

ESTUDIO SOCIOLÓGICO DE LOS MINISTROS DE MARINA

José Manuel CUENCA TORIBIO
Catedrático de Historia
Soledad MIRANDA GARCÍA
Doctora en Historia

Introducción

Inexplicablemente, si no se repara en la pesarosa desatención que los gobiernos y la opinión pública de la etapa contemporánea han mostrado hacia los asuntos del mar —siempre vitales para la orientación de cualquier política seguida por nuestro Estado—, el Ministerio de Marina llegó casi a desaparecer y a englobarse con otros a lo largo del siglo XIX cuando todas las naciones europeas con voluntad de presencia en el escenario internacional más solicitud prestaban hacia ella (1). Tanto en la segunda mitad de esa centuria como en los decenios iniciales de la siguiente su Cartera fue una Cartera de entrada y hasta al público más ignorante llegaron los ecos de su devaluación entre las elites políticas y sociales (2). Desde luego no fue así, como se recordará, en el Siglo

(1) En el tomo segundo de su periódico *El Laberinto* y en una serie titulada «Un viaje a las Provincias Vascongadas, asomando las narices en Francia» y poco antes de que la Marina de Guerra conociese un inesperado y brioso impulso que la condujese pocos años más tarde a su espectacular desarrollo en los inicios de los años sesenta, Antonio Flórez escribía: «Nuestro Ministerio de Marina, podrá no conocer la aguja de marear, pero la de vivir sin hacer nada la entiende como ninguno. Convencidos los ministros presentes y pasados de que para poca salud más vale nada y que el Ministerio de Marina en España tiene poco más que el nombre, han decidido acabar con lo existente para no ser gravosos a la nación. Lo malo será, y tengo sospecha de que así suceda, de que en acabando con los pocos buques que hoy tenemos les entre el arrepentimiento, y por no quedarse del todo sin Marina, conserven el Ministerio del ramo. Partidas de grueso calibre hay en los presupuestos; pero todas pueden tolerarse menos la de una lápida sepulcral. Haga el cielo que en vez de semejante desgracia, vuelva la Marina española, por el merecido renombre que le dejaron las gentes de Trafalgar. ¡Sería horrible ver el ministro de Marina, cruzando tierras en caminos de hierro, y leer en la secretaría del ramo: Aquí nació y vivió (enferma la mayor parte de su vida) la Marina española; hasta que naufragó en calma muriendo de pereza». *Apud* RUBIO CREMADES, R.: *Costumbrismo y folletín. Vida y obra de Antonio Flórez*. Alicante, 1977, p. 100.

(2) Tal calificación de «entrada» hacía referencia a que el novel ministro, en el caso de los políticos de raza, velase en ella sus primeras armas con el conocimiento de las interioridades y dinámica de un ministerio apartado de la mirada de periodistas y comentaristas de la actualidad nacional y con escasa presencia en el Parlamento. En caso de superar este aprendizaje, el camino quedaba expedito para el encumbramiento en otras carteras de mayor fulgor; y de producirse un fracaso o revés, éstos no acarrearían desastres equiparables a una gestión desafortunada en Hacienda, Gobernación o Estado... Uno de los cronistas más afamados del Parlamento y la política españoles del primer tercio del novecientos, el coruñés W. Fernández Flórez, rompería, sin embargo, muchas lanzas por concienciar a los lectores de *ABC* de la trascendencia de un eficaz desempeño de la Cartera de Marina. Traigamos ahora sólo un texto a colación: «Siempre es labor difícil la de trazar la silueta de un ministro de Marina. ¿Qué hace en España un ministro de Marina? Muy pocos españoles están enterados. Nosotros les vemos ir paseando por el banco azul,

de las Luces, en el que los temas del mar gozaron de prioridad en los planes e intereses de los gobernantes del país, tallándose muchas veces en sus departamentos las carreras políticas más rutilantes, como fueran las del marqués de la Ensenada o la de José Campillo (3). Cuando el ciclo de sus existencia en España y en los países de su entorno histórico-cultural se cierra, con la absorción de todas las ramas de la defensa en un único departamento, parece llegado el momento de trazar al menos su esquemático recorrido.

Ciento cuarenta y dos fueron sus rectores, de los cuales dos únicamente a título interino, junto con otros veinticuatro en los que esta interinidad se compatibilizó con la dirección de otras Carteras, por lo que, obviamente, no entrarán en nuestros cálculos. Contra lo que cabía esperar en un régimen civilista como el liberal, que rigiera la vida española por espacio de un siglo, el número de entre ellos pertenecientes a la Marina con ser considerable no fue hegemónico ni abrumador: 82, en tanto que los provenientes de los cuadros políticos ascendieron a 43, siendo, finalmente, 17 sus titulares venidos de otras áreas de la Milicia; sin que se nos olvide consignar que a dos de las personalidades más conocidas que rigieran sus destinos, los gaditanos Alcalá Galiano —guardiamarina— y Montes de Oca —oficial—, diversos avatares les harían abandonar su carrera en la Armada, como sucediera respecto al Ejército con el gran administrativista oscense Alejandro Oliván (4).

Pese a la nota ya subrayada de que el Ministerio que nos ocupa fuera considerado en los mores y usos de la política liberal como primer escalón de las unidades del poder, 83 de los integrantes de este elenco ministerial no ejercieron con anterioridad o posterioridad otras funciones. La razón de ello se encuentra en el hecho de que sólo durante algo más de medio siglo —el período comprendido, en términos latos, entre la I y la II República— la

uno tras otro, siempre serios, siempre dignos, siempre callados; unos, gordos; otros, enflaquecidos; algunos, altos; otros, pequeños; otros, de regular estatura... Vienen, pasan, se sientan unos momentos en el banco de los ministros y se van misteriosamente. ¿Hacen esto tan sólo? No; su actividad, sus iniciativas, no se detienen ahí. Los ministros de Marina, como todos los ministros, tienen profundas preocupaciones, cuyos frutos nutren el *Diario Oficial*. Un ministro de Marina puede pasar un día, una semana, un mes entero encerrado en su despacho, con la cabeza entre las convulsas manos, echando sus cuentas, meditando. Al salir, un empleado de secretaría recoge sus decisiones. Estas decisiones suelen decir: "Que asciendan a capitán de corbeta a don Fulano de Tal". O bien: "El crucero *Mengáñez*, que está en primera situación, pasará a tercera situación".

»El arcano que encierran estas resoluciones para la mayor parte de las gentes, hace que todavía resulte más misteriosa la labor de los ministros de Marina». FERNÁNDEZ FLÓREZ, W.: *Acotaciones de un oyente. I. (1916-1921)*. Madrid, 1962, pp. 498-9.

(3) MIRANDA S. y CUENCA TORIBIO, J. M.: «Sociología ministerial del siglo XVIII», en *Revista de Estudios Políticos*. En toda esta época, sobre todo a partir de 1726, Marina fue una cartera clave. Su evolución desde 1705 fue, a grandes rasgos, la siguiente: 11-VII-1705: Marina integrada en la Secretaría del Despacho Universal; 30-XI-1714: creación de la Secretaría de Indias y Marina, junto con las de Gracia y Justicia, Estado y Guerra; 28-IV-1715: incorporación de Marina a Guerra; 14-I-1721: restablecimiento de la Secretaría de Marina; 12-II-1726: nueva unión a la Secretaría de Guerra; y, finalmente, 21-V-1726: restablecimiento, a título autónomo, de la Secretaría de Marina.

(4) *Idem*, «Sociología ministerial del reinado de Isabel II», en *Anuario Jurídico y Económico Escorialense*, XXVI, T. II (1993).

Cartera estuvo en manos de elementos civiles (y ello con no pocas excepciones), desempeñándola en todos los restantes tramos cronológicos marinos de guerra, a menudo por razones de simple antigüedad (5). Insistiremos en que las excepciones son aquí numerosas y a veces insólitas. Por vía de ejemplo, recuérdese que en plena cruzada conservadora Narváez nombraría en su último gabinete ministro de Marina a un intelectual, Severo Catalina, y que su sucesor, González Bravo, continuaría en la misma línea al designar para la Cartera al egabrense Martín Belda, quien, a pesar de su conocimiento burocrático del citado Despacho, concitaba la animadversión de la cúpula de la Armada, hasta el extremo de atribuirse a su denominación una de las causas esenciales del pronunciamiento de la Escuadra en Cádiz (6). Sin salirnos de esta vertiente del tema, y con el fin de aquilatar la naturaleza política de nuestro Ministerio, sería necesario precisar que aun más que de «entrada», Marina fue, *grosso modo*, entre 1870 y 1936 una cartera de las llamadas en el argot político de «combinación». En el complicado rompecabezas de la formación de los gabinetes de tal tramo de nuestro reciente pasado quedaban invariablemente, al término de las negociaciones y cabildeos, descolocadas algunas piezas, que solían encontrar «encuadre» en un ministerio desprovisto de relevancia, pero de gran prestancia histórico-social, a la que eran muy sensibles los gobernantes sin excesivas ambiciones o atraídos por la tranquilidad más que por los puestos de primera fila, donde las luchas, incluso las intestinas, eran moneda corriente. Esta segunda —o primera, si se quiere— naturaleza del Ministerio de Marina determinará que alterne su carácter de entrada con el de combinación, llegando a ocuparla varias veces personajes ya experimentados en el oficio ministerial —un Luis Silvela, Fernández Prida o un Indalecio Prieto, como ejemplos contrastados—.

No por lo que acabamos de decir algo más arriba será pequeño el número de los responsables de Marina que asumieron en otro momento de su vida política un segundo ministerio —veintisiete—; nueve de ellos conocieron esta experiencia ministerial al frente de tres carteras, al paso que siete timonearon cuatro ministerios y dos —uno de ellos nada menos que una de las estrellas más rutilantes del partido liberal, el controvertido vallisoletano Santiago Alba—, cinco, bien que su paso por nuestra cartera fuese meteórico (cuatro días: del 30-noviembre-1906 al 4-diciembre-1906), y Miguel Villanueva seis despachos en los reinados de Alfonso XII y su hijo. Dato de obligado registro es el gran número de titulares del Ministerio de Marina que alcanzaron la cumbre de la presidencia del Gobierno: catorce. De entre ellos un quinteto ejercieron Marina y Presidencia, en varios casos, como el postrero de los muchos que encabezara el general del Estado Mayor Marcelo Azcárraga, el de Francisco Silvela en el gobierno que puso fin a su larga carrera parlamentaria o el de su correligionario gallego Eduardo Dato de manera simultánea en el tercer y últi-

(5) En fecha próxima J. R. Cervera Pery dará a la luz un estudio biográfico sobre Juan Bautista Topete con nuevos datos sobre el tema.

(6) CUENCA TORIBIO J. M. y MIRANDA, S.: «Sociología de los ministros de la Restauración (1902-1931)», en *Revista de Estudios Políticos*, 75 (1992), pp. 87-130.

mo gabinete que preside (mayo 1920-marzo 1921); otros tres rigieron dos carteras ministeriales amén de la Presidencia; cuatro, tres ministerios y la Presidencia: dos, cuatro ministerios y la Presidencia, y, finalmente, personalidades tan diferentes como Allendesalazar y Santiago Casares estuvieron al frente de cinco ministerios, a más de la Presidencia (7).

Más que como dato curioso, como muestra de que el trasiego y la brevedad no llegaron siempre a erigirse en notas constitutivas del Ministerio de Marina, o que esta última se contrapesó parcialmente con la designación de la misma persona para ocuparla, recordaremos que en tiempos de Isabel II José M.^a Bustillo la desempeñaría en cuatro ocasiones —unos ocho meses en total— y Francisco Armero, seis. Durante la Restauración el fenómeno se repitió, en particular con el almirante José M.^a Beránger, que a los cuatro nombramientos en el último quinquenio de la centuria ochocentista añadía en su hoja de servicios políticos otros seis en los días más azarosos de la «Gloriosa» (8).

Cerraremos el presente apartado con algunas curiosidades ilustrativas, a la vez, de fenómenos o procesos de mayor envergadura. Entre dichas curiosidades una de las de mayor entidad es tal vez la de conocer que un apellido ilustre de la Armada, Topete, se repitió en los anales ministeriales de la Marina al encargarse de la Cartera muy fugaz y reiteradamente su hijo. En el plano civil, en la misma circunstancia se hallan Manuel Silvela y Francisco en el de la Restauración; no menos sustanciosa es acaso la noticia que nos da cuenta de que de todos los ministros de Marina que se sucedieron entre enero de 1938 y julio de 1977 tuvieron como progenitores a miembros de la jerarquía más elevada de la Flota, excepto dos, los almirantes Baturone y Nieto Antúnez cuyo padre fue médico, al igual que el de Sánchez de Toca y el de Weyler, éste castrense. Otra curiosidad de interés es la de saber que dos de los marinos presidentes de Gobierno, Juan Bautista Topete y Juan Bautista Aznar, aunque desempeñaron en su primera experiencia gubernamental la Cartera de Marina, no la simultanearon como otros marinos y civiles con la jefatura del Consejo. Y, en fin, por no alargar en exceso esta acotación, no será ocioso recordar que tanto Narváez como O'Donnell así como Cánovas ejercieron las responsabilidades de nuestro ministerio a título interino.

(7) «El Sr. Bustillo ha sido una especie de comodín de algunos presidentes del Consejo de Ministros, pero sin mezclarse en la política activa, querido de todos, su administración ha sido fecunda en detalles para la Marina. Pocos son los que después de una larga vida consiguen rodear su sepulcro de la estimación general: el Sr. Bustillo ha tenido esta suerte». *Los ministros en España desde 1800 a 1869, Historia contemporánea por uno que siendo español no cobra del presupuesto*. Madrid, 1870, III, p. 557.

(8) Digna de elogio es la benemérita labor realizada por Dalmiro de la Válgoma.

Edad de acceso al Ministerio

CUADRO I

CLASIFICACIÓN POR QUINQUENIOS

Edad	N. ^o de Min. al 1. ^{er} Ministro	% (129)	N. ^o de Min. al de Marina	%
30-34	3	2,32	1	0,77
35-39	7	5,42	7	5,42
40-44	13	10,10	11	8,52
45-49	16	12,40	12	9,30
50-54	24	18,60	22	17,05
55-59	21	16,27	25	19,37
60-64	30	23,25	34	26,35
65-69	13	10,10	15	11,62
70-74	2	1,55	2	1,55
Desconocidos	13	9,15		

Edad media de acceso: 54 años, 2 días (55 a., 1 m., 13 d. al Ministerio de Marina).

Edad máxima: 74 años (Sartorio).

Edad mínima: 34 años (Alba, Lersundi y Silvela).

Moda: 54 años (8 casos).

Mediana: 55 años.

La primera nota que debe señalarse a la vista de los datos reflejados en el cuadro I es la disparidad de edades, la amplitud del arco cronológico que abarca las selecciones ministeriales del grupo analizado: cuarenta y cinco años, que van de la juventud granada de los nombrados con treinta y cuatro años, a la ancianidad de los dos llegados a la Cartera pasada la setentena. Sin embargo, los intervalos inferiores y superiores por el número de sus integrantes son casi marginales, englobándose la mayor parte del conjunto —más del 40 por 100— entre los cincuenta y sesenta y cuatro años; es decir, en una avanzada madurez, que en el último intervalo llega incluso a la senectud en términos demográficos.

Tal nota de dispersión no es, por otra parte, característica exclusiva de los ministros de Marina o consecuencia de la extensión cronológica abarcada, sino que igualmente se ha observado —incluso, con caracteres peraltados— en las distintas fases o etapas en que hemos parcelado nuestro análisis de la elite ministerial española en su conjunto. Análoga observación cabe hacer acerca de

la edad media de acceso a la Cartera de los ministros de Marina —54 años, 2 días—, que, aun siendo de las más elevadas, se incluye dentro de las coordenadas habituales en la carrera ministerial, superada, incluso, por los de Alfonso XIII que podemos considerar como una fase continuista.

Teniendo en cuenta la amplitud cronológica que engloba nuestro estudio — más de dos siglos y medio— la relativa elevación de la edad de acceso ministerial no puede tener, como en otras ocasiones, una causa en la coyuntura política. Por el contrario, esta posible explicación se halla en el hecho de que se trata de un ministerio de carácter militar y pilotado en la mayor parte de su trayectoria por miembros de las Fuerzas Armadas —69,7 por 100 de los ministerios: 58,45 por 100 marinos; 11,97 de Tierra—, cuya cooptación al Despacho se basaba y dependía en mayor medida de la experiencia y de la antigüedad en el Cuerpo —especialmente en la Armada, más apolítica que el Ejército— que de la precocidad de brillantes carreras políticas como en el caso de los civiles.

CUADRO II

CLASIFICACIÓN POR QUINQUENIOS DE LA EDAD DE LOS MINISTROS MARINOS, MILITARES Y CIVILES

Edad	Núm. marinos	%	Núm. militares	%	Núm. civiles	%
30-34			1	6,25	2	5,71
35-39	2	2,56	2	12,50	3	8,57
40-44	4	5,12			9	25,71
45-49	9	11,53			7	20
50-54	10	12,82	6	37,5	8	22,65
55-59	13	16,66	4	25	4	11,42
60-64	27	34,61	3	18,75		
65-69	11	14,10			2	5,71
70-74	2	2,56				

Edad media de los min. marinos: 57 a., 3 m. y 26 d. (57,32).

Edad media de los min. militares: 52 a., 1 m. y 15 d. (52,12).

Edad media de los min. marinos y militares: 56 a., 5 m. y 1 d. (56,43).

Edad media de los min. civiles: 48 a., 4 m. y 15 d., (48,37).

Tal afirmación se patentiza más claramente si analizamos por separado el comportamiento cronológico de los tres subgrupos que integran el elenco estudiado: marinos, militares y civiles. Si prescindimos de estos últimos, el número de intervalos quinquenales que engloban las edades permanece inalterable, bien que se observe un envejecimiento del grupo con la disminución de los porcentajes de los escalones superiores y el consiguiente aumento del de

los inferiores; asimismo se registra una mayor concentración de casos entre los cincuenta y los sesenta y cuatro años, que llega a rebasar el 67 por 100.

Por otra parte, el comportamiento de los tres subgrupos es, además, bastante disímil en cuanto a la edad media de llegada al despacho ministerial. El caso de los civiles, su relativa juventud respecto a los otros subgrupos y al conjunto —48 años, 2 meses, 17 días, semejante a la media de la elite ministerial de fases «rupturistas» como el sexenio democrático— parece abonar la idea apuntada *supra* de que, para los políticos de oficio, el Ministerio de Marina fue, en ocasiones, un puesto de «entrada» en la carrera de gobernante.

En el extremo opuesto se halla el comportamiento de los marinos, cuya edad media de acceso a la poltrona supera en más de nueve años —57 años, 3 meses, 26 días, muy superior también a la de toda la elite ministerial española—. La índole peculiar de su actividad profesional que, en muchas ocasiones, los aleja de los centros de poder, sus largas permanencias en Ultramar, puede ser otra de las tantas explicaciones de que el Ministerio les llegase casi a la hora del retiro, situación que no se producirá en los ministros militares que, aunque de edad más avanzada que los civiles, llegaron a ocupar el Ministerio con la media de 52 años, 1 mes y 15 días.

Edad obituaría

CUADRO III

CLASIFICACIÓN POR QUINQUENIOS DE LA EDAD OBITUARIA

Edad	Núm. de ministros	% (125)
35-39	2	1,60
40-44		
45-49	1	0,80
50-54	3	2,40
55-59	6	4,80
60-64	21	16,80
65-69	22	17,60
70-74	23	18,40
75-79	22	17,60
80-84	15	12
85-89	5	4
90-94	4	3,20
95-99	1	0,80
Desconocidos	17	11,97

Edad media obituarial: 71 años.

Edad máxima: 96 años (J. Pezuela).

Edad mínima: 37 años (Montes de Oca), 39 años (Severo Catalina).

Media: 71 años.

Muertes violentas: 8 (un suicidio).

A diferencia del análisis realizado con otras elites enmarcadas en tramos más cortos, no trazaremos aquí, por su imposibilidad más que por su irrelevancia, ninguna glosa. Carecería de significado, en efecto, englobar comportamientos ante la muerte tan dispares como los del setecientos y el siglo actual, y pretender cualquier referencia o cotejo demográfico de índole general. Bastará, pues, con señalar que, pese a ello, el cuadro obituario que nos ocupa se halla dentro de los parámetros observados en la cúpula ministerial en su conjunto: arcos cronológicos muy amplios; casos aislados de vejez muy avanzada y de tránsitos prematuros; concentración entre los sesenta y los ochenta años, e, igualmente, una edad media obituarial —71 años— comprendida en el sector centro de las establecidas en las distintas fases estudiadas: entre los 67 y los 74 años. Nada, por consiguiente, digno de resaltarse en este aspecto, ya de que, incluso el peralte de la edad media obituarial, responde a la misma causa comentada en otros trabajos; esto es, la presencia de un grupo biológicamente seleccionado, que antes de su integración ministerial ha visto transcurrir ya más de la mitad de su trayectoria vital, y cuya esperanza de vida en ese momento es muy semejante a la de sus conciudadanos de su misma edad.

Como apunte final de este párrafo llamaremos la atención acerca de la desorbitada presencia de la violencia en la forma de muerte de los titulares de nuestro Ministerio. Claro es que se trata de una cartera militar donde tal circunstancia podría no ser insólita o inusual. Pero la significación del hecho dimana, en este caso, de que dichos óbitos no se produjesen en acciones de guerra, sino como resultado de la represión política, afectando tanto a civiles como a militares durante la tragedia de 1936. Si uno de los dos únicos ministros marinos de la II República, Azarola, fue víctima de la represión de la zona nacionalista, Abad Conde, Salas González, Mateo García de los Reyes lo fueron en la republicana; y cabe también adscribir en la primera el fusilamiento, ya en el otoño de 1940, del presidente de la Generalitat, Luis Companys. Tiempo atrás, la noble y romántica figura del gaditano Montes de Oca pagó igualmente tributo a la insania hispana. Mas el abanico de su barbarie no queda agotado con los ejemplos precedentes, a los que hay que unir el magnicidio perpetrado en la figura del líder de los «idóneos», Dato, poniendo el suicidio novelesco en aguas del Pacífico de José Pareja Setién, término a este espectacular y terebrante muestrario.

Extracción geográfica

CUADRO IV

EXTRACCIÓN REGIONAL

Región histórica	Núm. de ministros	% (128)	%(142)
Andalucía	40	31,25	28,16
Aragón	3	2,34	2,10
Asturias	4	3,12	2,79
Baleares	2	1,56	1,40
Canarias	2	1,56	1,40
Castilla la Nueva	10	7,81	7,04
Castilla la Vieja	4	3,12	2,79
Cataluña	4	3,12	2,79
Extremadura			
Galicia	25	19,53	17,60
León	1	0,78	0,70
Murcia	10	7,81	7,04
Navarra	2	1,56	1,40
Valencia	4	3,12	2,79
País Vasco	7	5,46	4,92
Ultramar	9	7,03	6,29
Lima	3		
La Habana	2		
Montevideo	1		
México	1		
Santiago de Cuba	1		
Manila	1		
Otros			
Milán	1		
Desconocidos	14		9,85

Andalucía figura, como se ve, a la cabeza del reclutamiento de la cúpula de nuestro Ministerio. Otra región en la que al igual que en aquélla la mitad de sus provincias están bañadas por el mar, Galicia, ocupa el segundo puesto en la aportación de los cuadros supremos de la Marina. El tercero en que se sitúa Murcia se debe indudablemente, como analizaremos dentro de un instante, al peso ejercido en ella por Cartagena, cuya existencia ha estado durante siglos más que vinculada, absorbida, por el encuadramiento castrense-administrativo de los problemas y asuntos del mar. El cuarto puesto de Castilla la Nueva responde a motivos diametralmente opuestos a los acabados de reseñar para el caso murciano. Fértil vivero de vocaciones políticas por la presencia en ella de la Corte y de los poderes supremos del Estado, un buen número de los ministros de Marina de extracción civil nacerían en ella, principalmente en Madrid. El puesto en que hallamos al País Vasco no ofrece singularidad alguna y se acomoda a la tradición histórica y a los comportamientos sociales más invariables y comunes en dicho territorio. Alguna extrañeza produce, empero, los de Asturias, Valencia y Cataluña, especialmente el del primero, ya que a la secular incardinación del Principado en el corazón mismo de las actividades y preocupaciones náuticas de nuestra patria, ha unido una especial vocación política que ha peraltado con frecuencia los servicios de sus naturales en los vértices del poder. En Cataluña y en la Comunidad Valenciana la presencia del mar en sus empresas y economías encontrará, sin embargo, un poderoso elemento reductor, sobre todo, en el caso del Principado, en su menguada aportación a las ringleras ministeriales, salvo escasos y muy cortos períodos de la historia nacional. Tampoco implicarán novedades dignas de reseñar los lugares en que hallamos la contribución de los dos archipiélagos, habida cuenta de la característica que con respecto a Cataluña y Valencia acabamos de registrar, esto es, su exigua representación en las filas ministeriales. Región interior por excelencia, Extremadura, ninguno de los nacidos en ella tendría la responsabilidad de los asuntos del mar.

Extremo de igual e incluso de mayor importancia que el que nos ha ocupado y en estrecha relación con él, claro está, es el análisis de los ministros «propiamente» marinos que tuvieron como lugar de nacimiento las distintas regiones o comunidades de la Península y sus archipiélagos. Conforme era previsible esperar, el cuadro anteriormente descrito no sufrirá ninguna variación sustancial, al cotejarlo con este segundo. Andalucía (36; el 44,44 por 100 de los ministros marinos), Galicia (diecisiete) y Murcia (siete) aparecen con los contingentes más nutridos. El hecho no es más que el corolario de radicar en sus respectivas geografías los tres núcleos básicos del dispositivo marítimo español. Si alguna nota llamativa resalta en esta vertiente es la de la elevada aportación civilista de Asturias, Valencia e incluso Galicia; aunque, bien mirado, ello no sea otra cosa más que el resultado lógico de la preocupación de sus gentes por los temas de la mar y el impacto de sus asuntos en toda la existencia de dichas comunidades. Muy ilustrativo resulta el caso de la última. En tiempos de la II República,

cuatro de los ministros de Marina fueron coruñeses, tres de ellos civiles, y algunos con asiduo comercio con los temas marinos, como, v. gr., Gerardo Abad, catedrático de la Escuela de Comercio de Vigo y director de la

CUADRO V

ORIGEN URBANO

Capitales de provincia	Núm. de ministros
Cádiz	12
Madrid	9
La Coruña	4
Vitoria	3
Oviedo	2
Valencia	2
Sevilla	2
Bilbao	2
Palma de Mallorca	2
Albacete	1
Barcelona	1
Burgos	1
Córdoba	1
Cuenca	1
Gerona	1
León	1
Pontevedra	1
Zaragoza	1
Total	47 : 36,71 %
Grandes pueblos	
El Ferrol	13
San Fernando	12
Cartagena	8
Puerto de Santa María	3
Jerez	2
Algeciras	1
Cabra	1

Corella	1	
Gijón	1	
Morón	1	
Santiago de Compostela	1	
<hr/>		
Total	44	34,37 %
<hr/>		
Total origen urbano	91	71,09 %
<hr/>		

Escuela Náutica de La Coruña, ciudad de la que fue concejal y alcalde (1915). Igual cabe afirmar, en la primera década del siglo, del célebre abogado pontevedrés Eduardo Cobián y Roffignac, ministro de Marina en dos ocasiones (julio-diciembre 1903; enero-junio 1905) antes de ocupar, también por dos veces, el Despacho de Hacienda.

A la vista de los datos hasta el momento registrados no puede menos de parecer natural el origen urbano de la elite ministerial aquí estudiada, pero en proporción inferior al glogal de la sociología de la cúpula dirigente en toda la andadura contemporánea. La antinomia de sencillez-complejidad, ambigüedad y nitidez, que perfila la fisonomía del Ministerio de Marina en numerosos aspectos volveremos a encontrarla en el terreno mencionado. Podría así estimarse que la nota de tradicionalismo que algunos de los historiadores de la España contemporánea encuentran muy alzaprimada en su trayectoria y actividad se debería, en última instancia, a ser muchos de sus titulares típicos exponentes de la España profunda y de uno de los términos de la dialéctica campo-ciudad, mundo rural-mundo urbano, que atraviesa gran parte de nuestra contemporaneidad. Sin embargo, y como aludiremos dentro de un instante, las auras cosmopolitas dieron igualmente tono en numerosas ocasiones a un Cuerpo cuyo enclaustramiento más provenía de su endogamia que de su formación y orígenes. En todo caso, queda aquí tan sólo hecha mención de una cuestión tan importante como todavía poco analizada para el estudio riguroso no ya de la cúpula de la Marina, sino del ser y la actuación de todos los componentes de la Armada.

Cuarenta y cinco de los integrantes del elenco ministerial vendrían al mundo en una capital, y un número casi idéntico en grandes núcleos urbanos como El Ferrol, San Fernando y Cartagena; sin que las grandes ciudades, con la excepción ya explicada de Madrid, ofrezcan, un tanto curiosamente, una contribución destacada al porcentaje indicado. También entra dentro de la normalidad la notable comparecencia de ciudades hispanoamericanas, en particular las más vinculadas al mar. Rasgo cosmopolita que impregnará las tradiciones de la Armada y que aún hoy influye sobre algunos de sus talentos más atractivos.

Origen social

Conforme a las pautas que rigieron la recluta de los cuadros de mando de los Ejércitos de Tierra y Mar en la monarquía borbónica hasta la desaparición del Antiguo Régimen, no puede provocar extrañeza alguna la cepa nobiliaria de un porcentaje elevado de los hombres que pilotaron el Ministerio de Marina (8). Incluso tras el consolidamiento del sistema liberal, la extendida endogamia de este cuerpo castrense determinaría que dicha nota apenas se desdibujase y perdiera interés. Consignemos que dentro de los 25 titulados que encontramos en el escalafón ministerial, catorce de ellos habían sido investidos por la dinastía borbónica —sobre todo en el XIX—, mientras que los blasones de los restantes tenían origen más antiguo, no dejando de ser elocuente el que otros seis pertenecieran a la nobleza titulada, aunque ellos no detentaran ningún título.

Subrayada dicha característica, que hace del análisis de esta parcela de la sociología del Ministerio de Marina uno de los campos más fáciles de roturar, en fuerte contraposición a lo que sucede con el resto de los Departamentos ministeriales, salvo, obviamente, el del Ejército (aunque en menor medida que aquél), pasaremos a acotar que un número considerable —treinta y uno— vieron la luz en hogares marineros, en tanto que, ya con guarismo menor —nueve—, otro número estimable tendría como progenitores a soldados de las fuerzas de Tierra (9). Asimismo, anotaremos que en mansiones abogaciles mecieron su cuna una cifra no del todo desdeñable de futuros titulares del Ministerio de Marina —ocho—, siendo menor el de extracción mesocrática —cuatro—. Si no faltaron los orígenes acomodados e incluso opulentos en las carreras de algunos ministros, tampoco dejarían de contarse, como acabamos de ver, los de extracción modesta y hasta humilde; aunque la balanza se inclinará, en todo momento, y de forma indisputable, a favor de los primeros. Entre éstos podrían citarse, en una larga lista, a gentes como Escaño, Vázquez Figueroa, Roca de Togores, Casares Quiroga, etcétera. Y entre los segundos, los nombres de Indalecio Prieto, Gerardo Abad Conde o de Vicente Irazo comparecen a certificarlo.

Centros de formación, títulos académicos y profesiones

La uniformidad de la porción más cuantiosa de la elite considerada y el ingreso en las filas de la Armada a edad muy temprana hasta mediados del ochocientos hará que, en puridad, la indagación de este costado de nuestra investigación se circunscriba casi exclusivamente al elemento civil. Es sabido

(9) Aunque no fuera, como es bien sabido, ministro de Marina, pero sí exponente muy vigoroso de los caracteres que han moldeado la cúpula de la Armada en la España del siglo XX; será oportuno recordar a tales efectos el ejemplo de Carrero, cuyo progenitor perteneciera al Ejército de Tierra, así como sus ancestros: «Desciendo de cuatro generaciones de militares y esto en España es bastante...». TUSELL, J.: *Carrero, la eminencia gris del régimen de Franco*. Madrid, 1993, p. 24.

cómo en el siglo XVIII y en los decenios inaugurales del siguiente los hijos de la nobleza superior y segundona destinados o vocacionados por las carreras de las Armas —en las que, importará repetir, ingresaban en ocasiones antes de llegar a la frontera de la adolescencia— realizaban sus estudios primarios en la casa paterna al cuidado de algún sacerdote o instructor particular. De ahí que la constatación de algunos centros de segunda enseñanza en los expedientes académicos se atenga casi exclusivamente al famoso seminario de Vergara —erigido, como se sabe, avanzado ya el setecientos— y al Seminario de Nobles de Madrid; a la par que los de formación eclesiástica o estatal —éstos una vez universalizada la enseñanza, al menos la primaria— atañe de ordinario a los cuadros civiles de la cúpula ministerial, como sucederá igualmente, es obvio, cara a la formación superior.

La aportación de la Universidad Complutense —catorce— es, como cabía

CUADRO VI

CARRERA PROFESIONAL

Abogados	14
Abogado del Estado.....	1
Diplomáticos.....	3
Catedrático Universidad	6
Catedrático Esc. Com.	1
Carrera funcionarial	9
Ingeniero agrónomo.....	1
Médico	1
Comerciante.....	1
Ganadero.....	1
Taquígrafo.....	1

esperarse de lo dicho anteriormente, avasalladora, figurando la de Santiago en segundo —cuatro— y también lógico lugar, seguida de Barcelona, Zaragoza y Valencia, todas con dos, figurando la de Oñate con uno y la Sorbona con dos. En el mismo plano en que ahora nos desenvolvemos, resultará interesante dejar constancia de que más de la mitad de los ministros civiles de Marina siguieron la carrera de Derecho, al tiempo que siete de entre ellos obtuvieron la borla de doctorado y tres cursados dicha carrera con otras, mientras que uno de los doctorados se licenció en Filosofía y Letras y el primer ministro Allendesalazar, ingeniero agrónomo, ampliaría posteriormente su bagaje intelectual con la licenciatura en ciencias jurídicas. Dos de los tres ministros galeños incluidos en el censo de Marina se doctoraron como paso previo para la cátedra. El otro médico, el aragonés Iranzo Enguita, coronó a su vez los estudios de Magisterio y Derecho. Otro maestro alcanzó igualmente la toga.

Una vez más, el ejercicio de la abogacía resaltarán sin rival a la hora de con-

tabilizar las profesiones de los ministros civiles. El foro, pasaporte para toda la rosa de los vientos en la política liberal, también otorgaba las patentes y credenciales más seguras o, al menos, más numerosas para nuestra poltrona. La carrera funcional, con tantos ligámenes en la época con el mundo de la toga, será igualmente otro de los viveros por excelencia de los cuadros ministeriales de la Marina. Dentro de los parámetros que encuadran la sociología ministerial de la Restauración y la II República —en la que, en algunos extremos, no hay solución de continuidad ni ruptura—, la nutrida comparecencia de los catedráticos en el escalafón ministerial de Marina viene a ser normal como también, en menor medida, la de los diplomáticos. Las restantes profesiones que figuran en el cuadro con la unidad solamente, refrendan el amplio abanico social en que se reclutó la elite del poder en los tiempos de la monarquía liberal y de la II República, aunque, insistiremos, su insignificante porcentaje aconseja no llevar muy lejos las expensas exegéticas.

El que figure un taquígrafo en la nómina de los ocupantes del Ministerio nos emplaza a abordar muy someramente un tema que encontró eco, a veces desmedido, en los medios de información de la época. La valía intelectual y gestora de «don Inda» no fue discutida nunca en un país cuya aretología social ha estado siempre muy informada por los prestigios —y también por los oropes— educativos y académicos. Sin embargo, en alguna ocasión los humoristas de la Restauración y la II República batanearon, a propósito de su profesión hipocrática o jurídica, a algunos de los ocupantes de la Cartera de Marina, con manifiesta injusticia en ciertos casos como, v. gr., en el de Amalio Jimeno, cartagenero de ilustre prosapia, sin reparar en que era hijo de un prestigioso militar que atesoraba un ancho caudal de conocimientos náuticos; y algo semejante cabe decir de su conterráneo Rocha (10).

Carrera político-administrativa

En esta dimensión, como en todas las restantes del tema estudiado en las presentes páginas, debe partirse de la división entre elementos militares y civiles. En cuanto a los primeros, estaba dentro de la naturaleza de las cosas el que la proporción de capitanes generales o comandantes generales de apostaderos tuviesen una representación muy cumplida en la cúpula ministerial. Y por igual

(10) «[...] fue nombrado ministro de Instrucción Pública. Esto hizo creer al señor Gimeno que los dioses querían a todo trance que consumiese los preciosos años de su existencia en el régimen de los asuntos pedagógicos de su Patria. Hombre inteligente, se preparó para ello. Y cuando creía poder ser útil en tal cometido, una nueva situación liberal le hizo ministro de Marina. Pacientemente, sufriendamente, sin que nadie le haya oído jamás una queja, el señor Gimeno se consagró a estas nuevas cuestiones. Se instruyó, almacenó cultura; supo, después de fatigosas indagaciones, lo que era un torpedero, en qué consistía un acorazado, a qué extraño objeto se suele adjudicar el nombre de crucero protegido; ya distinguía un teniente de navío de un condestable, y trabó conocimiento con algunas palabras difíciles de la tecnología de la Armada. En estos momentos... El ilustre hombre público es llamado a ocupar la cartera de Estado. Y el señor Gimeno suspiró, miró a los cielos reprochadoramente y aceptó». FERNÁNDEZ FLÓREZ, W.: *Acotaciones de...*

CUADRO VII

CARGOS POLÍTICO-ADMINISTRATIVOS

Subsecretarios	16
Directores generales	8
Embajadores	12
Intendentes	3
Gobernadores	14
Comandantes apostadero	19
Capitanes generales	28
Director general Armada	4
Virrey	2

regla el contingente de directores generales y, en especial, de subsecretarios en los segundos será muy copioso. Más inesperado es el elevado guarismo alcanzado por los embajadores y los alcaldes, siendo el de estos últimos incluso superior al de los gobernadores civiles, otro de los viveros por antonomasia de los elencos ministeriales y cometido casi obligado en el *cursus honorum* ministerial de la España liberal y aun en la de los decenios centrales de la centuria que ahora acaba.

Carrera parlamentaria

Según es harto sabido en la Cámara Alta de casi todas las legislaturas que contaron con ella, los marinos hallaron una participación muy estimable. Por consiguiente, no sorprende la cifra de los que de entre ellos serían un día llamados a regir su ministerio, menor con todo que el de los diputados, bien que en un buen número de casos ambas funciones serían desempeñadas por futuros rectores de la Cartera antedicha, ejercida igualmente con los más altos cargos de ambas Cámaras, salidos, lógicamente, del vivero común de procuradores o diputados y senadores (11). Con todo, habrá que recordar en este punto

(11) El mismo autor se lamentaría en tiempos de la II República de que a varios de los ministros de Marina les faltase ahora, a más de la cualificación profesional, los rudimentos del ejercicio de gobierno: «Desde el banco de los ministros —azul como el mar en el crepúsculo— contempla el señor Giral la marejadilla de las enmiendas. Vedlo. Es el amo de cuanto se mueve sobre el océano llevando cañones de España. Ayer era rector de la Universidad y le saludaban los bedeles. Hoy, si al salir del congreso se encuentra tres, seis, nueve contra maestros de la Armada, los tres, los seis, los nueve contra maestros de la Armada se cuadrarán, golpeando los talones, y sostendrán la mano durante unos segundos a la altura de la visera. Cuando él lo diga, los buques pasarán a ésta o a la otra situación. Él firmará los ascensos y los traslados de los marinos, dispondrá las pruebas de velocidad, las de tiro al blanco y las de las estaciones de torpedos. Si le da la gana cada marinero puede encontrar un chorizo en su plato todos los días de fiesta.

que a varios ministros le fue otorgada la senaduría con posterioridad a su paso por los Consejos de la Corona, a la manera, por ejemplo, de Ramón Auñón, marqués de Pilares, capitán general de la Armada, senador vitalicio a partir de 1911, después de haber sido diputado por Cádiz en varias legislaturas.

CUADRO VIII

CARRERA PARLAMENTARIA

Diputados	30
Próceres	1
Procuradores	4
Senadores electos	16
Senadores vitalicios	11
Diputados y senadores electos	9
Diputados y senadores vitalicios	10
Presidente Cortes	3
Presidente Congreso	3
Vicepresidentes. Congreso	3
Presidente Senado	3
Vicepresidentes. Senado	5

El universo cultural

Dado que, en términos globales, la densidad cultural no constituye la característica más saliente de las elites políticas españolas, así civiles como castrenses, el discreto nivel presentado por el Ministerio de Marina se inserta en las coordenadas generales. Hubo, naturalmente, no pocas excepciones, no sólo en cuanto a las personas, sino también respecto a los períodos. Así, la Marina ilustrada se distinguiría por el ancho universo mental de los saberes, a veces

Y esto lo consiguió el señor Giral estudiando Química. Porque es la verdad. El señor Giral no pudo ser sorprendido nunca en la meditación de ningún problema naval [...].

«Según declaró el señor Guerra del Río en la sesión del viernes, Companys estuvo algún tiempo preso en un buque. La soledad del cautiverio ha sugerido a quienes la sufrían ideas muchas veces asombrosas. Indudablemente allí comenzó el señor Companys a interesarse por los asuntos navales, ya que antes de esta ocasión no se encuentra en su agitada biografía ningún indicio que permita achacarle preocupación alguna por el océano. Lo que pensó desde entonces quizás no lo sepan más que él mismo y el jefe del Gobierno que le llevó a tal cargo. Pero algo pensó. Algo decisivo que obscureció de repente la amable figura de Giral. Y hoy —todos lo sabemos— no se desbanca a un ministro tan fácilmente. Cuando Companys hizo saltar a Giral puede creerse que no viene a hacernos perder el tiempo» *Ibíd.*, II (1931-1933), Madrid 1962, pp. 112 y 284-5.

enciclopédicos, de muchas de sus figuras más relevantes (12). Más tarde, en la etapa liberal, al convertirse de ordinario en un ministerio de «entrada» en el organigrama gubernamental y en la biografía de buena parte de la elite política, sus responsables no serían por lo común personalidades descollantes, que rompieran por su genio o carácter los moldes del *cursus honorum* ministerial. No obstante, se contaron entre sus ocupantes personalidades destacadas en el cultivo de las letras o las ciencias, a la manera de Alcalá Galiano, el duque de Rivas, Oliván, el marqués de Molins, Severo Catalina, el contralmirante Segismundo Bermejo, Sánchez de Toca, Pedro Rahola, etcétera.

Por lo demás, convendría distinguir aquí entre la posesión de un orbe intelectual amplio y bien arquitrabado, y el dominio y la competencia en las disciplinas y cuestiones específicamente náuticas; y en tal terreno debe hacerse justicia al alto grado de preparación que, en conjunto, tuvieron los marinos-ministros, según lo atestiguan, entre otros muchos, Mazarredo, Gabriel Ciscar, Vázquez de Figueroa, Antequera, Miranda Godoy... (13). A pesar de ello, debe reconocerse que los ministros de Marina provenientes de los escalones de la Armada se movieron con menor fortuna o encontraron mayores dificultades que sus camaradas de las fuerzas terrestres para ocupar sitials y sillones en las academias nacionales. Muy significativo de lo expresado será el que un presidente de la Real Academia de la Lengua, fugaz ministro de Marina en la juventud de su dilatada andadura (16-marzo-1845 a 5-abril-1846); el conde de Cheste (1810-1906), perteneciera al arma de Caballería (14). Si en las instituciones antedichas siempre se ha procurado recabar el concurso de algún soldado ilustre procedente del Ejército, esta atención se ha visto más descuidada a la hora de contar con el de almirantes, vicealmirantes o contralmirantes, como expresión del postergamiento inconsciente de una temática como la marítima de capital importancia para comprender nuestra lengua e historia, nuestra literatura y arte, nuestra cultura, en fin.

(12) La consulta de la clásica obra de F. P. Pavía, será al respecto muy provechosa: *Galería biográfica de los Generales de Marina, Jefes y personajes notables que figuraron en la misma corporación desde 1700 a 1868*. Madrid, 1873, 3 vols.

(13) Proporciona noticias de interés acerca de la obra reformista de José Vázquez de Figueroa, CASTILLO MANRUBIA, P. en *La Marina de Guerra en el primer tercio del siglo XIX (organización, Dotaciones, Buques, Arsenales y Presupuestos)*. Madrid, 1992.

(14) MARQUÉS de ROZALEJO: *Cheste o todo un siglo (1809-1906)*. Madrid, 1935.