince o hasta veinte años antes de pasar a oficiales, y eso que entre 1724 y 1732 entran en las CGM 201, una media de 22 al año. Este ministro quiere solo 60 GGMM en cada compañía, lo que casi consigue en 1733, con 193 en total (13).

(10) VERGÉ-FRANCESCHI, M.: *op. cit.*, 1991, pp. 215-216.

(11) *Ibidem*, pp. 160-161.

(12) *Ib.*, pp. 198-199

(13) *Ib.*, pp. 202-204.

La mayor parte de los grandes marinos de Luis XIV se habían formado en la marina mercante (Bart, Duquesne), en la corsaria o haciendo la piratería. Incluso, algunos marinos provenían del Ejército o de compañías mercantiles (Ducasse, con cuarenta años, venía de ser director de la Compañía del Senegal). Muchos de estos fueron los grandes protagonistas de algunas victorias importantes de Luis XIV. Tras la Guerra de Sucesión española se produce una homogeneización muy fuerte de la estructura de oficiales y generales, ya que todos empiezan a provenir de las Compañías de Guardias Marinas. Pero el período que sigue no es precisamente muy propicio para la Marina. Maurepas, hijo de Jérôme Pontchartrain, nieto de Louis Pontchartrain, todos ministros de Marina, es un joven sin experiencia alguna (14). No hay cambios sustanciales en la política de enseñanza de los GGMM en esta época. Se da prioridad absoluta a los hijos de oficiales como «enfants du corp». Los sobrinos, nietos y sobrinos-nietos son también considerados «niños del cuerpo». Con los años, Maurepas llega a ser un buen conocedor de la Marina francesa, pero se va en 1749, abriéndose un período difícil para esta.

El sistema parece que tiene defectos. La mayor parte de los GGMM llegan a la CGM entre los catorce y los dieciséis años, sin los conocimientos mínimos: el candidato a guardiamarina se presenta al puerto con un bagaje de conocimientos escasísimo. La mayor parte de ellos llegan a una edad tan temprana que no saben casi ni leer, imponiendo sus padres su admisión. Los GGMM sin medios tienen dificultades para seguir las clases: el guardiamarina debe ser mantenido con las 400 libras que le facilita el tesorero del puerto, cantidad que, para aquellos que no tienen medios, resulta muy insuficiente. En estos casos, el guardiamarina vuelve a su casa cada vez que puede para ahorrar, asiste poco a las clases, avanza apenas en los estudios teóricos y se le trata de embarcar cuanto antes para que compense su falta de formación. Muchas clases no se dan por no tener al profesor adecuado o las instalaciones o materiales necesarios, e incluso por falta de libros. En Brest no hay libros de maniobra, ni modelos adecuados de buques, por lo que no se enseña ni maniobra ni construcción (15). Los alumnos asisten poco a clase, hasta el punto de que Thubeau, profesor de hidrografía, dice que «les absences ruinent les études des Gardes» (16). Los alumnos vuelven a casa parte del año y se reincorporan en abril, reduciendo la formación efectiva en el puerto a un mes si embarcan en mayo, como sucede a menudo. Los estudios son muy largos y año tras año se repiten las mismas lecciones. Cuando no hay guerra, los avances son nulos, los GGMM permanecen en la Compañía innumerables años y la saciedad de los mismos estudios resulta desastrosa. A los alumnos no se les obliga a que

(14) «... jeune homme de 24 ans (...) qui ne sait pas de quel couleur est la mer, ni comment est fait un vaisseau (...) n'a fait autre chose que d'examiner si d'un écrivain on peu faire un commissaire, ou si d'un garde marine il faut faire un enseigne, et si on enverra celui ci à Toulon et celui-ci à Rochefort», *ibidem*, p. 220.

(15) DAINVILLE, F.: *op. cit.*, p. 328.

(16) *Ibidem*, p. 326.

aprendan geometría y matemáticas (17). La parte práctica de los estudios constituye una preocupación permanente. En tiempos de guerra, los GGMM deben atender a las necesidades de servicio, llegando sin los mínimos conocimientos y, en consecuencia, inutilizables a bordo. En épocas de paz no se cumplen los programas establecidos en las Ordenanzas. Se llega a decir que «la plus grande partie des gardes arrivent au grade d'enseigne de vaisseau sans avoir aucune connaissance même de pratique (...) Le plus grand nombre des gardes est resté à l'ignorance à tous égards» (18). A pesar de los problemas y las adversidades, bastantes GGMM llegan a ser oficiales y acaban aprendiendo el oficio, llegando muchos de ellos a ser muy buenos profesionales.

Según avanza el siglo XVII, la enseñanza marítima es una enseñanza rodada, rica tras un siglo de experiencia. Hay una idea generalizada de que se pasa de un oficial o general cuyo origen es mercante y no sabe casi ni firmar, a un oficial-sabio un siglo después. Su formación ha estado constreñida por las necesidades de la guerra y los problemas presupuestarios a lo largo de los decenios, pero muchos GGMM llegan a ser miembros de las academias de Marina o de ciencias, por lo que la enseñanza puede calificarse de ilustrada.

Los puntos más destacables de la formación en Francia son, en nuestra opinión, los siguientes:

- la selección académica previa al ingreso es inexistente;
- no hay una prueba o examen para acceder a la oficialidad;
- la formación es estructurada;
- hay posibilidad de obtener una formación muy elevada en distintas disciplinas;
- existe un sentimiento de cuerpo.

Los *midshipmen* ingleses

Hasta la llegada de Carlos II, los oficiales de la Marina militar inglesa se formaban en su mayoría en la marina mercante, igual que en el resto de las naciones, aunque también había muchos casos de caballeros aventureros, atraídos por las posibilidades de obtener fortuna, aventura o servicio real. De entre los primeros destacaron Drake o Hawkins. Entre los aventureros destacaron Raleigh o Greenville. En esta época, fruto del aumento de tamaño de los buques, se instauró la figura del teniente, para ayudar al capitán y con rango por encima del contraestre. Tras los éxitos en la época de Isabel I, durante cincuenta años no hubo guerra naval para los ingleses, y faltos de incentivos de cualquier tipo, la función naval dejó de ser atractiva. Con el desencadenamiento de la primera guerra anglo-holandesa en 1651, Cromwell eligió a generales del Ejército para tomar las posiciones de mando en la flota

(17) «On n'oblige aucun Garde à apprendre la géométrie», dice Thubeau, *ibidem*, p. 331.

(18) VERGÉ-FRANCESCHI, M.: *op. cit.*, 1986, pp. 48-55.

inglesa, en parte por falta de almirantes realmente preparados y en parte porque muchos de estos eran leales al exiliado Carlos II. Estos almirantes sobrevenidos, que se conocerían como los «anfíbios», tuvieron a pesar de todo cierto éxito global, en especial frente a marineros holandeses experimentados como Ruyter o Tromp. Hay que mencionar sobre todo a Blake, Monck y Montagu. Pero los anfíbios estaban en manos de los oficiales experimentados, muy pocos, así como de los contraalmirantes y pilotos. El Parlamento inglés, consciente de la falta de oficiales de Marina competentes, autorizó el restablecimiento del rango de teniente, que había desaparecido anteriormente, como medio para que los jóvenes «de la mejor calidad» estuvieran animados a ir al mar. Los almirantes y oficiales tenían la potestad de nombrar unos *servants* cuyo número variaba en función del rango: un capitán podía nombrar, en función de su grado, 20 o 40; un almirante, hasta 200. Evidentemente, las necesidades de servicio de estos eran mucho más bajas, por lo que las plazas sobrantes servían para que pudieran incorporarse a su barco o a su flota a hijos, sobrinos, hijos de conocidos o personas con las que tenían obligaciones, o simplemente a gente de su lugar de origen. No había restricciones previas de tipo social o de formación. No tenían un salario asignado, y solo si el oficial que les había nombrado graciosamente quería, les retribuía con cargo a su peculio. La idea era que estas personas se fueran formando y llegaran a formar parte, si no lo hacían desde el principio, de la categoría de los *midshipmen*. El término *midshipmen* no delimita un estatus muy claro. Parece que era principalmente referido, aunque no de forma exclusiva, a jóvenes prometedores que estaban formándose para llegar a ser tenientes de navío y que ocupaban una posición en el navío, tanto figurativa como física, entre el *quater-deck* y el *lower-deck*, es decir las dos baterías de un galeón o navío (19). Hasta la restauración monárquica de 1660 puede decirse que había una ausencia de método para ingresar en la Navy (20). De hecho, algunos jóvenes con los contactos adecuados podían ser nombrados directamente tenientes o capitanes sin formación previa alguna.

Fue a partir de 1661, tras la restauración monárquica, cuando se empezaron a tomar las medidas que llevarían a la Royal Navy a su preponderancia marítima a partir de finales de la centuria. Fue bajo el impulso de Jacobo, duque de York, nombrado «Lord High Admiral», quien se tomó muy en serio sus funciones. Uno de los temas de los que se ocupó fue el de la formación de oficiales. Había una evidencia bastante clara de que los mejores oficiales eran los que habían iniciado sus carreras de niños. Por otro lado, el duque de York era consciente de la importancia del nacimiento, así como de la educación

(19) «... I would have you wholly omit midshipmen in the narrow seas, and to regulate the number of them in foreign service, for that there being no probability of such Service, and as the Dutch War that caused their introduction there remains no reason to keep so many of them on the ships to the increase of the King's charge (...) St. James. Sept. 1, 1662. James», *ibídem*, p. 19.

(20) LEWIS, M.: *England's Sea-Officers: The Story of the Naval Profession*. Allen & Unwin, Londres, 1939, p. 78.



Jacobo, siendo duque de York

para un oficial. De ahí surgió la idea de unificar estos intereses y de añadir a los mismos el de formar a los hijos de los caballeros en la Navy misma (21). Un documento de ese año firmado por el secretario del Almirantazgo parece indicar que ese fue el momento en que se tomaron esas decisiones (22). La idea consistía en captar a jóvenes de buena familia y enseñarles a bordo antes de que tuvieran responsabilidades en los buques. Este sistema de formación regular era una innovación importante y se mantuvo con pocos cambios durante setenta años. Se encargaba a un oficial de dicha formación, así como del bienestar de los pupilos.

Carlos II cada vez tenía más interés por los asuntos navales, y tras apartar a su hermano del Almirantazgo se reservó las decisiones más importantes. Con la ayuda de Samuel Pepys, secretario del Almirantazgo, en 1676 se reguló la nueva figura de los *Midshipmen Ordinary*. El preámbulo de esta norma dice lo siguiente:

«Whereas out of our royal desire of giving encouragement to the families of better quality among our subjects to breed up their younger sons to the art and practice of navigation, in order to the fitting them for further employment in our service, we have for some time past been graciously pleased at our extraordinary charge to admit of the bearing of several young gentlemen to the end aforesaid on board our ships in the quality of volunteers» (23).

El decreto establecía que los voluntarios solo podían ser aceptados por orden del rey. De ahí que se les llamara *king's letter boys*, siendo también conocidos como *volunteers-per-order* y *midshipmen ordinary*. La edad límite

(21) WALKER, R.N.: *Young Gentlemen*. Longmans, Green & co., Londres, 1938, pp. 16-17.

(22) «His Royal Highness being desirous to give Encouragement to such Young Gentlemen as are willing to apply themselves to the learning of Navigation, and fitting themselves to the service of the Sea hath determined that one Volunteer shall be entered on every ship now going forth; and for his Encouragement, that he shall have the pay of a Midshipmen less to be borne on the ship: In prosecution of this Resolution, I am to commend to you the bearer, —mr: Tho: Darcy, and to desire that you would receive him according to the intentions of His Royal highness as I have acquainted you; and that you would show him such kindness as you shall judge fit for a Gentle man, both in accomodating him and in fathering his improvement. May 7, 1661», *ibidem*, pp. 17-18.

(23) PENN, J.: *Snotty, the story of the midshipmen*. Hollis & Carter, Londres, 1957, p. 6.

de acceso era dieciséis años. De esta manera se conseguía no solo el objetivo de formar desde muy jóvenes a los oficiales, sino evitar que por razones de moda pudieran acceder jóvenes de ciudad que no tuvieran interés en hacer del mar su medio de vida (24). En dicha norma no se estableció una edad mínima, aunque en 1731 se fijó en trece años, salvo para el caso de hijos de oficiales, que podían ingresar con once. La norma establecía que estos voluntarios eran «preferred before any others who have not formerly served us in that capacity». Esta norma denotaba un esfuerzo por preservar los puestos de *midshipmen ordinary* de la influencia y favoritismo de almirantes y oficiales de buques, y otorgar los mayores favores a los *king's letter boys*. Esto hizo que los protegidos de los almirantes y capitanes que había entonces, conocidos simplemente como *midshipmen*, quedaran en situación de inferioridad frente a los *king's letter boys*, lo que no gustó a los primeros. Pero el método de acceso de jóvenes protegidos de oficiales continuó de forma paralela. Los jóvenes seguían enrolándose en los buques, habitualmente como *servants* de un general u oficial, aunque a veces lo hacían como marineros de primera, artilleros o contramaestres. De hecho, esta vía de acceso a la oficialidad era la más habitual, suponiendo un 90 por 100 del total de los que se formaban para tenientes en la Armada inglesa. Las distinciones sociales y profesionales implícitas entre las dos vías de acceso tuvieron importantes repercusiones en el desarrollo de la figura de oficial en ese período: se dio un conflicto soterrado pero continuo entre los antiguos oficiales de la Commonwealth, llamados *tarpaulins*, y los nuevos, llamados *gentlemen* (25). Por otro lado, muchos *midshipmen* no tuvieron posibilidad de acceso a la oficialidad, y a lo largo de los siglos XVIII y XIX se daban infinidad de casos de *midshipmen* que se pasaban decenios en esa posición.

Paralelamente, en 1698 se tomó la decisión de que los almirantes que estuvieran desembarcados recibieran la mitad de su paga, medida que se extendió al resto de los oficiales en el reinado de Guillermo III. Esta fue una innovación importantísima que profesionalizaba la función naval y definitivamente hacía atractiva esta profesión para los jóvenes ingleses. De hecho, el Almirantazgo acabó creando en 1700 una *Navy List*, un documento interno destinado a establecer los almirantes y los oficiales que, por su antigüedad, debían recibir las medias pagas, en el que se listaba a cada almirante y oficial dentro de su rango y expresando la fecha de su antigüedad. En la práctica, sin pretenderlo, se convirtió en el origen del escalafón. La *Navy List* se hizo pública por primera vez en 1814, aunque una lista privada, llamada *Steele's List of the Royal Navy*, ya era pública desde 1779 (26).

En 1677, Pepys estableció reglas para llegar a ser teniente, el rango más bajo de oficial de aquella época, a través de una Proclamación Real. Debían

(24) Ibidem, p. 7.

(25) DAVIES, J.D.: *Gentlemen and Tarpaulins. The Officers and Men of the Restoration Navy*. Clarendon Press, Oxford, 1991, pp. 16 y 34-66.

(26) LEWIS, M.: *op. cit.*, pp. 69-70.



Samuel Pepys

tener una edad mínima de veinte años; obtener certificaciones de sobriedad, diligencia y habilidad; pasar un examen ante tres oficiales, de los que uno debía ser un *flag-officer*, es decir un almirante de la flota, un almirante, vicealmirante, contralmirante o comodoro; y haber completado un mínimo de tres años en el mar, incluido uno como *midshipmen*. Este examen estaba diseñado para imponer una capacitación mínima y combatir lo que Pepys llamaba una incompetencia generalizada y un deslucido grupo de jóvenes oficiales, de los que escribiría que «all sober commanders at this day complain» (27). Aunque sobre el papel solo podían pasar estos exámenes los *midshipmen ordinary*, en la práctica el sistema estaba abierto y se abrió

más a partir de 1702 (28). La necesidad de pasar un examen originó la fundación de varias escuelas privadas para el aprendizaje de las matemáticas y la navegación en las cercanías del río Támesis, las más famosas de las cuales fueron Blackwall, Greenwich, Wapping y la Royal Mathematical School del Christ's Hospital. Un siglo más tarde, en 1779, se fundó en Chelsea una institución apoyada por muchos oficiales navales que se llamó la «Maritime School» y que pervivió durante cincuenta y un años. Jóvenes aspirantes a teniente asistían a las clases de estas instituciones privadas estando desembarcados, y los profesores eran frecuentemente antiguos contraamaestres o pilotos o profesores que habían publicado algún texto relacionado con las enseñanzas que se impartían. Entre ellos estaba Perkins, que publicó *The seaman's tutor* en 1682; Norwood, que en 1685 escribió *Systems of navigation*, y Sturmy, cuyo *Mariner's Magazine*, publicado por primera vez en 1679, se hizo muy popular. El sistema de ascensos era complicado, ya que no todos pasaban necesariamente por los mismos rangos. Así, un *king's letter boy* ascendía a teniente, y de ahí directamente a *post captain*. En cambio, una persona de extracción social más humilde normalmente no llegaba a *post captain*, quedándose en un puesto inferior llamado simplemente *captain* (29).

(27) DICKINSON, H.W.: *Educating the Royal Navy*. Routledge, Londres-Nueva York, 2007, p. 11.

(28) RODGER, N.A.M.: «Commissioned officers' careers in the Royal Navy, 1690-1815», en *Journal for Maritime Research*, 2001, p. 88.

(29) Un detallado examen del complicado régimen de rangos en la Royal Navy del siglo XVIII en LEWIS, M.: *op. cit.*, pp. 177-224.

En 1703 se amplió el requisito para ser teniente a seis años de formación total, cuatro de ellos a bordo. Las regulaciones del siglo XVIII establecieron que no se podía alcanzar el grado de *midshipman* sin haber servido antes durante cuatro años y estar cualificado para ello. Esto hizo que muchos oficiales hicieran figurar a niños en el rol, aunque en la mayor parte de los casos no estaban realmente en el buque y, de esta manera, al empezar su vida real a bordo ya contaban con la experiencia formal para llegar a ser *midshipman*. En otros muchos casos, los muchachos comenzaban su vida naval real en edades sorprendentemente bajas.

Existía un tercer grupo de *midshipmen*: los *midshipmen extraordinary*. Teniendo en cuenta que cuando los oficiales desembarcaban dejaban de cobrar o cobraban solo parte de sus pagas oficiales, en función de la época de la que se trate, era habitual que muchos de ellos acabaran enrolándose como *midshipmen* experimentados, conociéndoseles como *reformadoes*, a la espera de encontrar puestos de oficiales. Entre los *reformadoes* había tenientes e, incluso, capitanes. Fueron las regulaciones de Pepys las que oficializaron estas posiciones. Pero no es esta figura la que nos interesa, la que no formar parte de los jóvenes que se formaban para ser oficiales. Además de las dos vías comentadas para acceder a la oficialidad de la Royal Navy —*midshipmen ordinary* y *servants* de almirantes o capitanes—, seguía habiendo casos de marinos mercantes que se pasaban al servicio naval militar.

A comienzos del siglo XVIII se tomó la decisión de llevar las clases a bordo, por lo que en los buques de la Armada inglesa se creó la figura del *Schoolmaster*, cuya función se reguló en 1731:

«Is to employ his time onboard in instructing the Voluntiers in writing, arithmetic, and the study of navigation, and in whatsoever may contribute to render them artists in that science (...) He is to be early morning at the place of teaching and to represent the names of such as are idle, or adverse to learning, to the Commander, in order to his taking Course for their correction».

Esta figura era formalmente un *midshipman* también, aunque en las regulaciones del siglo XVIII figuraba formando parte de los *inferior officers*, junto con el cocinero, el maestro de armas, el fabricante de velas, el cabo, el armero, etc. Su salario, sin embargo, era el equivalente al del *midshipman* más joven. Se le exigía haberse formado en la Trinity House de Deptford, institución privada equivalente al Colegio Seminario de San Telmo en España. Se trataba de un puesto muy poco reconocido, mal pagado y, en consecuencia, poco demandado. Penn sostiene que solo los aficionados a la bebida, los excéntricos o los locos podían aceptar semejante posición, aunque algunos eran gente competente que no podía acceder a mejores puestos (30). Con este tipo de maestros, parece difícil concebir una educación adecuada para los futuros oficiales (31) (32).

(30) PENN, J.: *op. cit.*, p. 13.

(31) Así, John Jervis, que llegaría a ser el conde St. Vincent, escribía a un cuñado suyo: «With respect to educating one of your sons for the Navy, I cannot possibly recommend it, on

El Almirantazgo acabó asumiendo que el sistema de formación de oficiales no funcionaba bien, por lo que en 1729 se tomó la decisión de crear una academia naval en Portsmouth para los hijos de los «noblemen and gentlemen»: la «Naval Academy». El período de entrada sería entre los trece y los dieciséis años, y los costes correrían a cargo de los padres de los jóvenes. El edificio se construiría en los astilleros durante los cuatro años siguientes, iniciando su actividad como centro docente en 1733. La dirección administrativa de la Academia correspondía al gobernador del astillero; la dirección efectiva, a un teniente-gobernador, que debía ser un capitán de navío (*post captain* en aquel entonces), al que acompañaban dos tenientes de navío; y la sección académica estaba formada por un profesor de matemáticas, que tenía que enseñar también escritura, aritmética, dibujo, navegación, armamento y fortificación, así como por un profesor de francés y un último de esgrima y artillería. Pero esta Academia se creó únicamente para los *volunteers-per-order*, y no para otros aspirantes a teniente, por lo que una vez más se favorecía a los candidatos del Almirantazgo. El período máximo en la Academia, computable a los efectos de los seis años de formación total, era de tres, pero podía perfectamente ser de menos tiempo si el estudiante acreditaba haber completado el llamado «Plan of Learning». De hecho, habitualmente se cumplía en dos años. Los padres debían depositar 200 libras para garantizar que los colegiales seguirían sirviendo en la Royal Navy una vez completados los estudios. Estos disponían de dos períodos vacacionales: cuatro semanas en Navidad y cinco en verano. En el edificio donde vivían, que no resultaba lujoso, cada estudiante disponía de su cuarto, de dimensiones reducidas. Para acceder, además de la patente real ya vista, se requería buena conducta moral, conocer las primeras cuatro reglas de aritmética, escribir al dictado y construir frases en inglés. Se recomendaba también, aunque no era obligatorio, que el aspirante conociera los postulados de Euclides. Los tres cursos se subdividían en tres medios cursos. El plan de estudios de los dos últimos era el siguiente:

- Quinto medio año: fortificaciones; doctrina de proyectiles y su aplicación al armamento; principios, reflexiones y aplicaciones de las medidas de superficies y sólidos; generación de diversas curvas; resistencia de cuerpos en movimiento; mecánica; hidrostática; óptica; historia naval y descubrimientos náuticos.

the score of expense, which daily experience convinces me will be too heavy for you. The allowance stipulated for by captains when they receive a recommendation, being double what it was ten years ago, £50 per annum (exclusive of clothes on the out fit) and no pay coming in the first two years; and when you consider that I am approaching threescore, and the small probability, from the aspect of foreign affairs, of any warfare happening in my time with me that a worse profession cannot be chosen recogido», en PHILIMORE, A.: *The last of Nelson's Captains*, 1891, p. 4, mencionado en PENN, J.: *op. cit.*

(32) Para estudiar la figura del *Schoolmaster* se puede consultar DICKINSON, H.W.: *op. cit.*, pp. 9-32.



Royal Naval Academy, Portsmouth. Grabado por John Hall, 1806

- Sexto medio año: problemas más difíciles de astronomía; movimientos de cuerpos pesados; mareas; irregularidades lunares; los *Principia* y otras partes de la filosofía de Newton para los más avanzados.

El objetivo del Almirantazgo era atraer a todos los interesados en formarse para oficiales de la Royal Navy mediante una educación excelente, y acabar haciendo desaparecer los demás modos de acceso a la profesión. Pero este objetivo no funcionó, ya que la mayoría siguieron accediendo como *followers* o *servants* de los oficiales embarcados. De hecho, de las 40 plazas que se habían creado, se cubrieron de media veinte durante la vida de la Naval Academy.

En 1748, cuando se introdujo el uniforme en la Armada británica, se creó uno específico para los *midshipmen*, «in order to distinguish their class to be in the Rank of Gentlemen».

De este período analizado, los puntos más exitosos de la formación de los oficiales fueron la formación obligatoria en el mar, al menos de una parte del período y, sobre todo, la necesaria aprobación de un examen ante tres oficiales. Incluso aunque los *schoolmasters* no fueran los idóneos y el nivel de los exámenes no fuera muy alto, los aspirantes, independientemente de la vía por la que habían llegado hasta allí, tenían necesidad de estudiar para formarse, lo que les daba los conocimientos teóricos mínimos para poder realizar su función. Pero, además, esta formación era muy práctica, ya que tenía que realizarse, al menos en parte, a bordo, lo que les daba indudables ventajas una vez que empezaba su mando como tenientes.

Pueden extraerse las siguientes conclusiones generales sobre la formación de oficiales de la Royal Navy en este período:

- selección académica previa inexistente;
- origen social diverso, desde nobles hasta hijos de mercaderes;
- diversos sistemas de acceso;
- cuando desembarca el oficial, el *midshipman* también debe hacerlo;
- necesidad de completar su formación en tierra en academias privadas;
- formación desestructurada;
- imposibilidad de obtener una formación teórica muy elevada;
- muchos años en la mar, mucha práctica;
- examen para acceder a la oficialidad.

Diferencias y similitudes entre los tres modelos

Francia y España contaban, en principio, con un solo modelo de formación, institucionalizado a través de sus respectivas CGM. Sin embargo, hay que tener en cuenta que en ambos países había otros medios de acceso. En Francia, como se ha explicado, existía la *Gardes de l'Étendard Réal des Galères*, es verdad que específicamente para la formación de los oficiales con destino a las galeras del Mediterráneo, y desde 1716 también existieron los *Gardes du Pavillon Amiral*. En España también se formaba específicamente a los futuros oficiales de galeras en Cartagena, los llamados «de Estandarte». También se aceptaba a aventureros en los buques reales, muchos de los cuales llegaban a integrarse en el Cuerpo General. En Inglaterra llegó a haber dos modelos institucionalizados: uno, el tradicional, consistía en que los generales y los oficiales del buque se reservaban unas plazas de la dotación para incorporar a jóvenes para formarles, los llamados *midshipmen*. Estos convivirían con los *midshipmen ordinary*, elegidos por el Almirantazgo, a partir de 1732 los cadetes de la Naval Academy.

	<i>Inglaterra</i>	<i>Francia</i>	<i>España</i>
Materia	Proclamaciones reales y otras normas	Ordenanzas de Seigneley (1689)	Instrucciones de Patiño (1717)
Rasgo definitorio del modelo	Práctico	Teórico-práctico	Teórico-práctico
Denominación de los que se forman	<i>Volunteers-per-order, midshipmen</i>	<i>Gardes marines</i>	Guardias marinas o cadetes
Vías de formación	1. <i>King's letter boys o volunteers-per-order</i> 2. Otros <i>midshipmen</i>	Un solo modelo	Un solo modelo

Por otro lado, en los tres modelos, tomando una vez más en el caso de Gran Bretaña el modelo de la Naval Academy, había una estructura militar

responsable de la instrucción militar y de la institución, formada en las naciones extranjeras por dos oficiales en cada Compañía, y en España por tres. Los maestros y profesores eran especialistas en sus materias en todos los casos, aunque en Francia y España el nivel de conocimientos de los profesores de matemáticas era en general muy alto, más propio de universidades. En las tres naciones se pedía un estatus social elevado. La excepción eran los *midshipmen* por cuenta de los oficiales, en que no había exigencia de ningún tipo, y entre los que había lores, *gentlemen* e hijos de burgueses y de mercaderes. La edad de acceso en Inglaterra era, como mucho, de dieciséis años, estableciéndose en 1732 la mínima en trece, aunque la condición era haberse formado en un buque durante al menos tres años previamente. Puede decirse, por tanto, que el *midshipman* solía comenzar su formación siendo un niño. En Francia no se establecía edad alguna, aunque en la práctica los cadetes tenían una media de quince, y en España en las Instrucciones de Patiño se establecía inicialmente que la edad debía ser entre catorce y dieciséis, aunque en 1722 se amplió el límite de acceso a dieciocho. En la práctica, la edad máxima en España no se cumplió, siendo la media dieciocho años desde el principio. No se exigían grandes conocimientos previos a los futuros cadetes. Como diferencia, en España ni se pedía el conocimiento de las cuatro reglas básicas de aritmética.

		<i>Inglaterra</i>	<i>Francia</i>	<i>España</i>
Selección	Por quién	1. El rey, a través del Almirantazgo 2. Los generales y oficiales navales	El rey, a través de los intendentes de las provincias	El rey, a través de la Secretaría de Marina
	Requis. Estado	1. Ser hijos de <i>noble-men</i> y <i>gentlemen</i> 2. Ninguno	Ser <i>gentil-homme</i>	Ser hidalgo o hijo de capitán para arriba
	Edad de acceso	Máximo 16 años (1732 mínimo 13 años)	No se especifica	14-16 años. En 1722: 14-18
	Otros requisitos	1. Conocer las 4 primeras reglas aritméticas, escribir al dictado y construir frases 2. 3 años de navegación previa	Saber leer y escribir y conocer las 4 reglas aritméticas	Saber leer y escribir, buen estado físico, aptitud para los estudios
	Pruebas	1. Selección por el Almirantazgo 2. Selección por los generales u oficiales de mar de quien serían <i>servants</i>	Certificado de nobleza emitido por los intendentes de las provincias	Información hecha ante los justicias de la ciudad en copia auténtica de los instrumentos
	Documento	1. Patente real 2. No existe	Certificado	Real decreto, con el tiempo carta-orden
Escuelas	Escuela oficial	1. Portsmouth 2. Los propios barcos donde se formaban	Tolón, Rochefort y Brest	Cádiz

Otras escuelas de aprendizaje no oficiales	1. no se necesitaba 2. Varias en la ribera del Támesis	No había	No había
--	---	----------	----------

Las enseñanzas en tierra —considerando en Inglaterra la formación de la Naval Academy— en los tres países eran similares. Francia y España daban más énfasis a las materias teóricas como matemáticas y construcción de buques. También incorporaban las evoluciones militares, muestra de la consideración de las CGM como cuerpo militar, y la danza. La realidad en ambos países es que no se exigía a muchos de los cadetes el aprendizaje de las materias sublimes, quedándose con conocimientos rudimentarios de matemáticas y física. Solo unos pocos sí fueron capaces de comprender y aprender materias como las matemáticas, la física, la navegación astronómica, la geometría, la cosmografía, o la construcción de buques.

		<i>Inglaterra</i>	<i>Francia</i>	<i>España</i>
Selección	Teóricas	Matemáticas, aritmética y fortificación	Matemáticas, hidrografía fortificación construcción de navíos	Matemáticas fortificación, (para futuros ingenieros) construcción de buques
	Prácticas	Artillería esgrima armamento navegación dibujo	Esgrima manejo del mosquete y pica dibujo	Artillería esgrima manejo del fusil navegación, maniobra de buques
	Educativas	Escritura francés	Escritura	
	Ejercicios		Evoluciones militares danza	Evoluciones militares danza
CGM embarcados	Prácticas	Navegación maniobra, aparejo y velamen artillería	Navegación maniobra, aparejo y velamen artillería	Navegación maniobra, aparejo y velamen artillería
	Ejercicios	Armas	Evoluciones militares armas	Evoluciones militares armas

Embarcados, los GGMM españoles se formaban con piloto, contra maestre, artillero, etc., los especialistas de sus materias, así como con el comandante del buque. En Inglaterra existía además el *schoolmaster*, persona dedicada específicamente a formar a los *midshipmen*, principalmente en navegación, la disciplina en la que se les suponía expertos. Francia, en tiempo de paz, preparaba en época estival fragatas específicas para formar a los cadetes. En España no se embarcaba en tiempo de paz hasta que los profesores consideraran que se habían superado las materias teóricas, sin examen de por medio durante los

primeros decenios. Una vez embarcado, el cadete iba cambiando de buques para conocer todos ellos, y teóricamente no desembarcaba hasta alcanzar el grado de alférez de fragata y obtener destino.

		<i>Inglaterra</i>	<i>Francia</i>	<i>España</i>
Profesorado	Maestros o profesores en tierra	Matemáticas, que formaba también en escritura, dibujo, navegación armamento y fortificación artillería esgrima francés	Matemáticas, hidrografía construcción de buques artillería esgrima maniobra danza fortificaciones	Matemáticas construcción de buques artillería esgrima maniobra danza construcción de instrumentos náuticos
	Profesores estando embarcados	<i>Schoolmaster</i>	Piloto maestro artillero capitán y oficiales	Piloto contra maestre y guardianes maestro artillero, condestable o cabo principal capitán y oficiales

Para llegar a teniente, el *midshipman* debía pasar un examen ante tres oficiales, de los que uno era un almirante o comodoro. En Francia, los *gardes* debían esperar su nombramiento como oficial tras varios años de clases teóricas y de embarcar y desembarcar sucesivamente durante los veranos. En España, los guardias, estando embarcados y tras varios años de formación, lograrían su ascenso a oficial por nombramiento de la Secretaría de Marina, del Almirantazgo o de la Dirección General, según el momento. A menudo los ascensos eran de muchos GGMM. Muchos cadetes se quedaban por el camino, particularmente en la fase de estudios teóricos, estando en Cádiz, desde donde un buen número pasaban al Ejército como tenientes o alféreces, o sencillamente volvían a sus casas de forma discreta. El número de años totales como GGMM fue cambiando: los primeros años eran unos diez, reduciéndose poco a poco hasta alcanzar los cuatro-seis años a mediados del siglo XVIII.

	<i>Inglaterra</i>	<i>Francia</i>	<i>España</i>
Requisitos para llegar a ser oficial	a. 6 años de formación al menos b. Examen ante tres oficiales de la Royal Navy	Nombramientos a <i>gardes marines</i>	Nombramientos a guardias marinas
Duración habitual de la formación como cadetes	6-10 años	8-10 años	8-10 años

Conclusiones

Cuando Patiño crea la institución de enseñanza para formar a los futuros oficiales de la Armada en 1717, conocía probablemente los diferentes mode-

los formativos de otras naciones europeas principales. Es seguro que disponía de toda la normativa naval francesa, ya que en 1715 Pontchartrain, secretario de Marina y Comercio de Luis XIV, la había hecho llegar (33), ante una petición del Secretario de Estado de Felipe V José de Grimaldo:

«Depuis l'étroite est heureuse union des deux Couronnes on a en Espagne toute l'attention a l'uniformité dans la forme est la règle de l'art militaire a fin d'asseurer, davantage le service des deux Rois es pour établir plus fermement l'amitié et la bonne correspondance entre les deux Nations; *cette importante maxime s'est établie dans les troupes et le service de terre. Le Roy d'Espe. désire que la même chose s'exécute pour ce qui regarde la marine*, mais pour y parvenir on a besoin de commencer par les fondements et d'avoir les reglemens, ords. est *Memoires* de ce qui s'observe en France touchant le service, la police, les regles a la mer et dans les ports, la construction des vaisseaux et galeres, les apointemens, soldes, rations, vivres, agrets, aparaux, les amirautés, *les académies*, et autres dependances de la marine et des galeres y compris, la partie de la navigation, et specialement ce qui regarde les classes des matelots, leur levée, (...), repartition, les reserves et autres circonstances qui les concernens, Quoy que l'on ait en Espagne les anciennes ordonances qui y ont été faites et celles qui pratiquent les nations qui ce sont plus distinguées dans cet art, neanmoins S.M.C. qui estime beaucoup plus les reglements et ordonances du Roy, veut en établir de semblables dans les Etats a fin de lier plus étroitement les deux Nations et dasseurer precisem^t la reussite des operations qu'elles feront ensemble dans locassion sans porquoy S.M.C. espere que le Roy aura agreable de faire donner ses ordres a M. de Venniers pour qu'il envoys et fournisse ces Regelements ord^{cs}, Mémoires, registre et eclairessemens á la Cour d'Esp^e.» (34).

Parece evidente que Felipe V deseaba la uniformidad de la Marina española con la francesa lo que motivaba esta petición de la reglamentación naval gala. Es de destacar cómo Grimaldo menciona específicamente el caso de las academias.

Patiño estudió los modelos francés e inglés, hallándolos poco acomodados a las necesidades en España, como afirmaría en 1720 en un interesantísimo informe (35). Respecto al caso francés, se tropezó con «el inconbeniente de la demasiada libertad y economía que por su mezcla con el ynteres cada uno practicar por si mismo para su particular subsistencia». En cuanto a las de Inglaterra, «se observó la demasiada sugecion y desprecio con que se tratan sin más objeto que conseguir con la practica material un buen maniobrista en cada sugeto».

Son muchas, sin embargo, las similitudes del modelo español con el francés. Cuando Patiño llegó a Cádiz, probablemente tenía el mandato de crear

(33) ANF, Marine, B⁷, leg. 101, ff. 484-485, carta de Pontchartrain a Grimaldo, 29 de julio de 1715.

(34) ANF, Marine, B⁷, leg. 26, ff. 223v-224v, carta de Grimaldo a Pontchartrain, Aranjuez, 30 de junio de 1715.

(35) AMN, Ms. 1181, ff. 67-73.

una escuela para formar oficiales según el modelo francés. Pero no lo siguió a rajatabla, y tomó del modelo francés todos los aspectos que consideró necesarios o positivos, o incluso los que consideró que no tenía más remedio que copiar. Así, el hecho de que se materializara en una compañía-academia, estructura que es muy similar, con mandos de oficiales, brigadieres y subbrigadieres elegidos entre los cadetes. También el modelo académico es similar: el énfasis en formar en materias teóricas para conseguir que los oficiales no fueran meros militares o navegantes, sino además científicos, aunque con el inconveniente de que la mayor parte de dichas materias no llegarían a tener una utilidad práctica posterior y no iban a ser utilizadas por la mayor parte de los cadetes jamás en su carrera. También eran comunes las materias prácticas, el ejercicio con la danza y la esgrima y el modelo de horarios diarios de clases. En otros aspectos, en cambio, Patiño se apartó del modelo francés. Así, por ejemplo, parece que pretendió un acuartelamiento de todos los cadetes, y lo consiguió en parte alojando a muchos de ellos en el castillo de la Villa de Cádiz, pero no totalmente por falta de sitio. De esa forma pretendía un control de los GGMM que no tenían los franceses y que era una verdadera fuente de problemas. La disciplina debía ser más alta, aunque sin llegar a excesiva. Los GGMM españoles tenían un estatus similar al francés, copiándose por ejemplo la normativa sobre la asimilación de los GGMM, estando embarcados, a los guardias o infantes. Sin embargo, en el caso español había un matiz, introducido en las Instrucciones de Patiño, consistente en que, a falta de oficiales, era el guardiamarina más antiguo el que se convertía automáticamente en comandante del buque, por encima de pilotos y contramaestres. Las Instrucciones de Patiño tienen un detalle de todos los aspectos de la nueva CGM y de la Academia del que las Ordenanzas de Seignelay carecen. Para ello debió de contar con la inestimable ayuda de Juan Antonio de Orbe, piloto mayor de la Casa de Contratación, hombre muy cultivado en las materias teóricas que se iban a impartir y que fue elegido director de la Academia. Orbe debió de llegar a Cádiz a comienzos de marzo de 1717, solo unas semanas después que Patiño.

Evitó el sistema de la práctica en la mar en los meses de verano, prefiriendo que los GGMM terminaran su formación teórica antes de embarcarse. De esta forma ganaba en continuidad en los estudios teóricos, así como en la práctica estando embarcados, lo que se prolongaba durante varios años.

Este último punto, es decir el tiempo estando en la mar, era el que más acercaba algo el modelo español al inglés, que por lo demás no se parecían en nada. Sin embargo, no está claro si el cadete español se involucraba verdaderamente en la navegación o en las maniobras, o si era más bien un espectador. El inglés había tenido que participar necesariamente en esas labores desde niño, mientras que el español venía con su uniforme a una edad ya más madura; el inglés era parte de la dotación, incluso aunque fuese conocido del capitán, mientras que el español estaba formándose y a menudo pasaba poco tiempo en la misma embarcación. En realidad, según avanzó el siglo XVIII, los modelos inglés y español fueron acercándose algo, en la medida en que el

estatus de los *midshipmen* fue más reconocido —tenían uniforme— y en consecuencia acabaron de separarse del resto de la dotación.

Patiño continúa afirmando:

«Atendiendo pues a la pretensión de los españoles que se alimentan de gloria que no es económica, y que a el paso que no les conviene mucha libertad sienten con exceso la opresión que no sea moderada y el trato que no sea decente; se discurrió en que los establecimientos de aquellas dos extrangeras naciones, y de las circuntancias que militan en esta se hiciese un conjunto que resultando de todas tres entre sí, fuese un tercero adaptable del genio de los españoles corrigiendo los defectos que fomenta la naturaleza con un Ynstinto que por si mismo la estimularè à adquirir la virtud, las Ciencias y la Gloria...

Se tuvo por conveniente poner escuelas donde se pudieran aprehender las ciencias y facultades Mathematicas, la cantidad discreta, Geometría, Cosmographia Nautica y Maniobra, Fortificacion militar, Theorica de la Artillería, y de la Constuccion de navíos, y Maestros que las enseñen; aplicándose al mismo tiempo en los ejercicios de las Armas, Evoluciones Militares, manejo práctico de la Artill^a, además de otras habilidades agiles, decentes a su calidad; con el fin de que este Cuerpo fundado sobre principios de Estado y Politicos se ilustrase con una aparente forma, y regla militar, y tubiere correspondiente estimacion en que se tubo la mira no solo à que por este medio se consiguiese el fin substancial, y primario de que los Yndividuos saliesen a propósito para la navegacion, y Guerra, tanto de Mar, como de Tierra (comprendiendo la Artillería y Fortificaⁿ, sino también el secundario de que aquellos, que o por falta de robustez o de inclinacion no pudiesen seguir la profesion quedasen alomenos aptos a regentar con acierto unos cualesquiera empleos públicos» (36).

Ha sido tradicional, en la historiografía naval española, identificar el modelo creado por Patiño como intermedio «entre la excesiva persistencia en tierra de los *Gardes de la Marine* y la total permanencia a bordo de los *midshipmen* ingleses, faltos de unidad, de doctrina y conocimientos», en palabras de Arellano (37). Pero no parece ser el problema de la excesiva persistencia en tierra de los *gardes de la Marine* lo que más preocupaba a Patiño a la luz de sus palabras —aunque no puede descartarse que también ocurriera—, sino la excesiva libertad de los cadetes, que él consideraba perniciosa.

Siendo el modelo institucional de clara inspiración francesa, por no decir copia, el modelo educativo busca un equilibrio entre ambos sistemas, procurando no solo evitar las ineficacias de los otros modelos, sino adecuarlo al carácter español, más concretamente al del hidalgo español. Patiño consiguió crear un modelo con unos tintes originales y que a partir de entonces se fijaría poco en lo que hacían otras naciones, evolucionando por sí mismo. Lo importante, en cualquier caso, fue la creación en sí misma y su arranque. El sistema no fue perfecto, pero poco a poco se iría perfeccionando.

(36) AMN, Ms. 1181, ff. 67-73.

(37) ARELLANO, D.: «La Real Compañía de Guardias Marinas de Cádiz», en *Revista General de Marina*, núm. 119, 1940, p. 46.

Abreviaturas

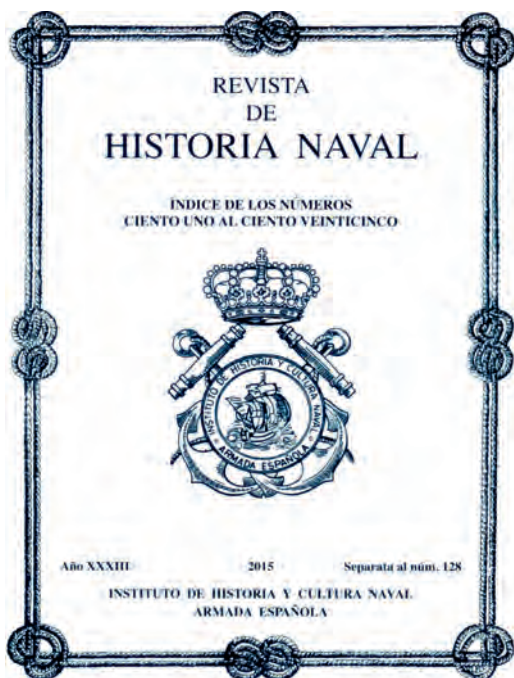
AGM: Academia de Guardias Marinas
AMN: Archivo del Museo Naval (Madrid)
ANF: Archives nationales de France (París)
CGM: Compañía de Guardias Marinas
GM: Guardias Marinas

Bibliografía

- ARELLANO, D.: «La Real Compañía de Guardias Marinas de Cádiz», en *Revista General de Marina*, núm. 119, 1940, pp. 45-56.
- DAINVILLE, F.: «L'instruction des Gardes de la Marine à Brest en 1692», en *Revue d'histoire des sciences et de leurs applications*, t. IX, núm. 4, 1956, pp. 323-338, http://www.persee.fr/doc/rhs_0048-7996_1956_num_9_4_4366, (1 de junio de 2016).
- DAVIES, J. don: *Gentlemen and Tarpaulins. The Officers and Men of the Restoration Navy*. Clarendon Press, Oxford, 1991.
- DICKINSON, H.W.: *Educating the Royal Navy*. Routledge, Londres-Nueva York, 2007.
- LEWIS, M.: *England's Sea-Officers: The Story of the Naval Profession*. Allen & Unwin, Londres, 1939.
- MARTÍNEZ RUIZ, E.: «El ejército español de la Ilustración: caracteres y pervivencia de un modelo militar», en *Actas de la VIII Reunión Científica de la Fundación Española de Historia Moderna: (Madrid, 2-4 de junio de 2004)*. Fundación Española de Historia Moderna, Madrid, pp. 419-446.
- MORRICE, don: *The Young Midshipman's Instructor*. Knight and Compton, Londres, 1801.
- PENN, J.: *Snotty, the story of the midshipmen*. Londres. Hollis & Carter, 1957.
- PÉREZ-MALLAÍNA BUENO, P.E.: *Política Naval Española en el Atlántico 1700-1715*. Escuela de Estudios Hispano-Americanos (CSIC), Sevilla, 1982.
- RODGER, N.A.M.: «Commissioned officers' careers in the Royal Navy, 1690-1815», en *Journal for Maritime Research*, 2001, pp. 85-129.
- SULLIVAN, F.B.: «The Royal Academy at Portsmouth 1729-1806», *The Mariner's Mirror*, vol. 63, núm. 4, 1977, pp. 311-326.
- VERGÉ-FRANCESCHI, M.: «Un enseignement éclairé XVIII siècle: l'enseignement maritime dispensé aux gardes de la marine (1686-1786)», en *Revue historique*, núm. 559, 1986, pp. 29-55.
- : *Marine et éducation sous l'Ancien Régime*. CNRS, París, 1991.
- WALKER, R.N.: *Young Gentlemen*. Longmans, Green & co., Londres, 1938.

ÍNDICES

DE LA REVISTA DE HISTORIA NAVAL



Está a la venta el tomo IV de los ÍNDICES GENERALES de la REVISTA DE HISTORIA NAVAL, que comprende los contenidos de los números 101 al 125 distribuidos en las entradas que siguen:

- Introducción (estudio histórico y estadístico).
- Currículos de autores.
- Índices de los números 101 al 125.
- Artículos clasificados por orden alfabético.
- Índice de materias.
- Índices de autores.
- Índice de la sección *La historia vivida*.
- Índice de la sección *Documentos*.
- Índice de la sección *La Historia Marítima en el mundo*.
- Índice de la Sección Noticias Generales.
- Índice de la sección *Reseñas*.
- Índice de ilustraciones.

Un volumen extraordinario de doscientos ocho páginas, del mismo formato que la REVISTA, **se vende** al precio de **9 euros** (IVA más gastos de envío incluidos). También están a disposición del público los índices de los cien números anteriores, en tres tomos, actualizados, al precio de 9 euros. Se pueden adquirir en los siguientes puntos de venta:

- Instituto de Historia y Cultura Naval
Juan de Mena, 1, 1.º. 28071 MADRID. . Tef: 91 312 44 27 y Fax: 91 379 59 45
C/e: ihcn@fn.mde.es
- Servicio de Publicaciones de la Armada
Montalbán, 2. 28071 MADRID. Fax: 91 379 50 41
- Museo Naval
Juan de Mena, 1, 1.º 28071 MADRID. Fax: 91 379 50 56. Venta directa.

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL