

# LAS ORDENANZAS DE 1793 Y LA REFORMA DE LA MARINA MILITAR PRETENDIDA POR DON ANTONIO DE ESCAÑO

José M.<sup>a</sup> BLANCO NÚÑEZ  
Capitán de navío retirado

## Antecedentes inmediatos

En las conferencias que han precedido a esta final, han quedado expuestas las vicisitudes de la carrera de don Antonio de Escaño y cómo demostró sus excelentes dotes de comandante de buque cuando fue subordinado de Mazarredo en la división de pruebas de los sistemas de construcción naval, organizada en Cartagena y que operó entre 10 de junio y 16 de agosto de 1785.

La división estaba compuesta por el *San Ildefonso* (comandante, capitán de navío don Ignacio María de Álava e insignia de Mazarredo) y la *Santa Brígida* (comandada por el capitán de fragata don Félix Melilupi), del sistema del capitán de navío don José Romero Landa, que competían con el *San Juan Nepomuceno* (comandante, capitán de navío don Pedro Pablo de Landa) y la *Santa Casilda* (comandada por el capitán de fragata don Antonio de Escaño), ambos buques construidos por el sistema de Jorge Juan (mal llamado «inglés»), modificado por Gautier. Entre esos destacados comandantes brilló Escaño (véase la conferencia del capitán de navío Liniers) y, quizá por eso, Mazarredo, que ya le había nombrado ayudante en la comisión formada, el año precedente, para la redacción de las Reales Ordenanzas de la Armada (que debían poner al día las de 1748 –las de Fernando VI, redactadas por el capitán de navío Aguirre–), tras estas marineras pruebas decide encargarle la redacción del título «... del Comandante de baxel».

Por otra parte, debemos recordar que el año de la publicación de las Ordenanzas de Carlos IV (1793) coincide con el apogeo de la Real Armada (GUARDIA: 1914), pues contaba en su lista oficial con 78 navíos, 52 fragatas, 10 corbetas, 436 embarcaciones menores, 12 batallones de Infantería de Marina (12.500 hombres) y 20 brigadas de Artillería de la Armada (3.360 hombres).

La debilidad principal de esos datos radica en el personal. Si consideramos que ese número de bajeles contaría aproximadamente con 8.000 cañones, con una media de diez sirvientes por cada uno se necesitarían 80.000 hombres (y no



S.M. el rey D. Carlos IV

contamos las baterías de los arsenales); si cubriésemos una sola banda de cada navío, podríamos rebajar hasta 40.000 hombres, pero nunca hubo tantos... Y es que no funcionó la matrícula de mar, por la carencia de poder marítimo (marinas mercantes y de pesca, por entonces) y la falta de cumplimiento de la Corona con los matriculados.

El Cuerpo de Batallones necesitaba casi 20.000 hombres para embarcar en todos esos buques –las guarniciones reglamentarias iban de 200 a 56, según su tamaño–. Por eso hubo que recurrir a embarcar tropas del Ejército –a veces, regimientos enteros–. Las brigadas de Artillería de la Armada apenas cubrían las mencionadas baterías de los arsenales –es de señalar que la cortina del parque del arsenal de Ferrol contaba con cien cañones–.

## Generalidades sobre las Ordenanzas de la Armada durante el siglo XVIII

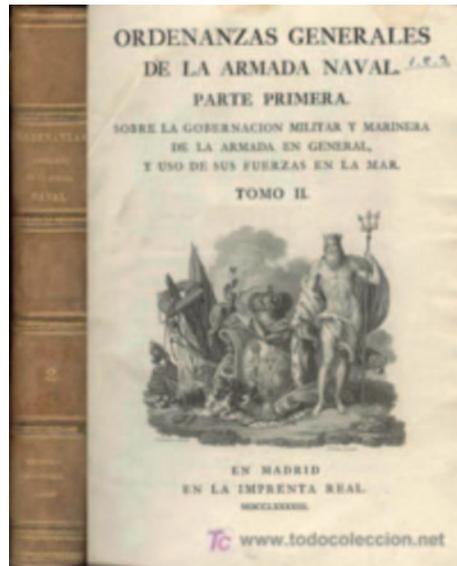
En una serie de artículos sobre las Ordenanzas de la Armada, el entonces capitán de corbeta Pedro Fernández Núñez (1974) definió el espíritu de estas de 1793 como caracterizado por cuatro notas: *religioso* («Se celarán las buenas costumbres y la vida cristiana de los equipajes como principio de todo bien, sin disimular transgresión o falta más leve al culto de la Religión verdadera ...»), *idiomático* («Hará que los oficiales de guardia manden las maniobras sin valerse de otras voces que las españolas»), *humanitario* («Los azotes [...] se darán con rebenque o mojel del menor grosor, como bastaría para tomar un rizo al juanete [...] y de ningún modo con badernas gruesas ...») y *galante* (¿feminista?) («La mujer del Capitán General, aun en ausencia de este o viudez, tendrá las mismas guardias y honores correspondientes a aquella dignidad»).

### *El problema de las Ordenanzas anteriores a las de 1793*

#### *Ordenanzas de Felipe V (1717)*

Las de Felipe V, redactadas o recopiladas por el intendente general de la Real Armada don Jose Patiño (1717), contemplaban dos jurisdicciones distin-

tas, lo que, conviviendo en espacios reducidos, fue causa de la *guerra* con el Cuerpo del Ministerio, que durará hasta 1800. Los arsenales, instalaciones fabriles, bosques y plantíos... quedaban bajo el mando de los intendentes, en tanto que las obligaciones de los oficiales generales, cuando todavía no se habían creado los departamentos ni existía almirantazgo, se definían vagamente: «Los oficiales generales que S.M. ha determinado haya por ahora en sus Reales Armadas son los Capitanes Generales, Tenientes Generales y Jefes de Escuadra. *No queda determinado por S.M. hasta dónde se ha de extender la autoridad de estos generales de mar y tierra*». Las instalaciones en tierra quedaban bajo la responsabilidad, todas ellas, del Cuerpo del Ministerio, el cual tenía Ordenanza propia.



### *Ordenanzas de Fernando VI (1748)*

Las Ordenanzas que el marqués de la Ensenada ordenó recopilar al capitán de navío don Joaquín Aguirre arrancaron bien; pero, llegados al Tratado V, «De la policía a bordo de los navíos», sostuvo peleas acaloradas por culpa de la guerra mencionada más arriba; es más: cuando llegó al Tratado X, «Del Cuerpo del Ministerio», estando, como estaba, en total desacuerdo con la *división de poderes*, incluso pidió el cese y fue nombrado mayor general de la Armada, siendo el primer oficial de Marina que ocupó tal destino.

Las Ordenanzas de Aguirre comenzaban con un problema de *traduttore, traditore*, pues *Armée Navale* se tradujo del francés en «Armada Naval», ya que el romance galo hizo al *armée* (ejército) femenino, con lo cual el del mar lo tuvieron que apellidar *navale*; pero en el castellano, desde Alfonso X el Sabio y sus *Partidas*, existían las palabras ‘armada’ y ‘flota’: «Sea la armada como cabalgada, sea la flota como hueste mayor ...» (Partida II, Título XXIV, Ley III, relativa a los almirantes).

Tampoco incluían al secretario del Despacho de Marina, ni la organización de su secretaría (ministerio), como si no fuesen parte esencial de la Armada.

Disponían, en cuanto a lo operativo, en el Tratado II, Título I, artículo 2, que todas las órdenes de operaciones (como se dice hoy en día) deberían darse a través del capitán general director general de ella, que era cargo compartido con el de capitán general del departamento de Cádiz. Pero el inmediato artícu-

lo 3 decía: «... deberán exceptuarse (...) expediciones que no tengan conexión (...) con el Gobierno de la Armada ...». Por tanto, dicho director general de la Real Armada no podía coordinar sus fuerzas, y *no se enteraba de nada* hasta que recibía, al finalizar las operaciones, los partes de campaña de los comandantes.

La dicotomía o aludida *división de poderes* dio motivo para incidentes, más o menos graves; como el que le ocurrió a don Alonso de la Rosa y Lavoisier, conde de Vegaflorida, a quien, cuando montaba el navío *San Fernando*, al ordenar al maestre de jarcia que le cambiase una driza del velacho, el tal maestre le replicó: «Esa orden me la tiene que dar el comisario», con lo que el geniuo del conde la emprendió a bastonazos con el velero, por lo cual el secretario de Marina, Campillo, del Cuerpo del Ministerio, le suspendió de empleo durante un año (BLANCO NÚÑEZ: 2001, p. 252). El maestre de jarcia, que se llamaba Antonio Castellón, estaba amparado por el capítulo XVII: «El comisario o ministro que sustituye al Intendente deberá correr con todas las dependencias pertenecientes a la Economía y Policía de los Navíos ...». Y el *capricho* del conde en gastar una driza –que estaba mucho mejor estibada– del *paquete* en el arranchado pañol, mirando por la seguridad del buque, iba «contra la economía de la Real Armada»...

Y con estas pinceladas dejamos el cuadro del 1748.

### ***Ordenanzas de 1793***

#### *Personal y material*

Para adentrarnos en el contenido de las Ordenanzas del 1793, debemos recordar la organización que regía por entonces en departamentos y arsenales; en cuanto a los segundos, muchas de sus dependencias siguen existiendo como entonces.

Cada departamento marítimo (creados por Patiño en 1726) lo mandaba un capitán o comandante general con su mayoría (estado mayor) e intendencia.

Cada departamento tenía su arsenal, con jurisdicción única desde la promulgación de las «Ordenanzas para el Gobierno Militar y Económico de los Arsenales de Marina» de 1776, cuando los arsenales pasaron a estar bajo el gobierno de un inspector general (del Cuerpo General, antecesor del AJAL), y cada uno de ellos pasó a estar mandado por un subinspector también del Cuerpo General. En 1803, los subinspectores pasaron a denominarse «comandantes generales del arsenal», y al propio tiempo se ordenó poner a extinguir el Cuerpo de Ingenieros.

En Cádiz, para apoyar la acción de la Dirección General de la Real Armada, todos sus mandos eran de un empleo superior a Ferrol y Cartagena y ejercían una labor de inspección de sus respectivos cuerpos (Batallones y Artillería de la Armada).

## *Arsenales*

Además de los citados subinspectores, que dependían orgánicamente del inspector, y militarmente, del capitán general, contaban con comisario, ayudante mayor, prácticos, contra maestres y marinería, Compañía de Guardias de Arsenales, guardalmacenes y maestranza.

En el «arsenal de los diques» contaban con los de carenar, varaderos, talleres (luego ramos), machina de arbolar y con las fábricas: herrerías, lonas, cordelería, betunes, plancha de cobre (algunas exentas, otras intramuros de ellos).

El parque del arsenal contaba con la sala de armas, polvorines locales (autodefensa) y externos, panadería (hornos de galleta o bizcocho) y talleres de cordelería, velamen, instrumentos, embarcaciones menores...

Punto importante lo constituían los almacenes, que eran de tres clases (hoy en día lo son de cuatro, al aparecer, tras 1953, el *material americano*): el general, el del excluido y los particulares (uno por buque).

Además, contaban con cuarteles para tropa y presidiarios y viviendas para el personal que, como la Guardia Civil, tenía que estar disponible las veinticuatro horas del día: general del arsenal, comisario, ayudante, mayor, capellán y prácticos.



Del Álbum del marqués de la Victoria. MNM

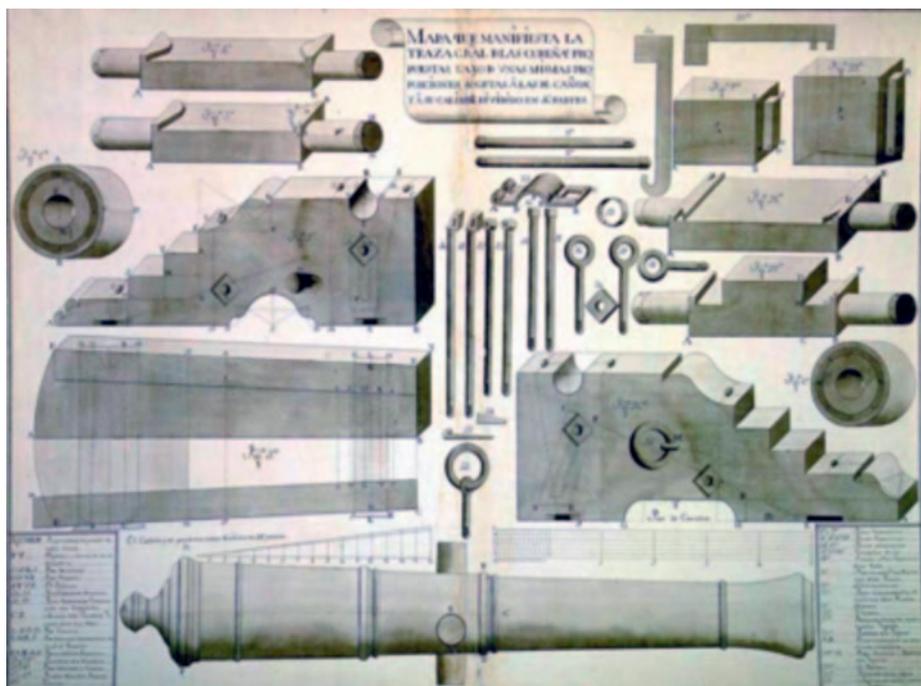
## *Astilleros*

Estaban mandados por un ingeniero comandante, que dependía directamente del capitán general. Tenían un capitán de maestranza (jefe del personal), maestros, carpinteros de ribera, carpinteros de lo blanco, calafates, herreros, veleros y peones. Y para el *movimiento*, disponían de parejas de bueyes.

Sus instalaciones contaban con sala de gálibos, herrerías, pudridero y gradas de construcción.

## *El buque y sus situaciones*

Otra cosa que debemos recordar, en aras de facilitar la comprensión de las Ordenanzas, son las diferentes situaciones de los buques: en grada, en armamento, sueltos, en escuadra, con insignia (en cuyo caso, su comandante se



Navío de tres puentes y despiece de la cureña de un cañón. Álbum del marqués de la Victoria (MNM)

denominaba «capitán de bandera»), fondeados (o a la gira), atracados (inusual), en la mar, en combate (en línea, abordaje, rendición, varada, incendio...)

Y una vez recordadas esas denominaciones, que como muchos verán no difieren grandemente de las de hoy en día, diremos que las Ordenanzas estaban presididas por una norma general: «Un sitio para cada cosa, y cada cosa en su sitio», tanto para el personal como para el material. Además, contenían las definiciones de los deberes y obligaciones de cada uno de los individuos de la escala jerárquica, tanto en destinos de tierra como, principalmente, en cada una de las situaciones comentadas para los buques cuando formaban parte de dotaciones. También describían los libros, impresos y partes, diarios que deberían rellenar cada uno de ellos, y cómo, cuándo y a quién tenían que recurrir si no hubiese acuerdo o se sintiesen agraviados.

*Escaño, redactor de las Ordenanzas*

Y llegamos a la gran obra de don Antonio de Escaño: el Tratado 3.º, Título I, de las Reales Ordenanzas de Carlos IV para su «Armada Naval», titulado

«... del Comandante de un baxel». Tratado que, según algunos, es la mejor pieza de literatura militar de Europa en el XVIII.

Comienza así:

- «Todo navío y fragata de mi Armada aun en estado de desarmo ha de tener Comandante nombrado (...) y a su orden un Oficial Subalterno» (art. 1).
- «Desde que se ponga la quilla de un navío, fragata u otro buque de guerra, ha de destinársele Comandante y dos Oficiales ...» (art. 2), como se continúa haciendo hoy en día. Como comprobarán, la vigencia de ambos artículos se mantiene íntegra; la diferencia es que el comandante de entonces tenía asignados muchos de los cometidos que hoy corresponden a las inspecciones de construcciones y obras del arsenal, donde, por cierto, hoy en día se establecen las oficinas de los comandantes de quilla, como es lógico.

Este Tratado 3.º, Título I, dispone en todo lo relativo a

- construcción, relaciones con el ingeniero director del astillero;
- armamento, relaciones con el subinspector del arsenal;
- almacén particular del buque, con toda su problemática, desde lucha contra incendios hasta las posibles *goteras*;
- la *canibalización* (así llamamos, hoy en día, a que un barco *preste* alguna de sus piezas a otro) y cómo reponerla;
- la preparación para integrarse en escuadra;
- previsiones para el posible atraque, fondeo;
- estiba de todo el material, munición, víveres, aguada;
- instrucción de la dotación (maniobra, artillera);
- cuenta y razón de todo el material;
- instrucción militar y marinera de la dotación;
- plan de combate.

El título continúa hasta completar 216 artículos. Destacaremos algunos más, pues Escaño, que había sido oficial de Artillería y de Batallones, trató, entre otras muchas cosas, de hacer marinos a los soldados:

- «Estimulará á la Tropa a que se aficionen á conocer lo marinero de los trabajos, y á los soldados que se distinguiesen en ellos subiendo á vergas y encapilladuras, y adquiriendo inteligencia de hombres de Mar, los anotará para el goce de gratificaciones que les acuerda el art. 8, Tít., del servicio de guardias en la mar, Trat. 5» (art. 109).

No incluye algo parecido para formar al marinero (que no era militar) como soldado.

Se preocupó también, enormemente, por la formación de los caballeros guardiamarinas:

- «Atenderá con todo empeño á la instrucción y adelantamiento de los Oficiales y Guardias Marinas y tendrá las dos conferencias semanarias que se prescriben en el Título de Capitanes Generales de Departamento (...) y en la mar aprovechará los [días] más oportunos para repetir las con mayor frecuencia (...) examinando (...) los diarios, sin disimular la más mínima falta de formalidad ...» (art. 110).

Como remate de perfecta literatura militar, veamos lo que dice en el artículo 114:

- «Tratará a sus Oficiales de modo que usando de la autoridad en lo perteneciente al servicio, no falte a la estimación que corresponde a sus empleos y circunstancias, haciendo que sean respetados y obedecidos de toda la Tripulación, y (...) que no padezca el decoro del empleo aun cuando se haga necesaria la corrección de la persona ...».

Como pueden comprobar, son conceptos totalmente vigentes: cambiando la cu por la ce y la equis por la jota, vale todo...

### **Las *Ideas* de Escaño para la reforma de la Marina Militar de España, publicadas en Cádiz en 1820**

Entre abril y mayo de 1807, Escaño dictó a su ayudante, el alférez de navío don Manuel del Castillo y Castro, las ideas que tenía para reformar la Marina, que su fiel ayudante consiguió publicar en 1820. Castillo, en su «Advertencia Preliminar», confirma lo que hemos comentado en otras ocasiones sobre el válido de Carlos IV: «D. Manuel Godoy no quería realmente otras reformas que las que satisfacían su insaciable codicia». También comenta que, por entonces, Escaño redactó un compendio de táctica naval, cuya publicación el mismo ayudante propuso directamente a las Cortes del Reino pues, según comenta, era obra que no tenía parangón «entre los varios autores, así ingleses como franceses ...».

Escaño comenzó dictando lo siguiente (recordamos: dos años después de Trafalgar):

«Por más que sufra el noble orgullo militar; por más que nos cueste el conceder la superioridad de nuestros competidores, es preciso confesar que los ingleses son los maestros de la mar en todos sus ramos y de todas maneras, y que cuando se trata de asuntos de marina no debe hacerse otra cosa que imitarlos ...».

Tras confesar que la condición «*sine qua non* [para curar los males de la Marina] es la puntual asistencia<sup>1</sup> á cuanto requiere este ramo», continúa con

---

(1) Es decir, pagar todos los gastos que implica su sostenimiento.

ciertas máximas y consideraciones generales, de las que extraemos las siguientes:

1) Todo sistema que no marche directa y sencillamente a su objetivo, es vicioso y perjudicial.

2) Toda marina de guerra no debe dirigirse a otra cosa que a sostener en la mar una fuerza verdaderamente militar, capaz de desempeñar sus funciones...

3) Mientras más pueda simplificarse un sistema, debe ser más ventajoso (a mayor complejidad técnica, mayor simplicidad orgánica).

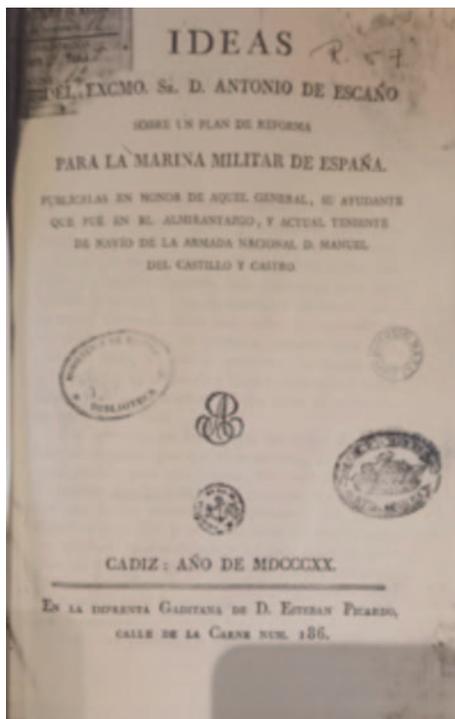
4) El sistema de la Marina española pecó desde su origen contra las máximas de los artículos precedentes. Tras enumerar todos los organismos y cuerpos que la componen y el «numeroso y casi *dixera monstruoso sistema de Contaduría*<sup>2</sup> (...) todo este gran aparato, todo este coloso erigido solamente para poner en la mar algunos buques armados, dexaría de ser

provechoso, y por el contrario arruinaría a la Nación, luego que dexase de ser útil, ó no absolutamente necesario al intento, como a mí me lo parece en mucha parte».

Escaño propone podar todas las ramas inútiles e imitar a los ingleses, que son los que han ganado en Santa María, San Vicente (donde él mandaba el *Príncipe de Asturias*) y Trafalgar (donde fue jefe del estado mayor de Gravina).

Continúa su dictado denunciando las levas de inútiles para el servicio a bordo. «Por el escotillón mayor de los navíos se vaciaron los presidios españoles», denunciaría, seis décadas más tarde, el académico capitán de fragata Salas (1870).

Acusa del vicio de exigir a los oficiales de Marina más de lo que cabe: «... el oficial debe ser físico, químico, astrónomo, ingeniero, piloto, marinero, táctico, artillero y en cierto modo, hasta político (...) ha ocurrido que por



(2) Rescaldos de la comentada guerra entre el Cuerpo del Ministerio y el General, finalizada, teóricamente, en 25/3/1800, cuando se decretó que el primero pasase a depender del Ministerio de Hacienda.

querer saberlo todo no saben nada ...». Los hubo así (verbigracia, Jorge Juan, Antonio de Ulloa y algunos más), pero eso no podía ser la norma general.

A continuación, Escaño propone respetar «el principio de la rigurosa economía», pues los buques de guerra se arman para operar en la mar, y la estancia en puerto es para una marina militar, y particularmente para la española, su «relaxación, su desorganización, su entorpecimiento, su total ruina ...»; propone también respetar el principio de «la rigurosa justicia», toda vez que por culpa de las injusticias, confiesa, «hemos perdido los mejores oficiales de nuestra armada ...». Para este principio, suponemos tendría *in mente*, entre otras, las cometidas con motivo de la pérdida de La Habana o cuando la «rota» de Santa María, todas ellas favorecedoras de los que lo habían hecho mal.

Propone, enseguida, unos límites de edad: todo hombre que pase de sesenta años debería ser inútil para mandar escuadras, divisiones o buques (Córdoba el Viejo tenía ochenta cuando lo de cabo Espartel). Por entonces nació un dicho popular: «Te deseo más vida que un general de Marina». Escaño compara: «Los ingleses, maestros en la mar», tienen marineros de menos de cuarenta años y oficiales de menos de 35, lo cual es «caro para el erario, pero necesario para el servicio ...».

Las graduaciones son una fuente de arbitrariedades y no sirven para nada. El graduado era el oficial ascendido a un empleo superior, pero sin tener vacante en el nuevo empleo —era parecido a lo que, en mis años mozos de oficial, se denominaba «ascender en comillas»—. La cosa se complicó porque en el siglo XIX se concedían graduaciones en otros cuerpos (verbigracia, capitán de fragata graduado de coronel de Infantería), lo cual originó grandes líos administrativos.

### *El sueño de contar con un almirantazgo (Estado Mayor de la Armada [EMA])*

Existían, en tiempos de Escaño, dos precedentes:

- El del infante don Felipe (14/3/1736), nombrado almirante general para procurarle rentas, cuyo cargo se extinguió cuando zarpó para Parma a posesionarse del ducado; sin embargo, tuvo la virtud de que escogió como secretario al gran don Zenón de Somodevilla (por él nombrado marqués de la Ensenada).
- El inmediato anterior al momento de su dictado, cuando Godoy, (13/1/1807) fue nombrado almirante general y protector del Comercio, es decir, controlador del comercio naval y de sus rentas, suprimido el 20/3/1808, tras el motín de Aranjuez. Escaño había sido designado para ser uno de sus vocales.

El que quería implantar nuestro reformador consistía en un verdadero Estado Mayor de la Armada, porque «el sistema inglés nos lo dice: sin almirantaz-

go no hay Marina ...». Se compondría con tres almirantes, uno de cada clase, residentes en la Corte: «... á pluralidad de votos entre todos los que la componen (...) uno, a elección del Rey, será el secretario del Despacho de Marina y presidente del almirantazgo ...»; de los otros dos, el más moderno ejercería de secretario.

A continuación, propone que para su composición:

- además de los tres almirantes, se designarán quince capitanes de navío (capitanes primeros según su reforma), relevados por tercios todos los años a partir del tercio más antiguo... por rigurosa antigüedad, y dicta disposiciones para los que están en ultramar o mandando buque;
- cada sección tendría tres escribientes, «sin uniforme, ni fuero de Marina, salario temporal, igual para todos y proporcionado a su ocupación ...».

Debería tener las siguientes secciones<sup>3</sup>:

- Instrucción y disciplina (Personal);
- Navegación y maniobra (Depósito Hidrográfico, Instituto Hidrográfico y antigua División de Táctica del EMA);
- Construcción (Dirección General de Material y ahora DIC de la JAL);
- Longitudes (perfeccionamiento geografía y navegación, a cargo de los Observatorios-ROA);
- Aprestos navales y policía de los puertos (Logística).

Para cada una de ellas define cometidos, obligaciones y responsabilidades. Da también normas para la resolución de los problemas de Justicia, es decir las relaciones del Almirantazgo con el Consejo Supremo de Justicia, y termina especificando que el personal será pagado por el Tesoro de Marina.

Finalmente: «Quedaría suprimida la Secretaría del Despacho de Marina, pasando sus asuntos a las secciones correspondientes ...» (por fin la unidad de mando, maltratada desde los tiempos de don José Patiño).

### *El Cuerpo General de la Armada*

Propone, sin tapujos, organizarlo también a la inglesa, y apostilla: «Nadie deberá presentar más de lo que realmente es, o no debe ser menos de lo que realmente represente». Propone asimismo que los empleos de los generales de Marina se denominen «almirantes» (lo cual tuvo que esperar a La Gloriosa, en 1868...)

El escalafón quedaría con estos empleos:

---

(3) Entre paréntesis indicamos dónde estuvieron o dónde están más o menos ubicadas hasta hoy en día.

- almirantes, vicealmirantes y contralmirantes;
- capitanes de 1.<sup>a</sup> y de 2.<sup>a</sup> clase;
- tenientes (una sola clase);
- guardiamarinas de 1.<sup>a</sup>, 2.<sup>a</sup> y 3.<sup>a</sup> clase.



Critica la «tiranía orgánica» de la Infantería de Tierra, pues el hecho de que una compañía terrestre necesite un capitán, tres tenientes y nueve sargentos, no significa que esta proporción sea la adecuada en las organizaciones de la Armada.

En la uniformidad pide más sencillez y menos «galoneado de oro». El uniforme de los generales de Marina era, «por Ordenanza», «en un todo igual a los de mis generales de los Reales Ejércitos», y a día de hoy las palas de verano de nuestros actuales almirantes y la faja son testimonio de ello.

Critica el uniforme reglamentario de su tiempo, por cuanto no tiene «nada de militar, porque no lo es ni puede serlo ningún uniforme galoneado ...». Alaba la sencillez del uniforme inglés, y propone uno todo azul, solapa de lo mismo (no grana), botón de ancla (no de caracolillo de oro) y cuello blanco.

Se ocupa bastante en recomendar el uso de las charreteras, «las más visibles y las que más imponen», que en la Armada de entonces se utilizaban solamente de oficial: alférez de navío, una a la izquierda; teniente de fragata, otra a la derecha; teniente de navío, una en cada hombrera, y propone que se usen hasta el empleo de almirante. Denuncia, también, los gastos insostenibles de la uniformidad.

Fija el número de almirantes, capitanes, tenientes y guardiamarinas en función de los navíos y fragatas armados; verbigracia, para veinte navíos y cuarenta fragatas, juzgaba necesarios: 2 almirantes, 4 vicealmirantes, 6 contralmirantes, 40 capitanes de 1.<sup>a</sup>, 80 de 2.<sup>a</sup>, entre 400 y 500 tenientes y, finalmente, guardiamarinas en proporción a los números anteriores. Eso implicaría que esos jefes y oficiales (para esos sesenta buques, supondrían 120 vacantes de comandantes y segundos, y las de los tenientes, que mandarían corbetas y menores) tendrían escasísimos destinos en tierra.

Enseguida define sus funciones respectivas, teniendo en cuenta que suprime «las capitanías y mayorías generales de los Departamentos como totalmente inútiles ...». Ese *centralismo ilustrado* volverá a intentar implantarlo, en 1904, el almirante Ferrándiz, quien supuso que la «radio» facilitaría absolutamente la supresión de capitanías generales, algo que es efectivo desde el pasado año 2002.



Almirante Nelson y guardiamarina Rojas (bing.com y MNM)

### *De los informes secretos (reservados) y de los recursos de «quexa»...*

Su posición es tajante y responde al espíritu nacido de la Revolución francesa:

«... ese manantial fecundo de personalidades é injusticias, este refinamiento del despotismo y de la tiranía, aunque coonestado [razonable] con el plausible pretexto de la subordinación militar, debe desaparecer igualmente de entre nosotros (...) no podría mantener en el cuerpo oficiales que no fuesen igualmente dignos (...) quedan otros recursos para conocer la conducta y méritos de los oficiales (...) sin ofender a los derechos del hombre».

No lo consiguió...

«Por el mismo principio de Justicia, debe abolirse también el sistema de recurso de quexa (...) que deben manejarse por los mismos trámites del juicio legal, castigando ejemplarmente al que promovió la quexa injusta, y mucho más si fuese calumniosa, o bien al que dio motivo para la quexa justa».  
Tampoco lo consiguió.

## *De los sueldos*

Por entonces, las diferencias de sueldo entre los diferentes empleos eran terribles. Desde el sueldo de un teniente general de la Real Armada hasta el más humilde, la escala variaba (Ordenanzas de 1717) desde los quinientos escudos de vellón de un capitán general, a los 85 de un capitán de navío, los cuarenta de un teniente de navío o los tres de un paje. Escaño aconseja que «los tenientes [cobren] el triplo que los guardias marinas de 1.<sup>a</sup> clase [no aclara su sueldo], los capitanes de 2.<sup>a</sup> el duplo que los tenientes, el de los de 1.<sup>a</sup>, 1,5 x los de 2.<sup>a</sup> y, finalmente, contras, vices y almirantes, 3.250, 4000 y 5.000 reales de vellón ...».

Implora que «nunca se falte al pago puntual de los sueldos». Su destino en los Tercios Navales<sup>4</sup> de Ferrol, de brigadier, en 1803 tuvo mucho que ver con esto, pues se le había encargado estudiar el extinguir todas las deudas contraídas por el rey con el personal de Marina; en 1802, el gobierno de Godoy había *inventado* los canallescos «cortes de cuentas», que suponían abonar una mensualidad a todo el personal del departamento y eliminar la deuda de las pagas anteriores no abonadas. No todos los departamentos sufrieron el mismo número de «cortes», y el último tuvo lugar en 1830 (recuerden lo de «Marina poca y mal pagada»).

## *De los guardiamarinas*

En este punto, Escaño se escapa de la formación a la inglesa (por entonces, los *michis*, siempre embarcados; a veces, como Nelson, desde los doce años) y recomienda una formación en colegio trufada de embarques.

En su modernidad propone:

- que las asignaturas a impartir sean: inglés, francés, matemáticas, cosmografía y navegación, maniobra, dibujo y esgrima (como gran novedad, con respecto a las que impuso Patiño en la Academia gaditana en 1717, está la inclusión de los idiomas y la supresión de la asignatura de baile);
- que sargentos retirados del Ejército, «sin tacha», les enseñen el manejo de las armas blancas y de chispa;
- que «el Rey les dará instrucción y educación marina y los padres han de costear todo lo demás»;
- que «los Guardias Marinas entren en el baldeo y limpieza del buque (...) todos tendrán sextante y antejo» (como los ingleses, que siguen usándolo, en lugar de la gola, como distintivo del oficial de guardia).

---

(4) Los Tercios Navales, es decir, toda la gente de mar de las costas de la Península, Poniente, Levante y Norte, suponían el control de la matrícula de mar en cada departamento; normalmente, las capitanaías estaban servidas por oficiales de reserva.

## *Poda de cuerpos*

Recomienda Escaño suprimir los cuerpos siguientes:

- el de Pilotos de la Real Armada: «En la reforma general que nos ocupa su clase debe quedar extinguida (...) y sus funciones pasaran a primer teniente [oficial de derrota] del buque ...». Propone que se mejore su vida a bordo y su retiro. Era un cuerpo muy reducido y fue disuelto en 1846. Su escuela estaba en Ferrol, y en realidad eran una especie de prácticos de costa.
- el de Artillería de la Armada, que considera inútil. Propone que el Ejército funda los cañones navales y que se le transfiera la fábrica de La Cavada, cuyo mejor director había sido el por entonces capitán de navío don Antonio María de Valdés y Fernández Bazán, el último de los competentes secretarios de Marina, que dimitió (1795) cuando el *affaire* Malaspina. Valdés fue el único capaz de poner en rendimiento dicha fundición (ALCALÁ-ZAMORA: 1974), que comenzó siendo civil y más tarde pasó al Ejército, terminando en manos de la Real Armada. No consiguió esta pretensión; el cuerpo, con diferentes nombres, ha llegado hasta hoy, en que está integrado en el de Ingenieros de la Armada.
- el de Capellanes, para los cuales propone su reunión con los del Ejército, a cuyo vicario general correspondería sus nombramientos y destinos. Sus sueldos deberían ser iguales a los dos tercios de los de los tenientes. La mitad de ellos estarán desembarcados (destinados en iglesias castrenses).
- y, por último, propone la supresión del Cuerpo de Ingenieros (constructores navales, creado por Gautier/Arriaga en 1770), pues lo considera absolutamente innecesario. En verdad, se suprimió muy pronto... pero se volverá a crear de nuevo por partida triple, hasta la composición actual... Propone, una vez más, seguir el sistema inglés y asegura que sería suficiente contar con un constructor en cada arsenal.

## *Cuerpos y destinos que considera necesarios*

Del Cuerpo de Contra maestres (oficiales de mar de pito), Escaño afirma: «Esta apreciable y utilísima clase, aunque más oscura en su exterioridad que los pilotos, ha prestado y presta [y sigue prestando hoy en día] en la Armada muchos y muy importantes servicios». Explica su imprescindible actuación en las diversas maniobras, y propone las categorías en que deben dividirse, las funciones de cada uno y las mejoras que deben introducirse en su clase. Termina diciendo que «el contra maestro que incurriese en el vicio de la embriaguez (...) será despedido sin remisión ...», y cómo debe ser reemplazado, en su caso, por sus subalternos o ayudantes de contra maestro.

Los capitanes de puerto declara que son muy útiles. Él conocía muy bien este destino, ya que lo había ejercido en Sanlúcar de Barrameda y, por tanto,

fue jefe de los prácticos de la Barra y del río Guadalquivir. Se muestra firme partidario de abolir la recaudación de derechos «de [toda] especie» por parte de dichos capitanes, ya que en un oficial «desdice su carácter y profesión [¿corrupción?, ¿clasismo?] (...) los debe cobrar directamente la Real Hacienda». En cuanto a los derechos de puerto y navegación, denuncia la existencia de algunos de ellos que considera exorbitantes. Dice que se cobran algunos sin que conste el motivo por el cual se impusieron, que los aranceles están mal graduados, y que debe arreglarse todo conforme a justicia.

En cuanto a la Infantería de Guarnición (Infantería de Marina, antes Cuerpo de Batallones), propone organizarla según el modelo inglés y separar a sus oficiales de los de Guerra de la Real Armada, como más tarde se hizo. El que estas líneas suscribe no está de acuerdo con ello; la proliferación de cuerpos del XIX solo produjo problemas a la Real Armada, y la conjunción, imperante hoy en día, está mucho más próxima al sistema de oficialidad del XVIII que al de los siglos posteriores. Escaño propone denominarla «Infantería de guarnición de los baxeles de guerra». En Lille (Francia), en lo que fue el antiguo Flandes español, pude visitar en 2002 Le régiment d'infanterie Royal-des-Vaisseaux 1758, perteneciente hoy en día a la *infanterie de marine*, antigua infantería colonial, que es un cuerpo del ejército de tierra galo. España, en el XVIII, debido a la escasez permanente de tropas de Marina, embarcó regimientos enteros del ejército de tierra. Ahora bien, Escaño no propone quién debe guarnecer arsenales y dependencias de tierra, lo que tradicionalmente ha sido misión de nuestra Infantería de Marina.

Considera de mucha importancia potenciar el Cuerpo de Cirujanos, y lo hace con mucho conocimiento de causa, debido a su presencia en los combates que hemos comentado durante estas jornadas. Propone que cada navío de tres puentes tenga seis cirujanos y otros tantos sangradores; los de línea, cuatro y cuatro; los sencillos, tres y tres; las fragatas, dos y dos, y los menores, uno y dos.

### ***A bordo de los buques***

Tras estudiar las dotaciones, o tripulaciones, de los buques de guerra, fija el número de oficiales necesarios para cada tipo de buque. Propone que los «segundos» sean elegidos por sus comandantes (algo muy normal en muchas marinas europeas; el escoger el comandante incluso a todos sus oficiales se practicaba en Francia en las primeras décadas del siglo XX). En cuanto a la dotación, «se seguirá al pie de la letra el sistema inglés». Los ingleses, puede decirse, tenían marinería profesional desde el motín de Spithead (Portsmouth, 16/4-15/5/1797), cuando las dotaciones de la *Chanel Fleet* protestaron contra sus pésimas condiciones de vida y exigieron incrementos salariales marchando tumultuosamente hasta Londres, donde el Parlamento inglés les dio la razón. Cabe recordar que la marcha de Nelson a la fracasada conquista de Tenerife tuvo por objeto *distráer* a la marinería de la escuadra de lord Saint Vicent.

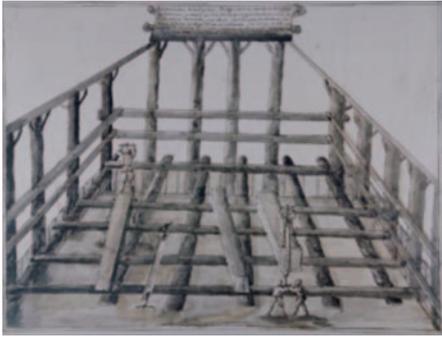
## *De la policía y disciplina de los buques de guerra*

Afirma Escaño que «el Cuerpo de los Oficiales de Guerra [General] es el alma y el resorte de la máquina de los buques armados (...) sin su perfecta policía y disciplina (...) no hay milicia naval». Y que, para que la máquina guerrera funcione perfectamente, es fundamental ocuparse de los víveres a bordo, puesto que «salud y humanidad implican calidad», y por ello enuncia las reglas para que esto se cumpla siempre.

### **Punto final**

Movido por un exacerbado patriotismo y habiendo sufrido las *impotencias* de San Vicente, Gibraltar, Espartel, Trafalgar..., su espíritu reformador llevó a Escaño a valorar positivamente todo lo inglés, toda vez que se vivían los tiempos del famoso *Britannia rule the waves*. Pero no analiza las imposiciones de la nefasta política de alianza con Francia, primero los Pactos de Familia, y luego, los firmados con los que asesinaron a la familia... La debilidad mayor de nuestra Armada dieciochesca consistió en la falta de marinería, tanto por la pésima utilización de la matrícula de mar como por las pandemias que asolaron el litoral levantino a principios del XIX. En construcción naval no teníamos nada que envidiar a nadie. Quizá la única equivocación fue hacer barcos demasiado grandes –los ingleses optaron por el de 74 cañones como el mejor para la línea de combate–. Y para botón de muestra de ese avance tecnológico español, vean más abajo un aserradero inglés dibujado por el marqués de la Victoria, y el modelo del aserradero del arsenal de La Habana, capaz de aserrar cuatro troncos al mismo tiempo, debido a la acción de una rueda vitruviana (noria) que, traída de aguas de La Habana, había quedado obsoleta. El agua entraba por ese cuadrado oscuro que ven a la derecha según se mira. Lo que sí fue un problema es que los tres últimos navíos entregados a la Real Armada fueron: *Monarca II* (Ferrol, 1794, 74 cañones), *Montañés* (Ferrol, 1794, 74 cañones), *Príncipe de Asturias* (La Habana, 1794, 112 cañones), *Neptuno* (Ferrol, 1795, 80 cañones) y *Argonauta* (Ferrol, 1795, 80 cañones). Del último, construido conforme al sistema de José Romero Landa, modificado por Julián Martín de Retamosa, se ha dicho que era el mejor navío de todos los presentes en Trafalgar. Tras esto llegó la parálisis casi total de astilleros y arsenales, y la comentada falta de pagas. Este como *asesinato* de la construcción naval se remató, cuando la guerra de la Independencia, con el desembarco de todas las dotaciones para formar regimientos de tierra; incluso se llegó a formar batallones con los obreros de los arsenales.

Concluyendo, no todo lo inglés era mejor.



Serrería inglesa (Álbum del marqués de la Victoria) y aserradero de La Habana, ambos del mismo año (1756-1757)

### **Bibliografía**

- ALCALÁ-ZAMORA Y QUEIPO DE LLANO, José (1974). *Historia de una empresa siderúrgica española: los altos hornos de Liérganes y La Cavada, 1622-1834*. Diputación Provincial de Santander.
- BLANCO NÚÑEZ, José M.<sup>a</sup> (2001). *La Armada en la primera mitad del siglo XVIII*. Madrid, Izar.
- FERNÁNDEZ NÚÑEZ, Pedro (enero 1974). Ordenanzas en sabiduría. *Revista General de Marina*. Madrid.
- GUARDIA, Ricardo de la (1914). *Datos para un cronicón de la Marina Militar de España*. Ferrol, Imprenta de *El Correo Gallego*.
- SALAS, Francisco Javier de (1870). *Historia de la matrícula de mar*. Madrid, Imprenta de T. Fortanet.

