

# LA FAMILIA A BORDO; NO, GRACIAS

## APUNTES SOBRE LA PROTECCIÓN SOCIAL EN LA ARMADA EN RELACIÓN CON EL NAUFRAGIO DE LA FRAGATA *MAGDALENA* EN 1810

Alejando ANCA ALAMILLO  
Marinero reservista voluntario honorífico



S evidente que, al igual que ahora, en el período histórico que vamos a tratar a continuación, ninguna asignación pecuniaria podía compensar el dolor que representaba la pérdida en la mar de un ser querido. No sería hasta el advenimiento de los Borbones a la Corona española cuando se relegó la idea de una caridad paternalista monopolizada por la beneficencia eclesial. De esta manera, y casi siempre a remolque de los acontecimientos, se promovieron a partir de entonces una serie de medidas legislativas concretas que pusieron los primeros cimientos de una protección social para las viudas y huérfanos de los miembros de la Armada fallecidos.

En algunos casos, aparte del dolor propio de perder a su marido, la viuda tenía que llorar también la muerte de uno de sus hijos, lo que conllevaba un desamparo, si cabe, aún mayor, sobre todo si tenía que mantener a otros vástagos menores de edad. Ese fue el caso que se dio con la viuda del comandante de la fragata *Santa María Magdalena*, Blas de Salcedo, tragedia que dio origen a una regla no escrita (hoy diríamos en el lenguaje coloquial «leyenda urbana») por la cual quedaba totalmente prohibido que se embarcaran juntos en los buques de la Armada miembros de la misma familia.

### Una endogamia motivada por las circunstancias

Tras la creación en 1714 de una fuerza naval permanente, de administración centralizada y personal militar exclusivo e idóneo para su servicio, bajo el nombre de Armada española, y gracias al nombramiento (dos años después)



Blas de Salcedo.

de José Patiño y Rosales como su intendente general, hizo que aquella experimentara una significativa transformación en su organización, que tuvo su mejor exponente en el establecimiento de un Real Cuerpo de Caballeros Guardiamarinas.

El citado estadista pensó que para dotar a la Marina de los mejores oficiales era necesario que aquellos jóvenes estuvieran dotados de virtud, capacidad intelectual suficiente para adquirir con facilidad conocimientos científicos y que tuvieran sed de gloria. Es por ello que depositó su confianza en la joven nobleza española (1), a la que se suponía una formación suficiente para al menos saber leer y escribir (2).

De esta manera, en pocos años, la oficialidad de nuestra Marina pasaría a ser en su mayoría endogámica (3), por lo que en la época dieciochesca se dieron muchos casos en los que, para facilitar la formación y «control» de los jóvenes oficiales, sus propios padres con mando solicitaron su embarque junto a ellos (4). Ofrezcamos al lector cuatro ejemplos:

---

(1) El primer antecedente de su creación lo encontramos en una carta del príncipe de Campo Florido, comandante general de la provincia y capital de Guipúzcoa, fechada en noviembre de 1716, en la que insta a los jóvenes de la nobleza vasca a incorporarse a la Armada.

(2) Sobre todo en las primeras promociones, aparte de ser poco dados a la aplicación en los estudios, muchos de ellos eran —a pesar de su privilegiada cuna— analfabetos, por lo que la estancia en la Academia de algunos se alargaba más de lo razonable. Véase GARCÍA GARRALÓN, Marta: «Ciencia e Ilustración en la Armada Española del siglo XVIII. La educación de la oficialidad», en *Vientos de guerra. Apogeo y crisis de la Real Armada, 1750-1823*. Ediciones Doce Calles S. L. Aranjuez, 2018. Vol. 1, pp. 149-150.

(3) Esta situación comenzaría a cambiar poco a poco tras la promulgación del Decreto de 17 de agosto de 1811, que dispuso la libre admisión de todos los hijos de españoles honrados en los colegios militares de Mar y Tierra en las plazas de cadetes de todos los cuerpos del Ejército y en la Marina, sin el requisito de pruebas de nobleza.

(4) También podía ofrecerse como gracia, y como ejemplo de ello podemos recordar aquí el ofrecimiento que, en 1802, el príncipe de la Paz (Manuel Godoy) hizo a Dionisio Alcalá

- En 1760 (5), Luis de Córdova y su hijo, Antonio José, sirvieron juntos en el navío *Rayo*.
- Al año siguiente (6) José de Rojas, al mando del *África*, tuvo como subordinado a su vástago Nicolás.
- En 1805, encontramos a Ignacio Olaeta Calafort, alférez de fragata, que se embarcaba en el *Santísima Trinidad*, donde era el segundo comandante su padre, Ignacio Olaeta Allende Salazar.
- Y en 1809, a bordo del *San Leandro*, el ingeniero Honorato Bouyón y su hijo (alférez de navío) Félix, tuvieron una destacada actuación para evitar su naufragio por inundación en la travesía que el navío realizaba de La Habana a Cádiz llevando ocho millones de pesos fuertes (7).

También podía darse el caso de que dos hermanos coincidieran en un mismo buque, o incluso, como pasó con el conde de Vega Florida y el marqués del Real Tesoro, que tuvieran a su servicio a sus sobrinos guardiamarinas.

### El naufragio de la *Magdalena*

No vamos a narrar con detalle este trágico suceso, por otra parte magníficamente relatado en fechas recientes en el libro del capitán de navío y exdirector del Museo Naval de Ferrol Bartolomé Cánovas Sánchez. Tan solo comentar de manera sucinta que la fragata *Santa María Magdalena* era uno de los buques de la agrupación naval hispano-británica conocida con el nombre de «Expedición Cántabra», que fue alistada con el fin de realizar varias operaciones contra las posiciones galas en aquellas costas.

---

Galiano para que su hijo, que tenía trece años y era cadete de las Reales Guardias, pasara al servicio de la Armada con el empleo de alférez de fragata, dándole la facilidad para que hiciese los estudios a bordo del buque de su padre y que fuera él el que le enseñase y examinase. Para gran disgusto de su vástago, el marino lo rechazó, influido por el hecho de que la oferta pretendía compensar el atropello que para él supuso ser ascendido a brigadier con motivo de la boda del príncipe de Asturias, al entender que por los servicios prestados le correspondía por simple justicia... Véase ALCALÁ GALIANO, Pelayo: «El combate de Trafalgar», en REVISTA GENERAL DE MARINA de febrero de 1906, pp. 198-199.

(5) Solicitud cursada el 27 de junio de 1760.

(6) Solicitud cursada el 9 de junio de 1761.

(7) Véase «Salvamento del Navío de Guerra de S. M. C. nombrado *San Leandro*, de 74 cañones, por el Brigadier e Ingeniero Director de la Real Armada D. Onorato Bouyón y su hijo D. Felix, Alférez de Navío e Ingeniero extraordinario, del naufragio inevitable de que fue amenazado en su navegación desde el puerto de la Havana de Cuba al de Cádiz i donde conducía un tesoro de ocho millones de pesos fuertes, destinado a socorrer la Península», en REVISTA GENERAL DE MARINA, febrero de 1948.



Campana y otros restos recuperados de la fragata *Magdalena*. (Foto: Jaime Antón Viscasillas).

En la noche del día 2 de noviembre de 1810, cuando se encontraba fondeada en la ría de Vivero, le fallaron los cables a causa de un recio temporal, por lo que tras abordar de manera accidental a la fragata inglesa *Narcissus* fue arrastrada por la mar y el viento hacia la playa de Covas, donde acabó por encallar en los bajos de Os Castelos.

### La leyenda

El hecho de que al día siguiente se encontraran los cuerpos sin vida de Blas Salcedo y uno de sus hijos (también llamado Blas) abrazados (8) causaría una notable impresión en las gentes sencillas de la época, por lo que no fue extraño que meses después corriera el rumor de que las Cortes habían dispuesto que en adelante no embarcasen dos familiares en un mismo buque, cosa de

---

(8) El texto más antiguo que encontramos en que se cita la manera en la que aparecieron los cuerpos es en la obra *Galería Biográfica de los Generales de Marina*, escrita en 1874 por el vicealmirante Francisco de Paula y Pavía (p. 445).

la que tenemos serias dudas al no encontrar (pese a nuestros muchos esfuerzos) disposición alguna publicada al efecto.

Es interesante aquí señalar que la Ordenanza de Matrícula vigente (9) estipulaba, en su título IV, artículo 4:

«Para que la fuerza de las Brigadas quede bien equilibrada deben estarlo los Trozos, de que cuidarán los comandantes de los Tercios y los de los Partidos, procurando también que los padres, hijos y hermanos no se incluyan en un mismo Trozo en la calidad de pares o impares, con la mira de evitar que se vean precisados a marchar juntos a campaña ordinaria, dejando abandonada su casa...»

Para mayor abundamiento, en el artículo 39 se decía:

«No se incluirá en el repartimiento o convocatoria al hijo único de un padre que constase estar destinado a campaña... ni al padre que tuviese un hijo en el propio caso; igual excepción gozará el hijo soltero de viuda que tuviese otro hermano en campaña, y proveyese a la subsistencia de su madre; extendiéndose igual excepción a cualquier otro cuya ausencia por circunstancias raras exponga en notorio riesgo su honra o hacienda...»

Como vemos, el legislador prohibía desde 1803 la presencia de familiares de primer grado solo en las excepciones indicadas, lo que no se cumplió con Blas de Salcedo pues, aparte de la pérdida simultánea de su hijo Blas, su mujer, Ana Reguera, quedaba viuda con nueve hijos y, aunque ocho de ellos eran aún menores de edad (10), el último, Tomás, era teniente del Regimiento de Infantería Iberia (11).

Otro aspecto que creo interesante destacar en dicho texto legal (título IV, artículo 43) era la capacidad que tenían los matriculados para asignar parte de sus sueldos a favor de su mujer, hijos padres o hermanos huérfanos, siempre que la cantidad no excediese los dos tercios de aquel si realizaban su campaña en Europa, y la mitad si la hacían en América. Esto deja en evidencia la pérdida económica de Ana Reguera.

¿De dónde entonces salió la creencia de esta hipotética prohibición?

---

(9) Ordenanza de 12 de agosto de 1802 de S. M. para el régimen y gobierno militar de las Matrículas de Mar, aprobada por Godoy. Las Cortes de Cádiz decidieron abolirlas en virtud del Decreto de 15 de enero de 1812.

(10) Cuatro niños, José, Eusebio, Eustaquio y Andrés, y cuatro niñas, Valentina, Concepción, Micaela y Marina.

(11) Además de su marido y su hijo Blas, Ana Reguera había perdido años antes, durante el combate del cabo de Santa María, otro hijo (Toribio), que se encontraba embarcado en calidad de alférez de fragata a bordo de la *Mercedes*.



La fragata *Magdalena*. Museo Naval de Ferrol.

La única reseña al respecto que hemos encontrado en la que se cita la inexistente norma la encontramos en el diario *El País* en su edición de 6 de diciembre de 1896:

«... La circunstancia de haber aparecido después del naufragio el cadáver del capitán de navío D. Blas Salcedo abrazado al de su hijo, guardia marina embarcado en el mismo buque, dio lugar a que se publicase una real orden prohibiendo el embarco en el mismo barco de padres con hijos o hermanos con hermanos.»

Con posterioridad, el doctor en Farmacia y cronista de Vivero Juan Donapetry Iribarnegaray, tanto en su artículo «Naufragio de la fragata *Magdalena* y del bergantín *Palomo*» —publicado en las páginas de nuestra REVISTA en el cuaderno de octubre de 1946— como en su libro *Historia de Vivero y su Concejo*, aparecido al año siguiente, se hizo eco de la misma, siendo a partir de entonces tomada la información como verdadera debido a su innegable atractivo romántico.

## La realidad

Lo que hemos constatado es que las medidas adoptadas tras el trágico suceso no fueron efectistas, sino efectivas.

Y es que, tras tenerse conocimiento del naufragio en la sesión (12) de las Cortes de Cádiz de 20 de enero de 1811, los diputados estimaron resolver que el Consejo de la Regencia tomara las medidas necesarias para socorrer a las viudas y huérfanos (13) y que se remitiera al legislativo un ejemplar de las Ordenanzas Generales de la Armada (14).

Como en ninguno de los artículos de la capital norma había una posible prohibición de embarcar a varios miembros de la misma familia, el Consejo de la Regencia elevaría el día 24 de abril al director general de la Armada un «Artículo de Oficio» que decía:

«... sin embargo de estarles prometidos inválidos, que si se les asignan no se les pagan con la puntualidad debida, sino con el atraso y postergación que es notoria de todos, y que si fenecen sobre el teatro de sus penas, llevan consigo las más amagar de dejar a sus consortes y tiernos hijos en el llanto y el dolor de haber perdido su único sostén o su consuelo para siempre... Desde hoy en adelante el marinero que más sirva gozará más; si perece, la Patria, su primera y verdadera madre, cuidará de sus hijos; si se imposibilita en defensa de la nación, ella trabajará para él, y le alimentará... el remedio de la seguridad de su pago y sus fondos. Estos serán sagrados...»

La voluntad legisladora se plasmó en el Decreto de 30 de octubre de 1811 (15), que dispondría las pensiones (de un empleo superior) a las viudas, huérfanos o padres de los fallecidos. De esta manera, Ana Requena (16) pudo cobrar la pensión, además de concedérsele la gracia, el 6 de diciembre

---

(12) Diario de Sesiones de 20 de enero de 1811.

(13) Aunque ya estaba previsto desde 1794, año en el que se creó el Monte Pío a favor de las familias de los individuos del Cuerpo de Oficiales de Mar de la Real Armada.

(14) Reseñar aquí que seguía vigente la de 1793, pues la Real Ordenanza naval para el servicio de los bajeles de S. M. de 18 de septiembre de 1802 sería derogada por la Real Orden de 8 de octubre de 1806.

(15) La *Gazeta de la Regencia de España e Indias*, en su núm. 152, de 21 de noviembre de 1811 (pp. 1.273-1.274), lo publicó con fecha de 28, pero tras encontrar el documento original en el Archivo General de Marina del Viso del Marqués, podemos afirmar que la fecha correcta es la del día 30.

(16) Años después, Ana Requena elevaría una petición a las Cortes para que a su muerte la asignación económica pasara a recibirla su hijo Tomás Salcedo, cosa que fue aprobada en la Sesión del día 21 de junio de 1823. También solicitaría algunas mercedes para sus demás vástagos, y dos de ellos fueron aceptados en el Colegio Naval, llegando Eusebio, nacido el 14 de agosto de 1804, a ser jefe de Escuadra.



Cañón recuperado del pecio de la fragata *Santa María Magdalena*. (Foto: [www.wikipedia.org](http://www.wikipedia.org)).

siguiente, de que su hijo Eusebio fuera aceptado (con dispensa de su edad, ya que tan solo tenía siete años) en el Colegio Naval.

Abundando en la protección también, aunque años más tarde, la Real Orden de 24 de octubre de 1814 dispuso que los padres pobres de oficiales muertos en acción de guerra gozaran de la pensión correspondiente al empleo de sus hijos.

### **A modo de epílogo. Exenciones, no prohibiciones**

Lo que sí hemos podido constatar es que durante el período Isabelino la normativa

en este sentido fue excepcional y limitada a casos muy concretos.

Así, por ejemplo, pasó cuando el marinero del Depósito del Arsenal de Ferrol, Manuel Muñíos, solicitó, tras haber perdido a sus padres y esposa, la exención del servicio con el fin de poder cuidar a sus cuatro hijos, cosa que le fue concedida en virtud de la Real Orden de 27 de febrero de 1861.

Otro caso fue el del marinero de la urca *Trinidad*, Luis Susa, al que en 1867 le fue concedida la exención temporal del servicio tras la instancia que elevó a las autoridades del Departamento de Cádiz en la que explicaba que, debido a que su padre se encontraba impedido, era el único sustento de su madre y hermanos menores de edad.

Con carácter más general, debemos mencionar la Real Orden de 17 de diciembre de 1863, que dispondría que a partir de aquel momento «... el derecho que tenían de exención al servicio los hijos únicos solteros e viuda o padre o de padre sexagenario a quien mantengan con su trabajo, gracia que se ampliaría al año siguiente a los matriculados que, casados, tuvieran que mantener, en su condición de hijo único a su madre o padre sexagenario pobre» (17).

---

(17) Real Orden de 28 de octubre de 1864 por la que se hizo extensiva a la Armada la Real Orden de 15 de agosto de 1861 del Ministerio de Gobernación.



Otra norma de carácter general que no deja de resultar curiosa fue la promulgada el 22 de febrero de 1873, por la cual quedaban exentos del servicio los matriculados cuyas mujeres hubieran perdido la vista. Se atendió así a la demanda de Agustina Martínez, consorte del marinero Manuel Cuesta, de la fragata blindada *Zaragoza*, «... con el fin de que pueda mantenerla y ampararla en la deplorable situación en que se encuentra; pues, habiéndose quedado completamente ciega, y careciendo de toda clase de recursos, tiene que pedir limosna para procurarse su sustento...».

Por último citaremos la Orden de 28 de noviembre de 1874 (enmarcada en la III Guerra Carlista), que circulaba la de Guerra, en la que declaraba libre al mayor de varios hermanos comprendidos en un mismo llamamiento.

Finalizamos aquí este pequeño artículo que como simple objetivo ha tenido el de citar algunos antecedentes interesantes sobre la protección social en nuestra querida Armada.

#### BIBLIOGRAFÍA

CÁNOVAS SÁNCHEZ, Bartolomé (ed.): *Fragata Magdalena. Gentes de Mar y Guerra*, 2019.

GAMBÓN FILLAT, Pedro: «Fragata *Magdalena*», en REVISTA GENERAL DE MARINA. Octubre de 1976.

GARCÍA LÓPEZ, Aurelio: *Fuentenovilla en la Edad Moderna*. Editores del Henares. Guadalajara, 2015.

GÜEMES, Fernando: *Memorial de un naufragio: panorama y circunstancia histórica del naufragio de la fragata Magdalena y el bergantín Palomo*. Edición del autor, 1991.

DÍAZ de DÍAZ, Benito: *Clamores al Gobierno Español de los sucesos observados en la Expedición Cántabra a las órdenes del Mariscal de Campo D. Mariano de Renovales*. Ediciones Vila. La Coruña, 1811.

VV. AA.: *Vientos de guerra. Apogeo y crisis de la Real Armada, 1750-1823*. Ediciones Doce Calles, S.L. Aranjuez, 2018.

Colección Legislativa de la Armada.

Estados Generales de la Armada.

*El País*.

REVISTA GENERAL DE MARINA.

Archivo General de la Marina Don Álvaro de Bazán (Legajos de reales órdenes).

La Tercera, Quinta y Sexta Escuadrillas de Aeronaves operando juntas a bordo del *Juan Carlos I* en el Ejercicio BALEAREX-19. (Foto: José Antonio Tortolero Sala).

