LA FORMACIÓN DE LA MARINA ESPAÑOLA EN EL SIGLO XVIII

Jesús Pradells Nadal

A lo largo de todo el siglo XVIII el Ejército y la Marina fueron instrumentos fundamentales de la política exterior. El Ejército constituía el elemento vertebral del poder militar de las monarquías europeas, mientras que, por lo general, las escuadras navales debían dar cobertura a las operaciones de transporte de tropas, salvaguardar las rutas de abastecimiento, contribuir a las operaciones de bloqueo y procurar causar el mayor daño posible al comercio marítimo de los enemigos. A pesar del crecimiento del poder naval inglés, en las cancillerías europeas permaneció arraigada la idea de que la guerra naval, a diferencia que la protagonizada por los ejércitos, era mucho menos eficaz en cuanto no se traducía en ningún dominio territorial efectivo.

En el caso español, gran parte de los juicios acerca de la evolución de la Marina en el siglo XVIII aparecen condicionados por la valoración que ha merecido el conjunto de la política desarrollada por los soberanos de la casa de Borbón. Así, el casi medio siglo en que Felipe V rigió los destinos de la monarquía (1700-1746), representó la época en que se sentaron las bases económicas, productivas e institucionales que permitieron el decidido impulso que las fuerzas navales españolas tuvieron de la mano del marqués de la Ensenada durante el período del «pacifista» Fernando VI (1746-1758). El reinado de Carlos III (1758-1788), una época de crecimiento económico y de considerables progresos para el conjunto de la monarquía, fue también un período de incremento del poder naval, la época dorada de la Marina española, que llegaría a alcanzar el máximo de sus efectivos en los primeros años del reinado de Carlos IV (1788-1808). Finalmente, el impacto que produjeron la Revolución Francesa y las guerras napoleónicas de fin de siglo vendría a ilustrar las debilidades estructurales de la monarquía, de manera

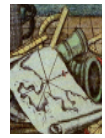
Felipe V, detalle del cuadro de Van Loo (Palacio Real de la Granja, Segovia).

Batalla de Trafalgar (grabado de la Biblioteca Nacional, Madrid).

que los desastres del cabo de San Vicente (1797) y de Trafalgar (1805) han sido considerados como el epitafio del período expansivo que había vivido la Marina española durante el siglo de la Ilustración.

FELIPE V Y LA MARINA

La mayor parte de los diagnósticos acerca del estado de las fuerzas navales de la monarquía a principios del setecientos resultan coincidentes. Al comenzar el siglo XVIII, la situación en que se encontraba la Marina era interpretada como un reflejo y una consecuencia del estado de «decadencia» y de postración general en que se encontraba la monarquía española. A pesar de las diferentes disposiciones adoptadas durante el reinado de Carlos II, entre las que destaca el reglamento de los asientos para la construcción de buques, las fuerzas navales en los primeros compases del nuevo siglo apenas estaban compuestas por unos contingentes exiguos: diecisiete galeones, ocho fragatas, cuatro brulotes y siete galeras. «Cuando Luis XIV Rey de Francia –escribía el erudito Martín Fernández de Navarrete– quiso asegurar los derechos de su nieto Felipe V a la corona de España, procuró estrechar de tal modo los intereses de ambas naciones, que el servicio en ejército y marina era común, y comunes eran también los premios y las recompensas» (Pavía, II, p. 65). No es pues de extrañar que durante la Guerra de Sucesión el auxilio militar de Luis XIV a Felipe V tuviese que hacerse también extensivo al mar. Fue la escuadra del almirante D'Estrées la que condujo a Felipe V a sofocar la sublevación de Nápoles, y fueron buques franceses los encargados de proteger las rutas de comunicación con América, en ocasiones con pérdidas importantes como en la bahía de Rande (1702). La superioridad de las escuadras anglo-holandesas se puso también de manifiesto en el combate naval de Málaga (1704), momento desde el que ejercieron el dominio efectivo del mar hasta los Tratados de Utrecht. Todavía en 1714 fue necesario el auxilio de Francia para llevar a cabo el bloqueo de Barcelona, una operación para la que fue preciso adquirir veintiún buques, parte de los cuales permitieron un año más tarde el transporte de las tropas del marqués de Ledé, encargadas de la recuperación de Mallorca (1715). Hasta esas fechas, según la relación de los *Buques de Guerra de la Armada* sólo se incorporaron a las fuerzas navales de Felipe V nueve navíos, de los que tres fueron construidos

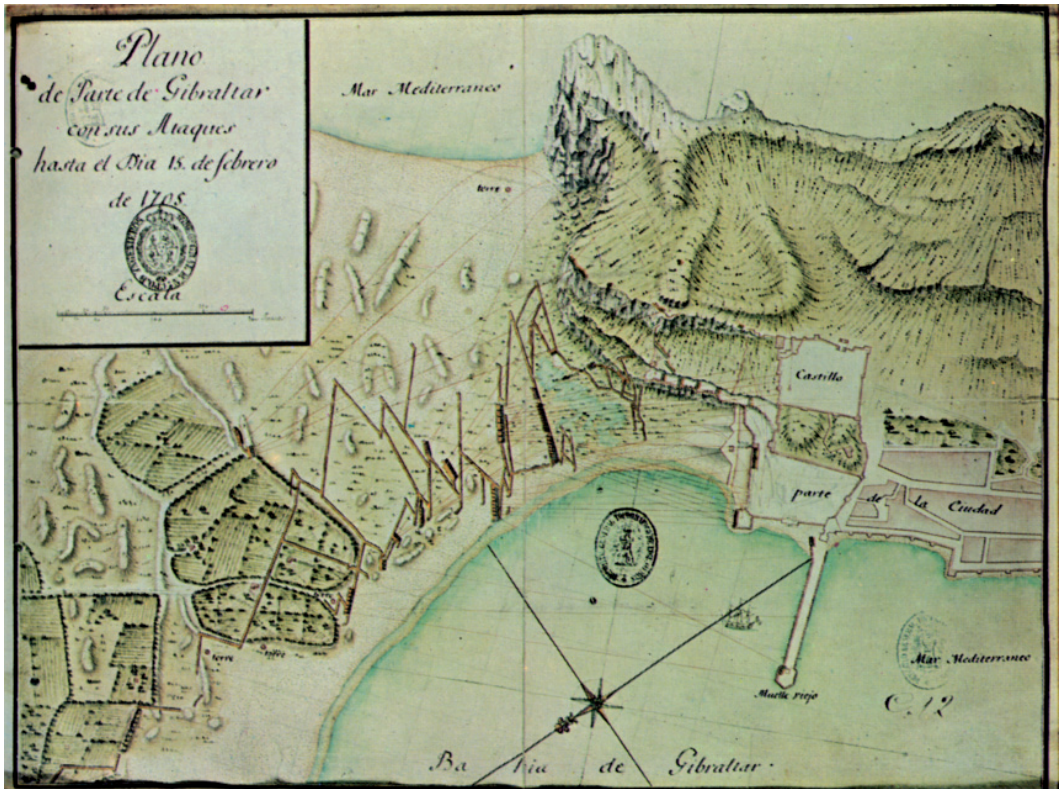


en La Habana y uno en Pasajes, mientras que los restantes fueron adquiridos en Génova y a particulares.

Los Tratados de Utrecht, firmados en el mismo año del nacimiento de Jorge Juan, significaron el reconocimiento internacional de Felipe V como rey de una corona desposeída de sus antiguos dominios en los Países Bajos y en Italia, al tiempo que mantenía prácticamente intacto su imperio colonial. A las ventajas territoriales concedidas a los ingleses en Gibraltar y Menorca se unían también las posibilidades que, bajo la cobertura del «navío de permiso», se abrían a Inglaterra para burlar el monopolio comercial en América, se reconocía también de facto el monopolio del tráfico de esclavos por medio del *asiento de negros* a favor de la South Sea Company, y no tardaría en ponerse sobre el tapete la restricción a la actividad de los pescadores vascos en Terranova (1715).

Al concluir la Guerra de Sucesión en España, Felipe V contaba con una máquina militar de considerables proporciones, renovada en sus aspectos organizativos y con una nómina de oficiales inflacionada. Por el contrario, la Marina disponía de pocos efectivos y un cuadro de mandos improvisado. Para mantener el rango de reputación en el contexto de las potencias europeas era necesario disponer de un ejército eficaz y constituir unas fuerzas navales capaces de sustentar los objetivos dinásticos de la corona, contribuir a la defensa de un vasto imperio transoceánico y asegurar en la medida de lo posible la seguridad del comercio colonial.

De acuerdo con los principios de una política de reputación, la recuperación de los dominios en Italia se convirtió, desde 1715, en el principal eje de la acción exterior del gobierno del cardenal Alberoni. «El acceso de Alberoni a los asuntos de estado fue la señal –escribía Desdevises du Dezert– del renacimiento de la marina española». En ese contexto se inscribieron las campañas contra Cerdeña (1717) y Sicilia (1718), años en los que, a pesar de haberse iniciado ya una política destinada a fortalecer la Marina



Plano de Gibraltar en 1705 (Archivo Histórico Militar, Madrid).

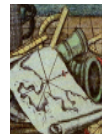
José Antonio de Gaztañeta e Iturribalzaga (1656-1728) (óleo de la colección Casa Arrietakua en Motrico, Guipúzcoa).

real desde el punto de vista de la gestión administrativa, fue necesario recurrir a la adquisición, alquiler y requisa de buques que permitiesen transportar y abastecer las tropas. Para la campaña de Sicilia se reunieron veintidós navíos, tres mercantes armados, cuatro galeras, una galeota y dos balandras, que dieron escolta a unos trescientos buques de transporte.

Las pérdidas sufridas por la escuadra de Gaztañeta en cabo Passaro, en agosto de 1718, que fueron cifradas en dieciséis buques de guerra, y posteriormente la de otras ocho unidades más en el estrecho de Mesina (1719), así como la destrucción por los ingleses de los navíos que por entonces se fabricaban en los astilleros de Pasajes y Santoña, representaron un serio contratiempo para los planes de fortalecimiento naval. La rápida reacción militar de la Cuádruple Alianza concluyó finalmente con la vuelta al statu quo establecido en Utrecht con la caída de Alberoni y la adhesión de Felipe V al concierto europeo. No obstante, la capacidad de recuperación de la organización naval se puso de manifiesto en la operación llevada a cabo por la escuadra al mando de Carlos Grillo, que transportó a las tropas destinadas a levantar el sitio de Ceuta (1720).

Para nadie era un secreto que la constitución de una Marina de guerra requería la conjunción de recursos naturales, manufactureros, tecnológicos y de capital humano que no era posible improvisar. Eran precisos recursos forestales, fundiciones, fábricas de velamen y cordelería, breas y alquitranes, puertos y arsenales, constructores y oficiales cualificados, marinería experimentada, artilleros y personal de maestranza capaces de mantener la máquina de guerra más sofisticada y compleja de la época.

El principal artífice de los esfuerzos realizados en la reorganización de las fuerzas navales fue José Patiño, quien, en 1717, reunió en su persona, primero los cargos de Intendente General de Marina y Ejército y de presidente del Tribunal de Contratación de Indias y, posteriormente, tras el paréntesis que siguió a la caída del abate Alberoni, el de Secretario de Marina e Indias (1726-1736). La obra de Patiño, y de su sucesor José del Campillo y Cossio (1741-1743) se centró en torno a dos grandes objetivos: «…la fundación de grandes arsenales capaces de construir las unidades de línea necesarias para la Armada y la creación de instituciones capaces de proveer a las embarcaciones de guerra del personal cualificado precisos para sostener una intensa actividad bélica en las aguas de los cinco continentes» (Martínez Shaw y Alfonso, pp. 251-256). El Secretario de Estado Patiño se configura pues como el primer gran gestor y artífice de la recuperación naval española, a la par que hubo de afrontar el reto de intentar compatibilizar las exigencias inmediatas requeridas por las ambiciones dinásticas en Italia con el fortalecimiento de los instrumentos dirigidos a frenar el expansionismo colonial de Inglaterra.



La política de reconstrucción naval impulsada por Patiño permitió llevar a cabo la reconquista de Orán en 1732 con el soporte de las escuadras del mando de Francisco Cornejo, y sostener la política mediterránea de Felipe V para el establecimiento del infante don Carlos en Nápoles en el contexto de la Guerra de Sucesión de Polonia, a la vez que prestar también una atención creciente a la protección del espacio y del comercio americanos. En 1735, cuando el joven Jorge Juan es nombrado teniente de navío para pasar a formar parte de la expedición franco-española para la medición de un grado del meridiano terrestre (1735-1742), la Marina real disponía de treinta y cuatro navíos, nueve fragatas y dieciséis buques de diferentes tipos, según las estimaciones de Rodríguez Villa (Rodríguez Villa, p. 187).

Desde 1714, las reformas tendentes a racionalizar la organización de las escuálidas fuerzas navales, tanto en el plano de la gestión político-administrativa, como en el relativo a la construcción y formación de oficiales comenzaron a desarrollarse de forma más sistemática. La real cédula de catorce de febrero de 1714 introdujo la denominación de Armada Real y suprimió las escuadras de los reinos y sus denominaciones particulares, con excepción de las Armadas de Galeras y de la de Barlovento. En 1715 se creó la secretaría de Estado de Guerra y Marina y, en 1717, se estableció el cargo de Intendente General de Marina. Ese mismo año se creaba también la Academia de Guardiamarinas de Cádiz, destinada a la formación de oficiales y, en 1725, se publicaba la Instrucción del Cuerpo del Ministerio.

Durante la primera mitad del siglo, especialmente con José Patiño hasta 1736, con su sucesor al frente de la secretaría de Marina, José del Campillo, y con Ensenada desde 1743, se fueron ensayando diferentes medidas de organización y gestión de la Marina. Un proceso de reformas que se ha contemplado en ocasiones como una adaptación de los modelos administrativos y de organización franceses y británicos. Así, para Olesa Muñido, que se hacía eco de una rancia tradición, la Marina española sufrió un proceso de «afrancesamiento» mediante

Plano y vista del puerto y bahía de Cádiz (Museo Naval, Madrid).

Juan José Navarro de Viana y Búfalo (1687-1772), copia de Rafael Tejeo (Museo Naval, Madrid).

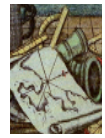
el plagio de las formas de organización del país vecino, puesto que, desde 1717, la reforma «fue llevada a efecto prescindiendo totalmente de lo que la Marina española había sido…, pero adaptándose en todo a lo que la Marina francesa era» (Olesa, II, p. 1213). Por el contrario, el establecimiento del Almirantazgo, en 1737, venía a representar, en opinión de Merino Navarro, un calco de la organización inglesa en un intento de importar una institución de eficacia probada en el caso británico (Merino, p. 18).

Entre las medidas de racionalización administrativa y de gestión se introdujo, en 1726, una división en tres grandes circunscripciones: Cádiz, El Ferrol y Cartagena, departamentos que, a su vez, fueron subdivididos en veintidós provincias marítimas. De forma simultánea se fueron adoptando también medidas para organizar y potenciar los astilleros, asegurar los asientos o contratos para la construcción de los buques, y para procurar también las levas de marineros en las distintas provincias marítimas. La construcción naval se había localizado tradicionalmente en los puertos cantábricos –Pasajes, Orio y Guarnizo– en los que se botaban las embarcaciones de mayor porte, mientras en las playas mediterráneas se construía en Barcelona, San Feliú, Arenys, Mataró o Sitges.

A mediados del reinado de Felipe V, a instancias de Patiño, se establecieron arsenales en cada una de las cabeceras de las zonas navales. En 1724 se creó el arsenal de La Carraca, desde 1727 La Graña acogió el arsenal de Ferrol, hasta que fue trasladado en 1750 a Esteiro por orden del marqués de la Ensenada. En 1731 comenzaron las obras del arsenal de Cartagena, cuyos primeros muelles comenzaron a construirse en 1739, y cuyas obras se prolongarían hasta 1782. Muy activos a lo largo de todo el siglo XVIII fueron los astilleros americanos, especialmente el de La Habana, en el que se produjo alrededor de un tercio de los navíos fabricados entre 1715 y 1759.

El Almirantazgo (1737-1748) fue el instrumento que permitió a Ensenada llevar a cabo una decidida política de organización de la Armada desde su puesto de secretario del infante don Felipe. Tras la muerte de Campillo, en 1743, Zenón de Somodevilla se hizo cargo de las secretarías de Hacienda, Guerra, Marina e Indias, lo que, a la postre, vino a significar el languidecimiento y supresión de esta institución.

La última década del gobierno de Felipe V estuvo condicionada en el plano de la política exterior por la convergencia de la guerra de la Oreja de Jenkins (1739) y de la guerra de sucesión de Austria (1740-1748). En el contexto de la primera, un conflicto de orden colonial con Inglaterra, los mecanismos defensivos del territorio americano, todavía basados más en la fortificación del territorio que en la capacidad operativa de las escuadras navales, permitieron que, a pesar de las



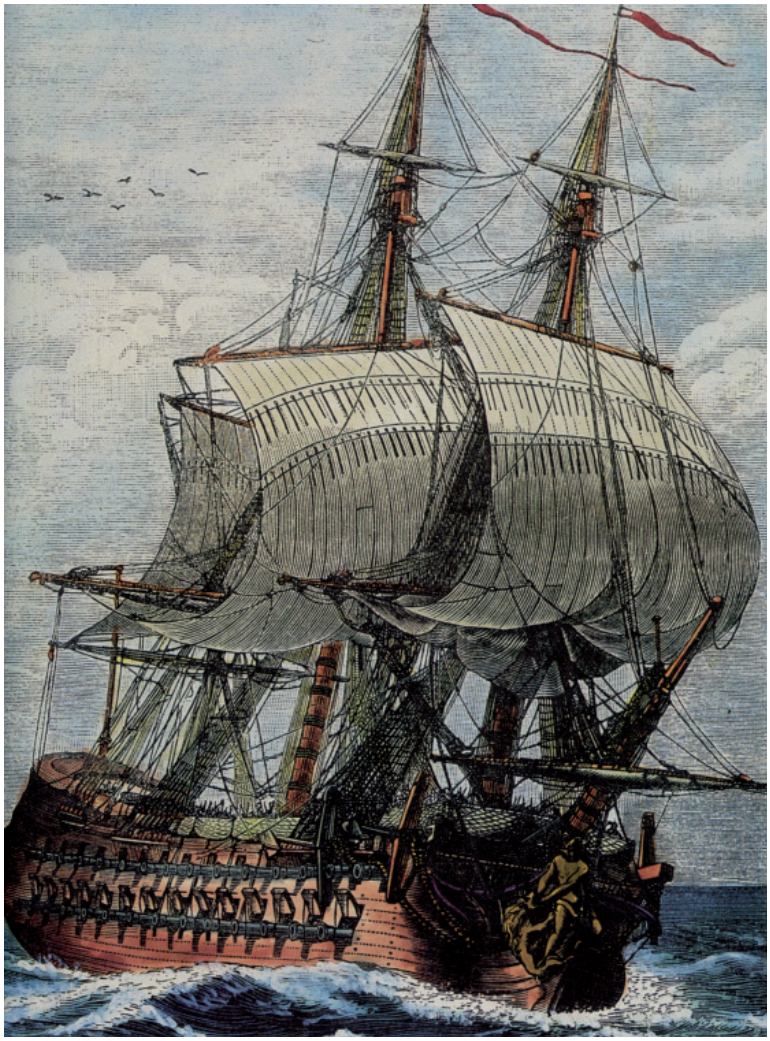
diferentes operaciones desencadenadas por las escuadras británicas contra La Habana, Panamá, La Florida, La Guaira y Puerto Cabello, sólo tuviera resultado positivo el asalto a Portobelo por Vernon en 1739. Durante la segunda, las escuadras reales desempeñaron en el Mediterráneo un papel esencial en las funciones de transporte y abastecimiento de las tropas destinadas en el frente de Italia. La suerte de la Armada en el Mediterráneo resultó adversa, puesto que se saldó con graves pérdidas para la escuadra del mando de Juan José Navarro frente a la inglesa del almirante Matthews, en 1744.

Dos años después de la muerte de Felipe V, la Paz de Aquisgrán volvía a reorganizar el statu quo de las potencias en el continente europeo. La aspiraciones dinásticas se veían cumplidas con el establecimiento del infante don Felipe en el ducado de Parma, pero la consecuencia más importante fue que representó el comienzo de una nueva etapa en la política exterior española, puesto que, hasta la guerra contra la Convención francesa (1793), el centro de gravitación de la política española quedó situado en el Atlántico, un escenario en el que era fundamental disponer del instrumento de una marina poderosa.

EL MARQUÉS DE LA ENSENADA Y LA ARMADA

En 1743 fue llamado a ocuparse de la dirección de las secretarías de Guerra, Gracia y Justicia, Marina e Indias y Hacienda don Zenón de Somodevilla, ahora titulado marqués de la Ensenada, mientras la primera Secretaría de Estado continuaba en manos de Carvajal y Lancáster. Dueño de la posibilidad de coordinar todos los esfuerzos bajo su autoridad, la Marina se convierte en uno de los principales ejes del «proyecto reformista del marqués de la Ensenada»; sin embargo, la fortuna no favoreció sus primeros pasos. A pesar del enorme esfuerzo desplegado hasta entonces, el desastre de cabo Sicié, el veintitrés de febrero de 1744, redujo considerablemente los efectivos de la Marina española y, después de la destrucción por los ingleses de otros seis buques de guerra en La Habana (12-10-1748), las fuerzas navales españolas eran casi simbólicas en comparación con los efectivos de Inglaterra o Francia. De acuerdo con los datos recopilados por Ozanam, entre 1739 y 1748 la Marina perdió alrededor de cincuenta buques, quedando reducida a los mismos niveles que en la época de Patiño.

Vista del puerto de Cartagena, calcografía francesa (Museo Naval, Madrid).

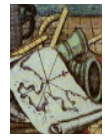


Fragata española (grabado del siglo XVIII).

El escenario de paz que se abrió en 1748 permitió al marqués de la Ensenada llevar a cabo desde las cuatro secretarías de Estado y del Despacho un amplio programa de inversiones en la Marina. En sus proyectos, el fortalecimiento de la Armada era contemplado como una premisa para que la monarquía española, mediante un programa sostenido de rearme naval, pudiese convertirse en «fiel de la balanza» de los intereses contrapuestos de Francia e Inglaterra. En la *Representación dirigida por Ensenada a Fernando VI sobre el estado del Real Erario y sistema y método para lo futuro*, firmada el dieciocho de junio de 1747, escribía Somodevilla:

> *Yo no diré que pueda VM en pocos años tener una marina que compita con la de Inglaterra, porque, aunque hubiere caudales para hacerla, no hay gente para tripularla; pero sí que es fácil tener VM; el número de bajeles que baste para que, unidos con los de Francia (si no abandona, que no hará, su marina) se prive a ingleses del dominio que han adquirido sobre el mar.*

Como prolongación de la política previamente desarrollada por Patiño y Campillo, Ensenada impulsó la reforma y modernización de los arsenales peninsulares, especialmente el gaditano de La Carraca, se llevó a cabo la modernización definitiva del arsenal de Cartagena de acuerdo con los proyectos del ingeniero Sebastián Feringán, mientras Jorge Juan colaboró de forma definitiva en la construcción de los primeros diques secos de Europa. En estos años se publicaron las Ordenanzas de Marina (1748), se fomentó la producción de las materias primas –Ordenanza de Montes (1748)– y de las manufacturas necesarias para el abastecimiento de la industria naval y de los arsenales. Se procuró la mejora de la atención sanitaria con la creación del Real Colegio de Cirujanos de la Armada en Cádiz (1748), pues hasta entonces había existido un reducido cuerpo de cirujanos para la armada dirigido por Juan Lacomba, como cirujano mayor. Posteriormente, Pedro Virgili concibió el proyecto de establecer un seminario o colegio para esta enseñanza, y el modelo tuvo continuación durante el reinado de Carlos III con la creación de los de Barcelona (1764) y Madrid (1780). En 1753 se creó el Real Observatorio Astronómico de Cádiz. Apenas dos años antes entraron también en vigor las Ordenanzas que regulaban la Matrícula de Mar (1751). La política de fomento naval desarrollada por Ensenada, en la que los astilleros americanos tuvieron un papel protagonista, permitió que, en 1754, se contabilizaran cuarenta y nueve navíos, de manera que fue posible mantener operativas de forma simultánea tres escuadras en el Mediterráneo, en Cádiz y en torno al cabo de San Vicente.



Para llevar a cabo sus planes, Ensenada sostuvo diferentes proyectos de información para aprovechar la experiencia y la tecnología de otros países de Europa. Un verdadero aluvión de estudiosos, profesionales, espías e informantes recorrieron los países europeos reclutando técnicos, enviando máquinas y «secretos» para las manufacturas, planos, mapas, libros y manuscritos técnicos. Por su particular relevancia para la Marina son bien conocidas las misiones de espionaje llevadas a cabo por Jorge Juan y Antonio de Ulloa. Este último realizó un examen de los principales puertos y arsenales europeos. La labor de Jorge Juan se centró en el estudio de la construcción naval inglesa, aunque la información de carácter científico y técnico recopilada durante los dieciocho meses que duró su estancia en Inglaterra abarcó los más dispares aspectos, desde los instrumentos científicos a los caracteres de imprenta. La importancia de la misión de Jorge Juan y el papel desempeñado por los constructores ingleses que pasaron a trabajar en los arsenales españoles ha sido reiteradamente puesta de relieve, por cuanto fueron la base del nuevo método de construcción naval hasta la década de 1770.

El balance del conjunto de la política de fortalecimiento naval durante la primera mitad del siglo XVIII se compone de luces y sombras, pero la situación en 1755 era incomparablemente mejor que la de cincuenta años atrás. En la *Representación* que Ensenada elevó a Fernando VI en 1751 la Armada sólo disponía de dieciocho navíos y quince embarcaciones menores frente a los cien navíos y ciento ochenta y ocho embarcaciones de Inglaterra, pero se habían sentado las principales bases que harían posible sostener la política naval del reinado de Carlos III. Conforme sintetizaba Didier Ozanam, «la armada española de finales de los cincuenta, dotada de buques modernos, de bases y de arsenales de nivel internacional, constituye una fuerza que nadie en la época juzga despreciable». Según los informes de Ulloa, que llevó a cabo una estimación de las fuerzas navales españolas desde la Paz de Aquisgrán (1748) hasta el año 1772, desde «las paces concluidas en 1 de noviembre de 1748, hasta principios del año de 1755, se repuso la Armada con el aumento de 35 navíos de línea, sobre sólo 10 que le quedaron de aquella guerra, y de 20 fragatas; cuyo acrecentamiento denota haberse trabajado con bastante aplicación» (Ulloa, p. 121) (ver cuadro I).

Por otra parte, las instituciones creadas en torno al Ejército y la Armada representaron importantes centros desde el punto de vista de la modernización de la ciencia y la técnica en la España del siglo XVIII. Un ejemplo singular lo constituye Jorge Juan, autor, además de la *Relación histórica del viaje a la América meridional* y de las

Cuadro I. Resumen de las fuerzas navales españolas en 1755

NAVIOS		FRAGATAS		JABEQUES Y OTROS		
Nº Cañones	Unidades	Nº Cañones	Unidades	Tipo	Nº Cañones	Unidades
114	1	50	2	Jabeques	30/14	12
80	2	32	1	Galeras		5
70	9	30	3	Paquebotes		2
68	25	Id. astillero	4	Brulotes		3
Id. en astillero	10	26	3	Bombardas		4
64	6	24/22	6			
62	1	16	4			
58	1					
TOTAL	45		21			26

Observaciones astronómicas y físicas (1748), de otras obras que representaron importantes contribuciones a la interpretación científica de la cosmografía, como el *Compendio de Navegación* (1757) y el *Examen Marítimo*, publicado ya en 1771, aunque resultado y compendio de toda su experiencia como científico.

LA ÉPOCA DORADA DE CARLOS III

El rearme naval propugnado por Ensenada quedó comprometido como consecuencia de su desgracia política en 1754, atribuida a las presiones ejercidas por el gobierno británico. Al frente de la secretaría de Marina quedó el bailío frey Julián de Arriaga (1754-1776), hombre con gran experiencia militar y de gestión, pero con un peso específico en el gobierno mucho menor que el del superministro Somodevilla. El ritmo de construcción naval disminuyó durante los primeros años de su ministerio. Según Olesa Muñido, la Armada contaba en 1758 «con 44 navíos, 19 fragatas y 22 buques de otros tipos». En 1761, cuando Carlos III declara la guerra a Inglaterra, la Marina cuenta con una nómina de cuarenta y nueve navíos y veintidós fragatas en servicio.

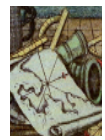
El navío «San Juan Nepomuceno» por Berlinguero (Museo Naval, Madrid).

La participación española en la guerra de los Siete Años llegó demasiado tarde para contrapesar la potencia inglesa. Los ingleses se apoderaron de La Habana (1762) y en septiembre del mismo año la escuadra de Cornish conquistaba Manila. El Tratado de París (1763) obligó a la devolución de los territorios conquistados por los españoles en la colonia de Sacramento a cambio de la recuperación de las plazas conquistadas por los ingleses, a la vez Carlos III recibía como compensación los territorios de Louisiana.

Las pérdidas sufridas durante la participación de España en la guerra de los Siete Años fueron importantes, quedando reducidos los efectivos a treinta y siete navíos y treinta fragatas. Era necesario pues, un nuevo impulso constructor que garantizase máximo poderío marítimo en el contexto del juego de las potencias europeas.

En el frente mediterráneo, las escuadras de jabeques construidas por Ensenada contribuyeron a disminuir los efectos del corso berberisco, al tiempo que se produjeron también los primeros avances diplomáticos en las relaciones con Marruecos, en las que participó Jorge Juan como embajador (1767). En contrapartida, el prestigio de las armas españolas quedó seriamente comprometido a causa del desastre de Argel, en 1775, que representó uno de los episodios militares más bochornosos para una monarquía de reputación como era la de Carlos III.

En realidad, la paralización de los proyectos de rearme naval de Ensenada fue relativa, puesto que no sólo se trataba de construir barcos, sino de armarlos, dotarlos y mantenerlos en estado de servicio. Uno de los principales problemas con los que se encontró Julián de Arriaga fue, además de la escasez de marinos cualificados, el enorme coste que implicaba el mantenimiento de los buques de la Armada. La resistencia a la pudrición de la madera se convirtió en



Cuadro II. Resumen de las fuerzas navales españolas en 1772

NAVIOS		FRAGATAS		JABEQUES Y OTROS		
Nº Cañones	Unidades	Nº Cañones	Unidades	Tipo	Nº Cañones	Unidades
112	1	40	2	Paquebotes	16	1
80	7	28	15	Urcas	16,14,10	7
70	33	26	6	Jabeques	32,30,20	7
68	6	22	3	Buques Menores		6
64	2	20	1	Galeotas	3	7
62	3	18	2			
60	1	16	1			
58	2					
TOTAL	55		30			28

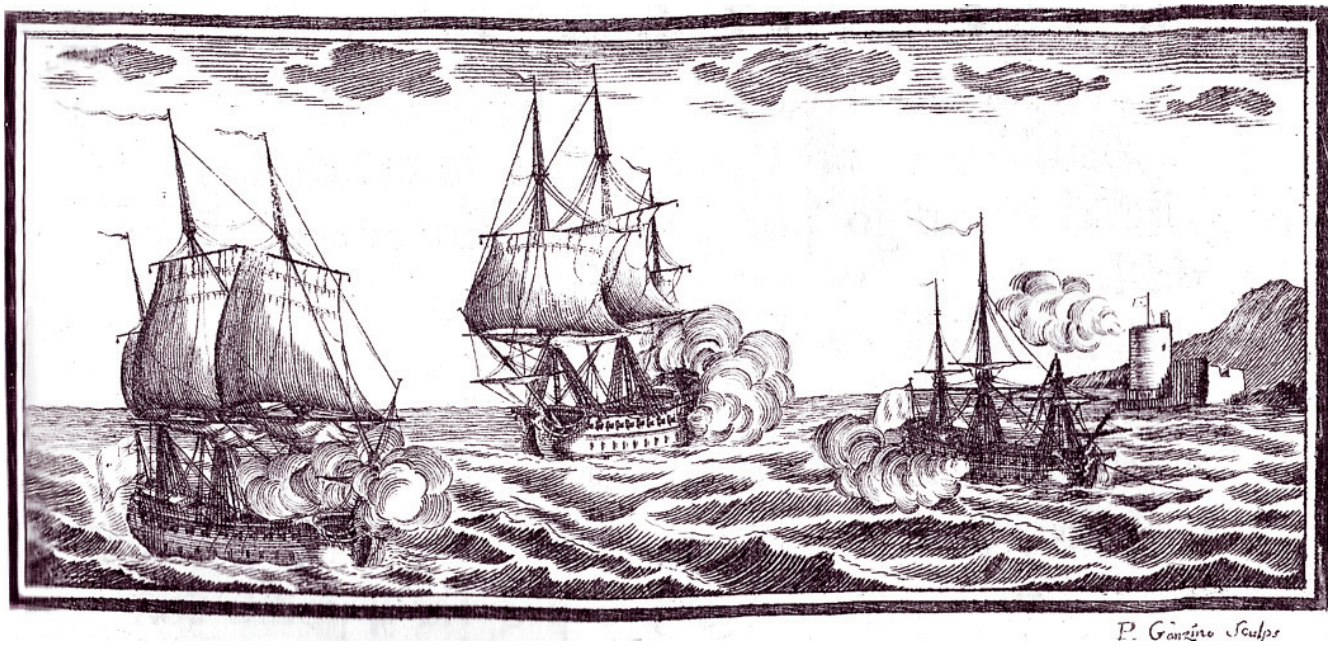
una de las cuestiones centrales en torno a los sistemas de construcción naval. El «San Juan Nepomuceno», que se botó el dieciocho de octubre de 1766, fue el primer navío construido con los nuevos planos del ingeniero francés François Gautier, y marcaría la pauta en la construcción naval al menos hasta 1782, en que Gautier regresó a Francia (Castanedo, pp. 102-103).

En el seno de la Armada se concitó una viva polémica acerca de las ventajas e inconvenientes de cada método de construcción que, a pesar de la sistematización de que habían sido objeto, continuaba siendo fundamentalmente empírica. La principal labor llevada a cabo por Jorge Juan representaba un paso más en una larga secuencia de disposiciones que buscaban la forma de organizar los procesos de construcción naval. El siglo XVIII representa el comienzo de la «aplicación de los principios científicos al proyecto de un buque» (…) y «gracias al trabajo de algunos eminentes científicos entre los que se encontraba Jorge Juan, las cosas cambiaron, aunque es verdad que no mucho, eso sí se sentaron las bases de la teoría matemática de la Arquitectura Naval estableciéndose los principios fundamentales», aunque el empirismo y la experiencia continuaron siendo elementos fundamentales en la arquitectura naval (Aláez y Carrillo, pp. 41-45).

El balance historiográfico del largo ministerio del bailío Julián de Arriaga (1754-1776) resulta contradictorio. Para los «ensenadistas» la labor de Arriaga queda fundamentalmente marcada por dos pecados: la reducción del ritmo del rearme naval y la adopción al final de su ministerio del sistema de construcción inspirado en François Gautier. Sin embargo, la época de Arriaga, desde el punto de vista del incremento de las unidades navales fue positiva en términos estadísticos, como resaltaba el propio Ulloa al comparar los datos de 1755 con los publicados en 1772 (ver cuadro II).

A pesar de las considerables pérdidas sufridas, la fuerza naval española había crecido desde 1755 y 1772 en diez navíos de línea, siete fragatas y dos embarcaciones menores. Si en 1758 se contabilizaban setenta y siete buques de guerra, en 1775, un año antes de la muerte de Arriaga, se contabilizaban ya ciento veintidós unidades de guerra.

Cuando González Castejón se hizo cargo de la secretaría de Marina (1776-1783) la Armada contaba con una fuerza superior a la que Ensenada había proyectado en sus ambiciosos planes de rearme naval. En 1778, apenas un año después de entrar en guerra con Inglaterra con motivo de la emancipación de los Estados Unidos de América, las fuerzas navales de Carlos III se estimaban en sesenta y siete navíos y treinta y dos fragatas. La participación de la Armada se concentró hasta la Paz de Versalles (1783) en el sitio de Gibraltar (1779), la conquista de Menorca (1782) y en facilitar las acciones de Gálvez



Grabado del *Tratado de Maniobras Navales* de S. Zuloaga.

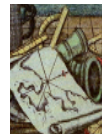
en las campañas de Florida, Honduras y las Bahamas.

El resultado de la guerra de la Independencia de los Estados Unidos fue favorable en cuanto se recuperaban los territorios de Florida, Menorca y Honduras, aunque Gibraltar continuó en manos inglesas, así como también las islas Bahamas. El establecimiento de la paz permitió llevar a cabo las operaciones de bombardeo naval contra Argel en las campañas de 1783, 1784 y 1785 que se saldaron finalmente con el tratado suscrito con la antigua regencia por el almirante Mazarredo (1785).

Entre las numerosas medidas adoptadas durante el reinado de Carlos III, Merino Navarro destacaba especialmente la creación del cuerpo de Ingenieros de Marina (1770), concebido como un cuerpo técnico especializado, y la de un Inspector General de Pertrechos, encargado de supervisar el enorme gasto del equipamiento necesario para los arsenales en un intento de controlar y racionalizar lo relativo al área de construcción naval e intendencia. En 1776 se publicó la Ordenanza de Arsenales, por la que el cuerpo general de la Armada veía reconocida su prelación ante los cuerpos administrativos. Las competencias jurisdiccionales del Almirantazgo fueron asumidas en gran parte por las Juntas de Departamento, con claro predominio del elemento militar, al quedar compuestas por seis militares y un solo intendente.

No cabe duda que el esfuerzo llevado a cabo a lo largo del siglo XVIII en el sector naval fue muy importante. Sin embargo sus objetivos, tal y como ponía de relieve Ozanam, no podían situarse en alcanzar un rango semejante al poder naval de Inglaterra o de Francia. La Marina de guerra siempre fue, en términos relativos, inferior a las escuadras británica o francesa, de la misma manera que también lo era el Ejército. Según resumía Didier Ozanam, los objetivos fundamentales de los responsables de la política española eran realistas en la medida en que fueron conscientes de la imposibilidad de contrarrestar por sí sola el poderío británico. El papel de la Marina española se concibió fundamentalmente como un instrumento defensivo:

> *Se trataba en primer lugar de proteger contra toda amenaza tanto las costas de España y las de las Indias como sus comunicaciones: y, al precio de muchos sacrificios, a veces dolorosos, esta misión se cumplió en lo esencial. En segundo lugar,*



la simple existencia de una potente fuerza naval constituía para el gobierno de Madrid un instrumento privilegiado en su juego internacional. Esta fuerza no sólo estaba capacitada para organizar una defensa, sino que, al ser posible agruparla con facilidad, representaba una temible amenaza para una flota inglesa dispersa por todo el mundo en razón de la multiplicidad de sus misiones. Todavía más, la perspectiva, con frecuencia debatida, de una actuación conjunta de las flotas española y francesa bastaba para disuadir a Gran Bretaña de tomar iniciativas demasiado arriesgadas; y en caso de ruptura declarada, la alianza franco española debía servir para contrarrestar el poderío naval inglés y replantear su supremacía. Esta estrategia política, claramente expuesta –y en repetidas ocasiones– por Ensenada, contribuyó a devolver a España un peso importante en el tablero internacional (Ozanam, pp. 506-507).

Durante el reinado de Carlos IV, en plena crisis finisecular, se dictaron numerosas medidas orgánicas, cuya incidencia resulta difícil de calibrar en medio de las críticas circunstancias de la política exterior de la última década del siglo. En 1793 se publicaron una nuevas Ordenanzas Generales inspiradas por el almirante Mazarredo y, con la monarquía sumida en plena guerra, se dictó también una nueva ordenanza sobre la gestión de los «aspectos económicos» (Merino, pp.17-22). En 1798, los estadillos oficiales reflejan la existencia de setenta y seis navíos y cincuenta y una fragatas, si bien algunos de ellos cuentan ya con más de 40 años de servicios, y la crisis de la Real Hacienda marcará la rápida desintegración de la Marina, en la que Trafalgar aparece como un episodio galdosiano donde se reflejaba una vez más la abrumadora superioridad de la Marina inglesa.

A pesar de los considerables esfuerzos realizados a lo largo de la centuria, en conjunto, resumía Desdevises, el problema esencial era que, cada vez más, «…existía una desproporción entre los recursos de España y el incremento que tomaba la marina de guerra. A España le faltaba dinero y le faltaban marineros...» (Desdevises, pp. 539 y ss.) de manera que, en 1815, el nuevo siglo presentaba un panorama parecido al enunciado para comienzos de siglo pues, de todo el esfuerzo realizado en la Armada, apenas quedaban algunos barcos pero, a diferencia de entonces, con una nómina inflacionada de oficiales y cargos administrativos.

****

BIBLIOGRAFÍA

Aláez Zazurca, J. y Carrillo Hontoria, E. J., «Hidrodinámicas de las embarcaciones en la Edad Moderna». *I Symposio de Historia de las Técnicas. La construcción naval y la navegación*. Santander, 1996, pp.28-60.

Castanedo Galán, J. M., «El San Juan Nepomuceno, primer navío de la serie que modificó el diseño y estructura definido por Jorge Juan en 1752». *I Symposio de Historia de las Técnicas. La construcción naval y la navegación*. Santander, 1996, pp, 93-104.

Desdevises Du Dezert, G., *La España del Antiguo Régimen*. Ed. FUE. Madrid, 1989.

Fernández Duro, C., *Armada española. Desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón*. Madrid, 1902, 9 vols. Reed. Museo Naval, 1972.

Gómez Urdañez, J. L., *El proyecto reformista de Ensenada*. Barcelona, 1996.

Gómez Urdáñez, J. L. *Fernando VI*. Madrid, 2001.

Lafuente, A y Peset, J. L., «Política científica y espionaje industrial en los viajes de Jorge Juan y Antonio de Ulloa, 1748-1751» en *Melanges de la Casa de Velázquez*, (1981), pp. 234-262.

Lafuente, A. y Sellés, M., *El Observatorio de Cádiz (1753-1831)*. Madrid, 1988.

Merino Navarro, J. P., *La Armada española en el siglo XVIII*. Madrid, FUE, 1981.

Martínez Shaw, C. y Alfonso Mola, M., *Felipe V*. Madrid, 2001.

Olesa Muñido, F. F. *La organización naval de los estados mediterráneos y en especial de España durante los siglos XVI y XVII*. Madrid, 1968, vol. II.

Ozanam, D., «La Marina», en *Historia de España* XXIX, *La época de los primeros Borbones. La nueva monarquía y su posición en Europa (1700-1759)*, Madrid, 1987, pp. 457-507.

Pavía, F. de P., *Galería biográfica de los generales de marina, jefes y personajes notables que figuraron en la misma corporación desde 1700 hasta 1868*. Madrid, 1874-1874, vol. II.

Rodríguez Villa, A., *Patiño y Campillo*. Madrid, 1882, p. 187.

Ulloa, A. de, *La Marina: fuerzas navales de la Europa y costas de Berbería*. Cádiz, 1995. (ed. de Juan Helguera Quijada).