

EL SIGLO XVIII, CLAVE PARA LA ARMADA ESPAÑOLA

ESPAÑA siempre ha mirado hacia la mar, y en la mar se ha encontrado muchas veces a sí misma. Encontró su gloria y expansión en todos los mares y océanos del mundo, su idiosincrasia y su virtud, sus momentos de orgullo y también algunos de los más dolorosos fracasos.

Sin embargo, el siglo XVII fue llegando a su fin con una profunda crisis naval, por causas complejas e interrelacionadas que no procede analizar aquí. Lo cierto es que los ataques coordinados de las potencias rivales, la debilidad de los últimos reyes de la casa de Austria, y los enormes gastos militares que durante décadas vertió España en Europa para sostener los territorios heredados de Carlos V, sumieron en una profunda crisis a todas las instituciones políticas y administrativas del imperio español, incluida la Marina.

Con Carlos II, la decadencia española era ya imparable, su ritmo descendente era vertiginoso, la economía había llegado a un punto ínfimo y su situación se podía considerar casi irreversible. En todos los antiguos reinos cristianos que integraban España, aun estando ya bajo el mando de un único soberano, existía una economía particular, para nada integrada en un proyecto nacional. Cada uno de ellos se gobernaba por sus propias leyes y tradiciones, operaba con su propia moneda y empleaba para sus transacciones pesas y medidas propias, y la suma resultante de los comercios regionales resultaba bastante inferior al potencial de un posible mercado nacional consolidado en todos los antiguos reinos.

La falta de recursos en el caso de la Marina era inimaginable. Los sueldos se adeudaban desde hacía décadas, los barcos quedaban abandonados en los puertos por falta de repuestos y de personal, y la construcción naval prácticamente había dejado de existir. Los astilleros españoles, en especial los del Cantábrico, languidecían por la demora en los pagos, por falta de pedidos oficiales y por los ataques enemigos.

Hacia 1694, las fuerzas navales españolas apenas contaban con diez navíos, lo que hizo inevitable que los franceses ocuparan Cartagena de Indias en 1697 con notable facilidad y que desde 1700, ya con Francia de aliada, hubiera que recurrir a las flotas de Luis XIV para salvaguardar las rutas oceánicas. Durante más de un decenio la Marina española estuvo estrechamente tutelada por la francesa, como demuestra el permanente recurso a su auxilio entre 1702 y 1712 para operaciones navales de todo tipo. Recordemos que los

comienzos de Blas de Lezo fueron precisamente en la marina francesa, en plena guerra de Sucesión.

Antes del siglo XVII, la Marina nunca había constituido una unidad operativa propiamente dicha, ni estaba centralizada, ni maniobraba conjuntamente. De hecho, en ese tiempo no se puede hablar de Armada, sino de Armadas. Nueve flotas navales con misiones de defensa operaban desde el Mediterráneo hasta las costas del Pacífico:

- Las cuatro escuadras de Galeras, de España, Nápoles, Sicilia y Génova, estaban llamadas a desaparecer, porque este tipo de barco ya tenía poco que hacer contra los navíos de línea. De todas maneras, el número total de galeras no llegaba a 25, y la falta de galeotes era acuciante por una pésima gestión de recursos humanos.
- La Armada de Flandes había prácticamente desaparecido por la pérdida de influencia española en aquella zona.
- La Real Armada del Mar Océano, cuya misión era la defensa de las costas peninsulares, contaba con dos navíos de 90 cañones, dos de 60 y un patache de 40.
- La Armada de la Guarda de la Carrera de Indias, llamada también Armada de la Avería porque se financiaba con el impuesto de Avería que pagaban las mercancías que venían del Nuevo Mundo, contaba con dos barcos de 70 cañones, uno de 60, tres de 50, dos de 40, y tres de 30, totalmente insuficientes para la protección de todo el tránsito trasatlántico.
- La Armada del Caribe, zona altamente conflictiva, sólo tenía cuatro barcos, el mayor de 60 cañones.
- La del Mar del Sur era poco más que un nombre, cuando en 1709 el corsario Woodes Rogers atacó Guayaquil, el virrey del Perú tuvo que artillar rápidamente cinco mercantes para oponerle resistencia.

A la escasez de barcos había que sumar la falta de bases de apoyo en tierra, así como la dependencia de Holanda para la construcción de barcos. Antes de hacer los arsenales, los principales astilleros eran Guarnizo, en Cantabria, y Orio y Pasajes en Vascongadas, donde estaban las buenas maderas, de gestión privada. Las fábricas de artillería cántabras de Liérganes y La Cavada, y la de Sevilla, surtían de cañones a los buques. Pero los demás materiales imprescindibles para pertrechar un navío, como la arboladura, la jarcia y el velamen se traían de Holanda, debido a su calidad y bajo precio, dependencia que resultaba peligrosa por ser ese país enemigo de la sucesión borbónica en España.

Por primera vez desde comienzos del siglo XVI, las rutas oceánicas por donde discurría la plata americana corrieron verdadero peligro. Mercaderías y dinero languidecían a ambos lados del océano sin poder intercambiarse a través de los mares, por insuficiencia de navíos que protegieran el tráfico comercial y de personal para dotarlos. El declive fue tal que, durante la Guerra de Sucesión (1700-1713), los franceses tuvieron que convoyar las flotas de mercantes españoles que atravesaban lentamente los mares, lo que resultó un golpe demoledor para la moral de una potencia que durante dos siglos había protegido y dominado por sí misma orgullosamente los mares frente a enemigos poderosos.

La desaparición de la otrora poderosa dinastía de los Austrias, que tanta gloria había dado a España, y la pérdida de la mayor parte de las posesiones del imperio en Europa por la Guerra de Sucesión, quedaron quizás compensadas con la entronización de una dinastía que, sin ser en principio la panacea, traía aire fresco e ideas nuevas al solar peninsular y a su concepto de imperio. Ciertamente, la corte borbónica trajo hombres, planes y designios que reestructuraban por completo el aparato administrativo y financiero del aparato estatal. Y bajo esta innegable égida francesa, la Armada Española resurgirá de sus cenizas para convertirse, en apenas cincuenta años, en una máquina bélica de primera magnitud. Incluso la poderosa Inglaterra, cuya marina había controlado a su antojo los mares durante las pasadas décadas, vio peligrar su prestigiosa posición mediados del siglo XVIII ante el empuje, el vigor y la entereza mostrada por los marinos españoles. A esto ayudó la idea de centralización y concentración operativa, heredada del modelo francés, que hizo posible por primera vez hablar con propiedad de una Armada Española. Hombres como Tinajero, Patiño, el Marqués de la Victoria y el Marqués de la Ensenada fueron capaces de captar la idea central que llegó del otro lado de los Pirineos y de adaptarla a la idiosincrasia española, dotando a la Armada de un brazo conductor fuerte, una organización centralizada, un apoyo logístico eficaz y una directriz global acerca de qué debía ser y para qué debía servir.

De resultados de todo ello, nacieron los arsenales españoles y americanos, se elaboraron planes de nuevas construcciones basadas en un modelo híbrido de impronta hispana y extranjera, así como planes para el autoabastecimiento de los materiales necesarios, se crearon escuelas modernas de enseñanza naval, se orquestaron nuevos métodos para la obtención de recursos humanos y se canalizó todo el esfuerzo administrativo y

financiero en las nuevas Secretarías, que suplantaron primero y eliminaron después a los anteriores Consejos. Para agilizar la gestión y centralizar la toma de decisiones, la mayoría de las facultades del Consejo de Indias, exceptuando las judiciales, se repartieron entre las recién creadas Secretarías del Despacho de Guerra, Indias y Marina. Entre 1717 y 1736 la floreciente Marina estaba conformada de manera definitiva gracias a los esfuerzos de José Patiño y a la introducción de la Intendencia de Marina, que ensamblaba un mecanismo burocrático-financiero moderno y eficaz que sería la base de los éxitos venideros en materia naval.

La Intendencia de Marina resultó trascendental para el futuro de la Armada. Se trataba de una institución eficaz y centralizada cuya misión esencial era la reorganización y fiscalización de los asuntos económicos y logísticos de la Marina de Guerra. Con ella desaparecía la Veeduría General de las antiguas Armadas, figura que había demostrado su inoperancia para controlar financieramente las diferentes escuadras.

Para ver con detalle el resurgimiento de la Armada, nos centraremos en los aspectos que fue necesario desarrollar, a saber: Organizar la nueva Armada mediante numerosas Ordenanzas, como primer paso para dictar en qué forma se regiría la institución. A continuación, era necesario dotar a los buques del personal necesario, atendiendo previamente a su apropiada formación aprovechando el bagaje de los viejos marinos de la época, que transmitirían unos valores y unas tradiciones presentes en la España marinera desde hacía siglos. Esta formación propició una serie de actuaciones científicas notables por personal de la Armada en este siglo, que comentaremos. El siguiente paso era dotar de buques a esta nueva Armada, con una infraestructura suficiente y capaz, con medios exclusivamente propios. Esto exigía el autoabastecimiento de las materias primas necesarias para construir buques y el desarrollo de una normativa para su explotación.

Una vez detallado el proceso de creación o regeneración de la Armada, veremos los resultados de todos estos esfuerzos, materializados en acciones navales gloriosas (sólo las principales, pues fueron muy numerosas) de este siglo, y algunos de los marinos ilustres que las hicieron posible con su mérito, esfuerzo, abnegación y sacrificio, muchas veces entregando su propia vida por la Patria.

NORMATIVA DE ORGANIZACIÓN DE LA REAL ARMADA

Hasta 1700, las diferentes Armadas que se podían considerar oficiales se regían por la Ordenanzas de Galeras de 1621, y por las primeras Ordenanzas Navales que se pueden considerar como tales, las Ordenanzas de las Escuadras del Mar Océano, de 1633, que recopilaban todas las leyes dispersas existentes en el conjunto de reales cédulas anteriores.

En junio de 1717 Patiño promulga la *«Instrucción sobre diferentes puntos que han de observarse en el Cuerpo de Marina de España y han de tener fuerza de Ordenanza hasta que Su Majestad mande a publicar las que inviolablemente deberán practicarse»*, conocida como Ordenanzas de Patiño.

Pero en el Mediterráneo aún continuaban vigentes las Ordenanzas Navales del Reino de Aragón, por lo que en 1748, coincidiendo con la supresión de las Escuadras de Galeras, se promulgaron las Ordenanzas de la Armada de 1748 de Fernando VI, con objeto de refundir en un solo cuerpo todo lo legislado para las Marinas Militares. Su artífice fue el Capitán de Navío Don Juan de Aguirre y Oquendo, por encargo del Marqués de la Ensenada. Se consideran muy buenas, mejores que las inglesas de 1749, tenidas por bastante buenas.

Las Ordenanzas de 1793 son las más completas; su redacción le fue encomendada al prestigioso Jefe de Escuadra Don José de Mazarredo, secundado por el conde de San Cristóbal, por José Arias Paternina y por Antonio de Escaño. Fueron reconocidas por propios y extraños como obra de elevado mérito; recogen todos los principios básicos de la organización militar de la Armada, y tanto su organización como su espíritu son aplicables a los de una Marina de guerra moderna. Lástima que llegaron ya en la época de la decadencia.

Además de las Ordenanzas antes citadas, se promulgaron otras parciales. A partir de 1723, con las Ordenanzas de Arsenales, seguidas en 1725 por la Ordenanza del Cuerpo del Ministerio de Marina (Intendentes), prolifera la legislación marítima. Parece que la Marina ha caído en manos de la burocracia.

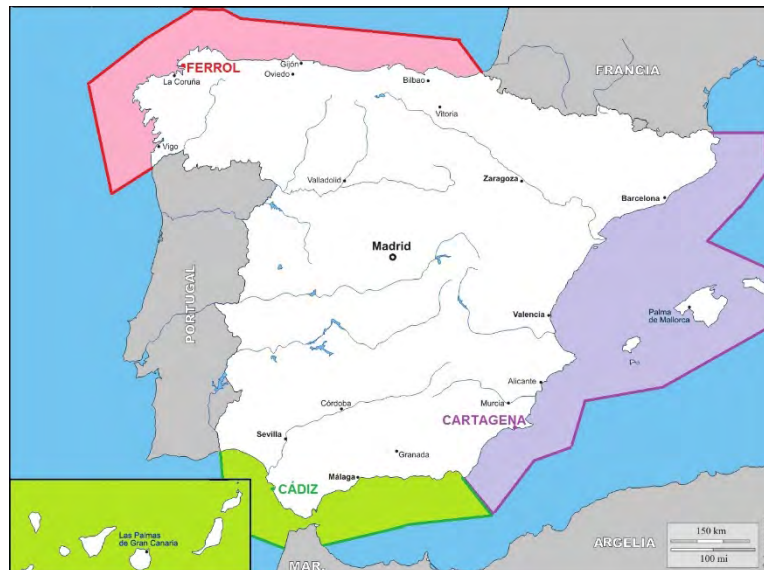
En relación a la obtención de personal para la Armada, las Ordenanzas de la Matrícula del Mar de 1737, la de Levas de 1751, la de Reemplazo de 1770 y la adicional de 1773.

En 1769 se dicta una Real Orden para que las Reales Ordenanzas del Ejército de 1768 se respeten en la Armada en lo que no se oponga a las suyas propias.

En 1772 una Ordenanza de Pertrechos, y en 1776, una nueva Ordenanza de Arsenales.

En 1799 se publica una Ordenanza Económica para la Hacienda de Marina, y el Cuerpo del Ministerio pasa a depender de Hacienda; en 1802, otra de matrículas; en 1804, otra para gobierno de los presidios de los arsenales. Hubo las antiguas de arsenales, las de los bosques dedicadas a la construcción naval, las de corso, etc.

Todo este maremágnum de normativa, y un sinfín más de instrucciones menores, propició el vigoroso resurgimiento de la Armada, adaptándola a los tiempos que iban cambiando.

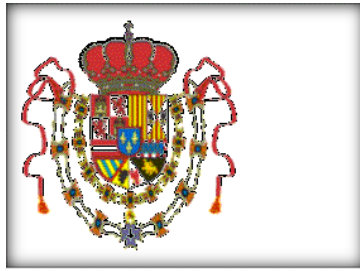


La más ambiciosa medida de organización de Patiño fue la división territorial de la Armada, y por Real Orden de 5 de julio de 1726, se crean tres Departamentos Marítimos, del Norte, de Mediodía y Levante, donde serán construidas las correspondientes bases navales de Ferrol, Cádiz y Cartagena, en las que cada Arsenal, con su correspondiente astillero y carenero, será su elemento principal. El del Norte desde la frontera atlántica de Francia a la de norte de Portugal, el de Mediodía desde la frontera sur de Portugal hasta Cabo de Gata, incluyendo Canarias, y el de Levante desde Cabo de Gata hasta la frontera de Francia, incluyendo Baleares. Esta estructura territorial se ha mantenido hasta 2004, exceptuando Canarias. Se complementaron más tarde con el Apostadero de La Habana.

Por Real Orden expedida en Sevilla el 20 de enero de 1732 se dispone que todos los buques de la Armada deben arbolarse a popa la bandera nacional, blanca con el escudo de armas reales, pero según se armaran en Ferrol, Cádiz o Cartagena, habrían de lucir en los topes, tajamar y botes las diferentes banderas que habrán de distinguir su puerto base.



Bandera de Ferrol

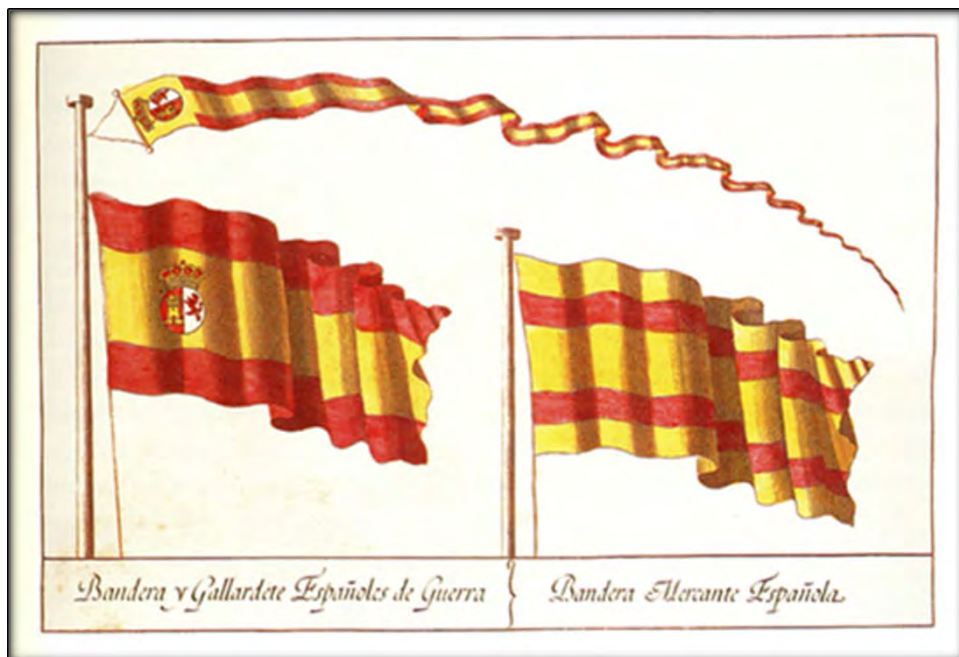


Bandera de Cádiz



Bandera de Cartagena

En 1785, tras un concurso convocado para adoptar una bandera para los buques, ya que la nacional inducía a confusión entre nuestras naves y las de otras realezas europeas, en ocasiones enemigas, Carlos III elige una para buques de guerra, la roja y gualda, y otra para mercantes.



En 1793 se extendió el uso de la bandera de los buques de guerra a puertos y fuertes costeros de la Marina y del Ejército, y como en la guerra de la Independencia se popularizó e inspiró altos sentimientos patrióticos, en 1843 Isabel II la instituyó como Bandera Nacional.

OBTENCIÓN DE RECURSOS HUMANOS

La tremenda crisis de la Marina a finales del siglo XVII, no sólo la dejó sin barcos y sin infraestructura de construcción naval, la despojó también de personal, que la abandonaba por llevar meses e incluso años sin recibir sus pagas.

La marinería hasta entonces había sido voluntaria, normalmente reclutada por los señores de las distintas escuadras en sus zonas de origen, y sus empleos no tenían un carácter permanente, sino que después de cada campaña se les licenciaba y se les suspendía el sueldo y la ración, lo que no hacía atractivo el servicio en los buques de Su Majestad, pues se estaba expuesto a largas temporadas sin salario, esperando una nueva campaña que conllevara un nuevo reclutamiento.

Esto provocó el inconveniente de no saber con cuántos marineros expertos se podría contar en caso de necesidad, pues los intentos de formar una matrícula naval en el siglo XVII habían fracasado, y la disminución del tráfico marítimo con las Indias estaba reduciendo la más importante cantera de hombres de mar existente en el país.

Únicamente las Escuadras de Galeras, hasta que desaparecieron en 1748, tenían aseguradas sus dotaciones, pues se componían de esclavos turcos o berberiscos apresados en combate, y de galeotes, que eran forzados a quienes se conmutaba su pena de prisión por la de galeras, entre dos y diez años, sin olvidar un gran contingente de forzados gitanos.

Para dotar a la Armada de personal de marinería ducho en el arte de marear en cantidad suficiente, se promulga la Ordenanza de Matrícula de 1737, que decreta que sólo podrán ejercer los oficios de navegación y pesca los que se hayan matriculado, los cuales debían alistarse para poder servir en los buques de la Armada cuando fueran requeridos para ello, y establecía su exclusivo sometimiento a la jurisdicción de la Marina, es decir, los apartaba de la justicia ordinaria.

Para hacer atractiva la Matrícula de Mar, la Ordenanza incluía privilegios extraordinarios de los que gozarían los matriculados, que chocó con cierto incumplimiento por parte de Alcaldes y otros funcionarios:

- 1º. Quedaban exentos del sorteo de quintas para batallones de tierra,
- 2º. No tenían que acoger tropas en sus casas en caso de necesidad,
- 3º. La medida anterior era extensiva a los solteros que vivieran en casa de sus padres,
- 4º. No estaban sujetos a la justicia ordinaria,
- 5º. Con los mismos privilegios podrían inscribirse marineros católicos de otros países,

- 6°. Únicamente los matriculados podrían participar en actividades pesqueras o del comercio marítimo,
- 7°. Los matriculados podían denunciar a los que practicasen actividades marítimas sin estar matriculados,
- 8°. Debía ir un navío de guerra formado por los matriculados en las flotas, galeones, azogues o guardacostas hacia América,
- 9°. Serían jubilados a partir de los 60 años, una vez que hubiesen servido durante 30 años, manteniendo sus privilegios,
- 10°. Esto último se aplicaría a los que cumpliesen 60 años de edad sin haber pasado 30 años como matriculados,
- 11°. Se crearían academias donde instruir en materia de navegación, especialmente dirigida a los nobles, y
- 12°. Se debía anticipar la paga a los que fuesen nombrados para servir en la Armada.

En 1751 se publicó el Título III del tratado X de las Ordenanzas Generales de la Armada de 1748, que permitió la implantación eficaz de la Matrícula de Mar con la pretensión de reclutar a 69.000 efectivos. Se fijó la división de las costas de cada Departamento en Provincias o Partidos para que los ministros de Marina que ejercían en ellos pudieran formar las listas y roles de matriculados, además de ocuparse de la resolución de los asuntos que se suscitaban en todos los aspectos de la navegación de éstos, controlando el cumplimiento de las exenciones por parte de las autoridades locales.

Ya en 1802, se promulgó la Ordenanza para el Régimen y Gobierno Militar de las Matrículas de Mar, que daba carácter militar a las matrículas porque el Cuerpo del Ministerio no era capaz de hacerlas cumplir por los municipios, y se constituyeron los Tercios Navales, servidos por Jefes y Oficiales del Cuerpo General de la Armada, y dentro de ellos las Comandancias Militares de Marina, con amplias competencias coercitivas.

En cuanto a la reorganización de la Infantería de Marina, en 1717 se promulgó el Reglamento de los Batallones de Marina, que inicialmente fueron cuatro con los nombres de Armada, Marina, Bajajes y Océano. En 1731 se crea el Batallón de Barlovento. En 1734 se forman otros dos Batallones más y se numeran todos del 1º al

6º, más el de Barlovento. Se les reconoció la antigüedad de 1537, lo que fue protestado sin éxito ante el Rey por los Coroneles de Infantería del Ejército.

En lo que respecta a la oficialidad, su número también se reducía de manera proporcional a la disminución del número de buques. Pero el mayor mal que aquejaba a la clase dirigente de las Armadas era la plaga de compraventas de cargos, tanto en la Administración de Marina como entre los mandos navales. Los retrasos en las pagas, que a veces nunca llegaban, les llevaron a convertirse en auténticos mercaderes. La propia Corona había permitido que, a cambio de dinero, los Almirantes de las flotas de Nueva España llevaran en cada buque de guerra 200 toneladas de mercancías. La crisis trajo la corrupción en las Armadas, con una desfavorable repercusión en su operatividad.

Así las cosas, el mismo año de su nombramiento, 1717, Patiño creó la Real Compañía de Guardiamarinas y su correspondiente Academia en Cádiz. Patiño pensó que los jóvenes aspirantes a oficial de Marina debían proceder de la nobleza, utilizando para su formación un sistema mixto que conjugase las enseñanzas teóricas indispensables para navegar con la práctica de hacer hombres de mar, y que a la vez se les inculcara espíritu de cuerpo y amor a la Patria. Para ello dedicó a los cadetes o guardiamarinas el capítulo VI de su ordenanza de 1717.

Hasta entonces los oficiales procedían, bien del Colegio de Pilotos de San Telmo en Sevilla, donde a pesar de su carácter civil también aprendían Artillería, bien de los Cadetes de Galeras de Cartagena, o de escuelas navales extranjeras. El próximo año 2017 se cumplirán 300 años de la creación de la Escuela Naval Militar, actualmente en Marín (Pontevedra), donde se habrán forjado 417 promociones del Cuerpo General de la Armada.

Para optimizar el funcionamiento de la Armada, se crearon nuevos Cuerpos patentados, regulando sus cometidos específicos:

- Se institucionalizó el Cuerpo General de la Armada, en el que se integraron todos los que ya eran oficiales de las anteriores Armadas.
- El propio nombramiento de Patiño en 1717 como Intendente de la Armada supuso la creación del Cuerpo del Ministerio de Marina, auténtico origen del Cuerpo de Intendencia de la Armada, y durante todo ese año se dedicó él mismo a organizarlo, crear las graduaciones y su normativa de funcionamiento. Su cometido era llevar los

asuntos económicos y logísticos de la Marina de Guerra independientemente de la Secretaría de Hacienda.

- En 1728 se creó el Cuerpo de Cirujanos de Marina, precursor del posterior Cuerpo de Sanidad de la Armada, ya independiente de su correspondiente del Ejército. Los mejores cirujanos que salían del Real Colegio de Cirugía de Cádiz embarcaban en los buques, donde los enfermos estaban el mínimo tiempo posible, pues las enfermerías eran tétricas, y las operaciones muy rudimentarias.
- En 1748 se creó el Cuerpo de Pilotos de Marina, con consideración y derechos militares, y sus miembros ejercían sus funciones en los bajeles de guerra. En tierra desempeñaban funciones de vigía, trabajos hidrográficos y cartográficos. Los pilotos tuvieron gran importancia en los descubrimientos científicos de la Armada en el siglo XVIII. Se crearon Academias en los tres departamentos. Este Cuerpo se suprimió en 1846.
- En 1770 se creó el Cuerpo de Ingenieros de Marina, para la supervisión reglada de la construcción naval militar. Su creador fue el francés Francisco Gautier, constructor de barcos, que fue nombrado por Carlos III primer Director e Ingeniero General para llevar a cabo la construcción naval con independencia respecto del Cuerpo del Ministerio.

GESTIÓN DE LOS BOSQUES

Dentro de las nuevas competencias de José Patiño, el título de nombramiento como Intendente General de Marina, otorgado por Felipe V en 1717, hacía referencia expresa a la cuestión forestal, reseñando entre sus funciones: *«...siendo igualmente de su cuidado la conservación de montes y plantíos cercanos a las costas destinados hasta ahora a este servicio, y la plantificación de los árboles para que cuando sea menester se corten, ó ya sea para construcción de bajeles, ó ya para carenas, en cuya consecuencia deberá pedir y tomar desde luego individual noticia de todos los que se hallaren capaces de servir a estos fines, con distinción de los que hubieren en mis montes realengos ó de particulares y sus distancias á los astilleros donde yo mandaré construir las fábricas, con lo demás que mire á la mayor comodidad y beneficio en su conducción»*.

La experiencia de Patiño sobre estrategias para explotar bosques maderables se había puesto de manifiesto años antes, en que estuvo destinado en la Superintendencia del Principado de Cataluña, segunda autoridad de la región tras el Capitán General por

encima del regente de la Audiencia. Durante su mandato firmó contratos con asentistas para aserrar bosques pirenaicos, trasladando los troncos por flotación mediante almadías fluviales hasta el Mediterráneo y exigiendo la colaboración de las autoridades locales y vecindarios que se encontraran a su paso.

El R.D. de 2 de abril de 1717, que establecía cuatro Secretarías: Guerra y Marina, Estado, Justicia y Hacienda, profundizaba en las competencias de la Marina, entre las que se encontraba la «*conservación y aumento de montes y plantíos*».

Se implantó finalmente un cambio muy profundo. La fabricación naval se terminaría ubicando en los arsenales que ya Patiño tenía planeado crear, a semejanza de Francia. Se trataba de lugares en los que se recibía la madera talada o comprada por la Marina, para llevar a cabo la construcción y la reparación de naves de guerra.

Por personal militar y trabajadores de los astilleros se realizaron visitas a enormes extensiones de montes maderables, con el fin de cuantificar las posibilidades forestales con las que podía contar la Marina. Esta gestión forestal por parte de oficiales navales se diseñó de un modo colegiado. Las disposiciones de 1723 se completaron con unas «*Ordenanzas e Instrucciones generales, de lo que se debe observar por los Intendentes, y demás Ministros de Marina, para la mejor administración de la Real Hacienda*», de 1 de enero de 1725.

Pero estos requerimientos madereros de la Corona para crear una gran marina de guerra, competían directamente con las necesidades de las poblaciones locales. Así las cosas, la resistencia de las instituciones municipales contra los agentes de la Armada distó mucho de ser templada, a lo que tampoco ayudó la difuminada delimitación normativa de las nuevas esferas competenciales. La resistencia local fue enconada y los vecinos se enfrentaron directamente a las pretensiones de la Marina.

Pero a pesar de las reticencias de las poblaciones, la construcción de navíos para impulsar las comunicaciones con América se impuso y las talas continuaron. Como ejemplo, entre 1723 y 1726 fueron extraídos más de 11.000 robles alaveses, aunque más de tres mil ejemplares salieron huecos y no sirvieron para los astilleros. Hubo también discusiones entre las provincias y la Marina sobre los precios de los árboles, sobre todo en Álava, Navarra y Cataluña.

El Consejo de Guerra publicó en Madrid, a 27 de agosto de 1723, una resolución que pretendió aclarar multitud de frentes abiertos, tales como conflictos de competencias,

visitas de montes, posibles negligencias, o intentos de los Valles y Concejos de las zonas cantábricas afectadas por escapar de la jurisdicción naval.

Fueron muy numerosos también los edictos publicados por los ministros de Marina de las provincias, advirtiendo de la prohibición de la tala por particulares, constandingo como infractores, literalmente: «*Asentistas, Factores, Ganaderos, Pastores, Aserradores, Colmeneros, Carboneros, y Arrastradores*». Vaya como ejemplo de esta profusión de edictos, la curiosa Real Cédula de 1790 en la que Su Majestad, para evitar los daños que el ganado cabrío causa al fomento del arbolado, restringe su entrada en los bosques, encargando su observancia a los jueces de Marina.

Así las cosas, la política naval de José Patiño no estuvo exenta de oposiciones y contratiempos por parte de instituciones y particulares que se resistían a la jurisdicción de la Armada sobre los montes, porque afectaba a unas prácticas y modos de vida que hasta entonces no habían dependido de los requerimientos navales, sino de sus necesidades locales y cotidianas.

Más adelante, los montes disponibles resultaban insuficientes, y se procedió a reconocer terrenos que pudieran abastecer a la Marina dieciochesca, encomendando a oficiales de la Armada la inspección de otros montes peninsulares, en la costa o con acceso fluvial a los astilleros, en Málaga, Campo de Gibraltar o la Sierra del Segura.

La Real Cédula de 31 de enero de 1748 por la que se establece la «*Ordenanza para la conservación y aumento de los montes de la Marina en las provincias y distritos que se expresan*», contiene instrucciones novedosas para su tiempo, como el señalamiento y localización de los viveros en el monte en cuanto a la insolación y resguardo de los vientos dominantes, la forma y aporcado de las plantaciones con bellotas, los permisos para las cortas en los montes de particulares o los señalamientos y marcado de árboles y de los criterios dendrométricos de los árboles para uso de sus maderas en la industria naval.

Mediante una instrucción de 1749 se crearon dentro de la Administración de la Marina los guardas celadores de montes.

Entre 1752 y 1768 se extiende la jurisdicción de la Marina a otros montes peninsulares situados en el interior, debido al déficit en madera de los bosques costeros.

CONSTRUCCIÓN DE BUQUES

En plena guerra de Sucesión, como ya hemos visto, no había barcos, por lo que fue necesario alquilar barcos a Francia, un apoyo de Luis XIV a su nieto Felipe V, aunque en realidad se tradujo en que los marinos españoles estuvieron integrados en la Marina francesa, que cuidaba de los intereses marítimos españoles, en realidad los relacionados con la Sucesión por parte de los Borbones.

En 1712, cerca del final de la guerra, se encomendó a Bernardo Tinajero, que entre 1714 y 1717 habría de ser Secretario de Marina e Indias, el planeamiento de la construcción de barcos para la Armada. Este recomendó que, para conservar los territorios ultramarinos y dominar las vías de acceso, era preciso construir de inmediato diez barcos, y que debían construirse en La Habana y no en Guarnizo, argumentando que si bien en el astillero cántabro serían buenos barcos que durarían diez años, los de La Habana durarían treinta, gracias a la calidad de las maderas. El artífice habría de ser el brigadier Antonio de Gaztañeta, natural de Motrico, quien ya disfrutaba de prestigio como diseñador y constructor de buques de línea.

Pero Felipe V tenía otros planes, y los barcos de transporte que tenían que llevar a La Habana los materiales y los dineros para esa empresa, fueron destinados a la toma de Barcelona, aún en manos de los austracistas. Tinajero y Gaztañeta se conformaron con construir seis navíos en Orio y Pasajes.

Pero ese reducido número de buques, que además tenían escasa potencia de fuego, fueron destinados por la reina Isabel de Farnesio, manipulada por el primer ministro, el cardenal Alberoni, a la conquista de Cerdeña en 1717 y Sicilia en 1718 al mando precisamente de Gaztañeta, donde esta escuadra fue destruida por los ingleses, que les atacaron sin previa declaración de guerra en el cabo Passaro.

Ante todo hay que aclarar que las cifras de construcción de barcos y las de barcos existentes en la armada durante el siglo no coinciden en absoluto, hay infinidad de listas diferentes, por los siguientes motivos:

- Se compraban barcos a otros países, sobre todo para las campañas italianas.
- Los navíos que eran apresados pasaban a engrosar la lista de buques de la Armada, con un simple cambio de bandera y a veces de nombre. Así mismo, los apresados por el enemigo desaparecían de nuestras flotas sin más.
- Tampoco se contabilizan como de la Armada los barcos dedicados al corso, pues eran de titularidad privada.

- Otras veces se confunde el término «*buque*» con el de «*navío*»; por ejemplo en el cabo Passaro las crónicas citan 40 navíos, pero debían ser de otros tipos, fragatas, corbetas, jabeques, bombardas, brulotes, etc., o incluso mercantes armados, pues está constatado que no existía ese número de navíos de línea.

Cuando José Patiño tomó las riendas de la construcción naval, ésta se repartía entre los astilleros del norte, Guarnizo, Orio, Zorroza, Pasajes, o en la zona de Cádiz, Puerto Real, San Fernando, y se construía de manera algo caótica. Cada barco era diferente al siguiente de su misma serie, no se seguían unos estándares en sus proporciones.

Tras su nombramiento, Patiño se trasladó a la sede de la Intendencia en Cádiz, estableciéndose el 11 de febrero de 1717; convirtió la bahía en el centro nuclear de la construcción y reparación de los navíos españoles, relegando a los astilleros vascos, y centró sus esfuerzos en dotar a la zona gaditana, estratégicamente situada entre el Atlántico y el Mediterráneo, de todas las instalaciones necesarias para la construcción y reparación de navíos de línea.

Confirió la política de construcción de buques de guerra al brigadier Antonio de Gaztañeta, quien, quejándose de que dos barcos del mismo diseñador con la misma eslora nunca mantenían las mismas medidas, editó en 1720 el tratado «*Proporciones de las medidas más esenciales...*», y resultó ser un genial diseñador de barcos, de los cuales decía que para saber sus proporciones idóneas, se tenía que haber navegado en ellos durante años, cosa que los demás constructores no habían hecho. Defendía proporciones para buques de guerra diferentes de las de los mercantes, y sus primeros barcos fueron portentosos, ceñían más y eran mucho más rápidos que los que circulaban por los mares.

Los barcos hechos según sus medidas podían arbolarse totalmente y mantenerse sin lastre, algo insólito «*que jamás se vio en nuestra España*». Salidos a la mar con temporal, aguantaban al punto de dejar incrédulos a los mismos tripulantes, mientras otros barcos debían buscar pronto refugio. Cargados «*hasta la manga*», mantenían floreada —levantada sobre el agua— la primera batería en cinco pies.

No obstante, se achacaba a los barcos de Gaztañeta una eslora exagerada en comparación con su manga, lo que les hacía en ocasiones quebrantarse. A su muerte en 1728, Ciprián Autrán y Juan Pedro Boyer mejoraron los diseños de Gaztañeta construyendo bombardas, fragatas y navíos en Cádiz y en Cartagena respectivamente.

En la década de los treinta nuestros barcos ya eran admirados en el exterior, siendo copiados sus gálibos incluso por Inglaterra.

En el segundo periodo, entre 1750 y 1765, se opta por la construcción llamada «*a la inglesa*», aunque habría que llamarla «*a la hispano-inglesa*», ya que los constructores ingleses contratados desarrollaron las ideas preconizadas por el insigne marino y científico español Jorge Juan, que había sido enviado a Inglaterra en 1748 por el Marqués de la Ensenada para estudiar lo bueno de la construcción naval de ese país.

Los barcos de Jorge Juan reunían por primera vez la ciencia y la técnica, resultando más robustos, con más fortaleza en la obra viva, aligerando la obra muerta. Hubo navíos de este periodo que duraron casi cien años, algo inimaginable.

En este periodo se intensificó la construcción de los jabeques, buques genuinos del Mediterráneo, con propulsión de remo y vela, aparejo de vela latina de dos palos. El auge al jabeque se lo dio el almirante mallorquín Antonio Barceló, el célebre Capitán Toni, azote de los temibles piratas berberiscos.

El tercer periodo transcurrió entre 1765 y 1782, denominado «*a la francesa*», cuyo artífice fue Gautier, el creador del Cuerpo de Ingenieros. El sistema francés potenciaba la velocidad, y en consecuencia la eslora. Como dice el aforismo, «*dame quilla y te daré millas*».

En 1782 comienza el cuarto periodo, tomando las riendas el brigadier José Romero Landa, quien elaboró una mezcla entre el sistema inglés y el francés, mejorando el velamen y el casco.

Durante los cuatro periodos se construyeron catorce navíos de tres puentes, de mayor tonelaje para aumentar la potencia de fuego. Con más de mil hombres de dotación y no menos de 112 cañones, constituían unas impresionantes moles de madera, estando entre los mejores navíos del mundo. El mayor fue el Santísima Trinidad, «*el Escorial de los mares*», botado en La Habana en 1769 según el sistema Gautier con tres puentes y 120 cañones, aumentados posteriormente a cuatro puentes y 140 cañones. Siendo el mayor navío que existió, tenía una eslora de 63 metros y una manga de 16,5, dimensiones que hoy día parecen reducidas, pero su dotación se componía de 1.100 personas.

En 1735, Patiño había conseguido que la Real Armada dispusiera de treinta y cuatro navíos, nueve fragatas y dieciséis buques de diferentes tipos. Entre 1736 y 1748, con los arsenales ya en funcionamiento, aunque se construyó un buen número de buques, se

perdieron del orden de cincuenta en diversos combates y accidentes, por lo que en 1748 estaba al mismo nivel que en 1736.

El impulso del Marqués de la Ensenada permitió que en 1755 se contabilizaran 45 navíos y 21 fragatas, de manera que fue posible mantener ya operativas tres escuadras simultáneas, en el Mediterráneo, en Cádiz y en el cabo San Vicente.

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

En 1772, ya en la época dorada de Carlos III, la Armada tenía 55 navíos y 30 fragatas,

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

y 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 ascendían a 67 navíos y 32 fragatas.

A final de siglo, en 1798, había 76 navíos y 51 fragatas operativos, aunque muchos de ellos obsoletos. Durante todo este siglo, el número de buques y de cañones fue muy inferior a los que disponían Inglaterra o Francia, que siempre se mantenían por encima de los 100 navíos de línea.

Para tener operativos este número de buques, la construcción naval debía mantenerse muy por encima, para absorber las pérdidas por hundimientos, apresamientos, etc. Una aproximación de los navíos de línea construidos durante este siglo es la siguiente.

AÑOS	NAVÍOS - NÚMERO DE CAÑONES					SUMA
	50-59	60-70	74	80-98	112-120	
1700-1727	15	23	0	0	0	38
1728-1737	8	29	0	1	1	39
1738-1754	16	10	2	0	0	28
1755-1761	0	15	26	0	1	42
1762-1778	1	12	20	6	2	41
1779-1799	2	7	16	2	10	37
TOTALES	42	100	64	9	14	229

Este otro cuadro muestra el número de barcos de otros tipos construidos en el mismo periodo. Algunos, como los paquebotes, no eran propiamente barcos de guerra, aunque a menudo iban armados.

FRAGATAS	196
CORBETAS	10
BERGANTINES	23
URCAS	26
PAQUEBOTES	110
GOLETAS	19
JABEQUES	47
BOMBARDAS	12
BALANDRAS	12
QUECHEMARINES	1
GALERAS	22
TOTAL	359

Además de impulsar la construcción de buques, se aseguró el autoabastecimiento de cáñamo de las provincias levantinas, que se procesaban para elaborar las lonas y jarcias necesarias, principalmente en la Real Fábrica de Sada, La Coruña, que en 1762 se trasladó a Ferrol por motivos defensivos, y en la de Cartagena, así como betunes y breas de carbón asturiano.

También se aseguró la fabricación de cañones y municiones en las fábricas de Liérganes y La Cavada, en Santander.

LA MARINA CIENTÍFICA

Los cambios que se produjeron en las ciencias y en la técnica en el siglo XVIII exigió que los nuevos marinos se formaran, además de en la construcción de buques, en

matemáticas, cartografía y astronomía. La creación de la Academia de Guardias Marinas propició esta formación, centrando en ella los esfuerzos, consiguiendo que los mejores técnicos y científicos de España los tuviera la Armada y no las Universidades, reacias a estos cambios. Los marinos desempeñaron un papel de primer orden en la recuperación científica y cultural de España, dedicándose incluso a estudios de medicina, sociología, botánica, antropología, minería, etc., sobre todo en América. De la Real Compañía de Guardias Marinas surgieron verdaderos científicos innovadores de reconocimiento mundial.

Jorge Juan y Santacilia, natural de Monforte del Cid, ingresó en la Real Compañía de Guardiamarinas en 1729, donde aprendió geometría, trigonometría, observaciones astronómicas, navegación, cálculos de estima, hidrografía, cartografía, etc. Navegó y combatió a las órdenes, entre otros, de Blas de Lezo, y en 1734 embarcó junto con Antonio de Ulloa en una expedición francesa para medir el grado de arco de longitud terrestre en el ecuador. Determinó el achatamiento de la Tierra, introdujo el heliocentrismo y la física newtoniana. Además creó todo un estilo de construcción de buques, como ya he detallado.

Por su parte, Antonio de Ulloa divulgó en España los primeros conocimientos sobre electricidad adquiridos en Londres, descubrió y describió científicamente el platino, hizo visible con el microscopio la circulación de la sangre en la cola de los peces, y fundó el primer Museo de Ciencias Naturales y el primer laboratorio metalúrgico.

Ambos, Jorge Juan y Ulloa, no se limitaron a hacer posible en España la geografía científica gracias a la determinación de la forma y tamaño de la Tierra y a publicar numerosas obras científicas de prestigio mundial, también estuvieron al mando de Escuadras de buques de combate.

En 1751, Jorge Juan propuso al Marqués de la Ensenada instalar un observatorio astronómico en el Castillo de la Villa (Cádiz), sede de la Academia de Guardiamarinas. Con ello, se pretendía que los futuros oficiales de Marina aprendiesen y dominasen una ciencia tan necesaria para la navegación como era la astronomía. En 1753 se crea el Observatorio, el más antiguo de España, complementario de los de París, Greenwich y Berlín, al cual en sus 250 años de historia se fueron añadiendo el cálculo de las efemérides y la publicación del Almanaque Náutico, el curso de Estudios Superiores, el Depósito de Cronómetros e Instrumentos de la Marina y las observaciones

meteorológicas, magnéticas y sísmicas. En la actualidad calcula y difunde la hora legal española, disponiendo de un reloj atómico de enorme precisión.

Gabriel Ciscar, valenciano de Oliva, destacó en los campos de las matemáticas, la náutica y la literatura. Participó en París en el establecimiento del sistema métrico decimal y sus tablas de navegación se extendieron por toda Europa.

Pero la gran contribución científica de los marinos españoles del siglo XVIII fue la cartografía náutica. La gran mayoría de barcos que se perdían eran víctimas de bajos y escollos, por el desconocimiento general sobre la batimetría de los mares.

En la expedición de la fragata *Santa María de la Cabeza* al estrecho de Magallanes en 1785 y 86 al mando de Antonio de Córdoba, José de Vargas, Dionisio Alcalá Galiano y otros marinos cartografiaron la costa americana del Pacífico hasta Alaska.

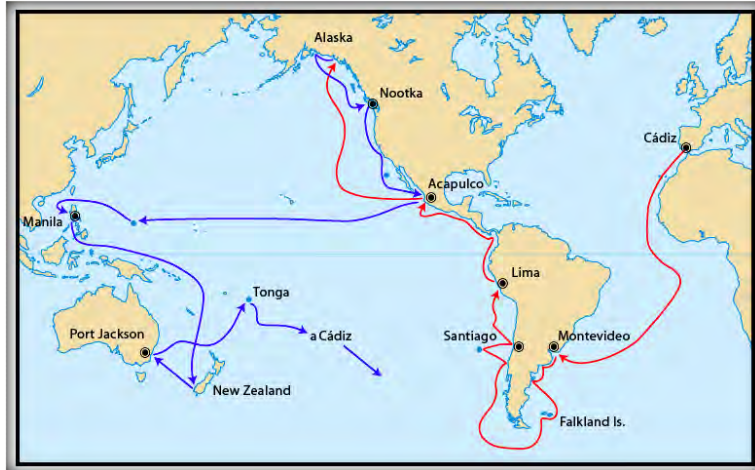
Cosme Damián Churrua, posteriormente héroe en Trafalgar, mandó la escuadra que en 1792, durante más de dos años, cartografió las Antillas. Ya había participado en la campaña hidrográfica del estrecho de Magallanes.

Pero el padre de la cartografía náutica española moderna fue Vicente Tofiño, marino, matemático y astrónomo, autor de una de las obras más importantes de Europa. En su «*Atlas marítimo de España*», levantado entre 1785 y 1788 trabajaron, bajo su docta dirección, casi todos los oficiales de saber y buen concepto de aquellos días. En quince cartas se representan con exactitud las costas de la península, norte de África, Baleares, Canarias y Azores. José Varela trazó la carta de África desde cabo Espartel hasta cabo Verde e islas de Cabo Verde.

Para una mejor comprensión de su Atlas, Tofiño escribió el «*Derrotero de las costas de España*» (1787-89). En él se señalan las líneas y rumbos para navegar por las costas de España, del norte de África y de las Azores. La navegación se volvió bastante más segura, si consideramos que los naufragios en las costas rara vez se originaban por otras causas que las de la errada situación de los accidentes geográficos en las cartas náuticas.

Alejandro Malaspina, que llegaría a brigadier de la Armada, realizó con su colega José de Bustamante y Guerra una gran expedición político-científica de escala mundial, una de las primeras de la historia de carácter científico, cuyo objetivo era visitar y estudiar los principales territorios españoles en América, Asia y Oceanía.

La llamada Expedición Malaspina duró casi seis años, de 1789 a 1794, a bordo de las corbetas Descubierta y Atrevida. Su objetivo principal era trazar la «Carta Hidrográfica del Pacífico» señalando los



derroteros más fáciles y más cortos para la navegación, investigar la situación política de América, el comercio, los productos naturales, los habitantes, sus costumbres y lenguas, reconocer los establecimientos rusos al norte de California y de los ingleses en el Pacífico y en Australia, e informar al gobierno sobre la conveniencia o no de retener para la Corona lejanas tierras que no producían ningún beneficio. Proponían también la formación de colecciones botánicas, zoológicas y mineralógicas y la adquisición de toda clase de objetos representativos de las más diversas culturas de los nativos, con destino al Real Gabinete de Historia Natural y al Jardín Botánico.

En el siglo XVIII hubo también en la Armada grandes historiadores, pero uno destacó de manera muy notable. Martín Fernández de Navarrete es autor de una obra histórica monumental. Sus escritos constituyen una de las piedras angulares de la historia de la navegación y de los grandes navegantes españoles desde los albores de la Edad Media hasta finales del siglo XVIII. Combatió en el sitio de Gibraltar de 1782 y en la guerra contra Francia en 1793, pero principalmente se dedicó a la investigación histórica marítima. En 1789 se le encomendó la dirección de una comisión para examinar los documentos y manuscritos de los archivos y bibliotecas españolas con el fin de crear un archivo marítimo. Descubrió documentos muy valiosos, como las relaciones originales del primer y del tercer viaje de Colón.

Fue académico de la Real Academia española de la Lengua y de la de bellas Artes, y Director de la Real Academia de Historia.

OPERATIVIDAD DE LA ARMADA

El resurgimiento de la Armada fue produciendo sus buenos frutos a medida que iba transcurriendo el siglo XVIII.

Como ya hemos visto, a principios del siglo XVIII las Armadas estaban prácticamente desmanteladas, sin hombres ni barcos, por lo que, desde el comienzo de la Guerra de Sucesión, los mercantes españoles que venían de las Indias eran escoltados por la Marina francesa. En ese contexto se produjo el desastre de Rande, en la ría de Vigo en 1702, en la que una escuadra anglo-holandesa penetró en busca de catorce galeones españoles que se habían refugiado en ella protegidos por navíos franceses. Siendo las fuerzas anglo-holandesas mucho más numerosas, todos los galeones fueron apresados, hundidos o incendiados. Durante tres siglos se ha buscado en esos fondos el supuesto tesoro hundido, sin resultado. Se especula con que hubiera sido previamente desembarcado.

En 1704, tras la toma de Gibraltar por la escuadra anglo-holandesa del almirante Rooke, la escuadra franco-española del Conde de Toulouse entabló batalla en Vélez-Málaga, bautismo de fuego para el guardiamarina Blas de Lezo, que con quince años perdió la pierna izquierda de un cañonazo. Con fuerzas equiparadas, fue una victoria táctica franco-española, pero estratégica de la alianza austracista, pues no se consiguió recuperar Gibraltar.

Durante los diez años restantes de Guerra de Sucesión, repletos de asedios y de escaramuzas navales, Blas de Lezo se destacó como un combatiente excepcional a pesar de su juventud. Acudió en auxilio de las plazas asediadas de Palermo, Peñíscola y Barcelona, donde burlaba el cerco de los barcos ingleses con valor y picardía, consiguiendo introducir a los mercantes con provisiones, y destruyó el navío inglés *Resolution*, de 70 cañones. En Toulon, frente a las tropas de Eugenio de Saboya, una esquirla de un cañonazo le reventó su ojo izquierdo.

Posteriormente, en Rochefort, al mando de la fragata *Valeur* de 40 cañones, rindió hasta once buques ingleses y apresó al poderoso navío de 70 cañones *Stanhope*, de John Coombs.

En 1712 pasa a la recién reorganizada Armada española ya como Capitán de Navío con 23 años, y en 1714, en la definitiva toma de Barcelona vuelve a ser mutilado, perdiendo la movilidad de su brazo izquierdo.



Su nombre ya causaba el pánico entre sus enemigos, ingleses o berberiscos, y en 1715 participó en la recuperación incruenta de Mallorca e Ibiza, últimos reductos austracistas.

Tras la guerra de Sucesión, Felipe V empeñó todos los esfuerzos de la Armada en recuperar las posesiones italianas perdidas por el Tratado de Utrecht. En 1717 una flota al mando del marqués de Mari reconquistó Cerdeña de manos del Sacro Imperio Germánico, desembarcando 9.000 hombres al mando del marqués de Lede. Esto ocasionó una tensión que llevaría a la Cuádruple Alianza entre dicho Imperio, Inglaterra, Francia y Holanda, y a la guerra del mismo nombre. Vemos como muy pocos años después de depender de los franceses, ya luchábamos contra ellos, pues al morir en 1715 Luis XIV, abuelo de Felipe V, el regente duque de Orleans se volvió hostil a España.

Tras invadir también Sicilia, en 1718 una escuadra mandada por Gaztañeta y Chacón fue atacada y destruida por sorpresa, sin previa declaración de guerra, por la escuadra inglesa del almirante Byng en el cabo Passaro, comenzando la guerra de la Cuádruple Alianza.

En 1719 en el cabo San Vicente, el escuadrón de Rodrigo de Torres y Morales derrotó a otro similar inglés al mando del comodoro Cavendish. Los ingleses ya empezaban a ver en la Armada española un serio oponente. Y lo que les quedaba por ver...

Terminó la guerra en 1720 con el Tratado de la Haya por el que España renunciaba a las posesiones italianas, debido a la fuerte presión del resto de Europa.

La posterior guerra anglo española de 1727 a 1729 se limitó a un acoso a Portobello, en Panamá por los ingleses y un acoso a Gibraltar por parte de España, sin consecuencias.

Sin guerras que librar, la Armada seguía creciendo. Blas de Lezo estaba en Perú despejando el Pacífico de piratas ingleses y holandeses, el comercio en el Caribe se protegía mediante guardacostas españoles con patente de corso, nuestra Armada ya protegía el tráfico desde América, y en el Mediterráneo se libraban frecuentes escaramuzas contra los piratas berberiscos que asolaban la costa levantina.

En 1732, Blas de Lezo recibe la misión de recuperar dos millones de pesos que la banca genovesa de San Jorge se resistía a devolver a la Real Hacienda Española. Lezo fondeó seis navíos en perfecta formación frente a la sede del Senado genovés, exigiendo que se rindieran honores extraordinarios a la Bandera de España, algo nunca visto en esa República, y que se le entregara el dinero adeudado a España. A continuación ordenó

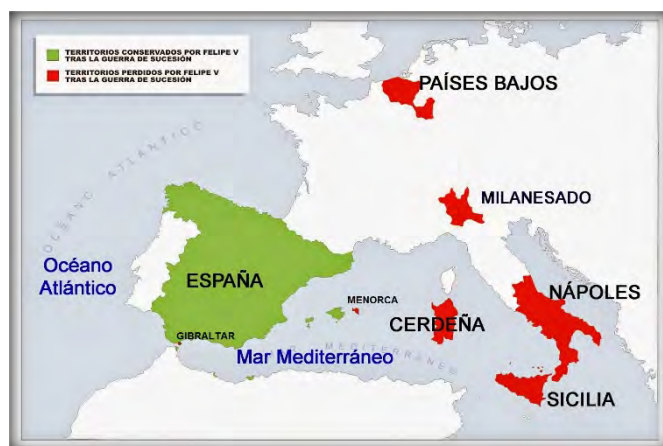
abrir las portillas de todos los cañones de la flota, apuntando al palacio, los artilleros con las mechas encendidas, prestos a abrir fuego. De inmediato comenzaron a oírse las salvas de honores, y el dinero estuvo pronto en las bodegas del buque insignia. El respeto a España volvía a ser garantizado por la Armada.

Ese mismo año se llevó a cabo la recuperación de Orán, colonia española desde 1509 hasta que en 1709 fue tomada por el sultán de la zona aprovechando la guerra de Sucesión. La operación estuvo a cargo del Capitán General don José Carrillo de Albornoz, conde de Montemar. La Escuadra del Mediterráneo de Lezo se integró en la del Teniente General de Mar don Francisco Cornejo, que llevó a tierra a los 30.000 soldados destinados a la operación, junto con sus pertrechos de guerra y artillería.

La operación fue un éxito, pero en cuanto la Fuerza Naval se retiró, quedando 8.000 soldados en la zona, magrebíes y turcos sitiaron Orán y el castillo de Mazalquivir. La situación era angustiosa, pues nueve galeras argelinas bombardeaban las plazas sin cesar, cuando Patiño encomendó a Blas de Lezo la resolución del problema.

Lezo partió de Cádiz con siete navíos de línea y 25 mercantes que transportaban 5.000 hombres de Infantería y avituallamientos. Ahuyentó a las nueve galeras argelinas y desembarcó personal y material, recorriendo la costa argelina durante un mes hasta que encontró a la poderosa nave capitana del bey de Argel, destruyéndola junto con el nido pirata de Mostagán, y hundió las nueve galeras argelinas.

La situación geopolítica de este primer tercio del siglo XVIII estaba claramente afectada por los Tratados de Utrecht, cuyas cláusulas eran humillantes para el prestigio nacional por la pérdida de Gibraltar, Menorca y las posesiones italianas. Además, los ingleses habían conseguido el



«asiento de negros», que les otorgaba el monopolio para el tráfico de esclavos durante 30 años, y la concesión de «un navío de permiso», privilegio comercial que autorizaba a un barco inglés de 500 toneladas a navegar junto con todas las flotas españolas que se dirigiesen a las ferias a celebrar en nuestras colonias americanas y comercializar sin

reparos sus propias mercancías. Finalmente se recogía en estos acuerdos la devolución a Portugal de la colonia de Sacramento, en el actual Uruguay.

Los ingleses, cómodos en su situación de preponderancia, fueron abusando de estos tratados, y cada año aumentaban más y más su presencia en la economía española, incrementando cada vez más su parcela de comercio en nuestras colonias americanas. En la década de los treinta su comportamiento se tornó abiertamente hostil, pues no estaban dispuestos a renunciar a estos privilegios.

El «*navío de permiso*» se había transformado con el transcurso de los años en una «*flota de permiso*», ya que el navío oficial de 500 toneladas siempre navegaba acompañado de un respetable número de buques mercantes, verdaderos almacenes flotantes que multiplicaban las quinientas toneladas autorizadas. El «*asiento de negros*», no sólo les había concedido el monopolio de este comercio durante treinta años, sino que en base a cuestiones humanitarias y para que «*la mercancía*» dispusiera de lugares donde reposar, se apropiaron poco a poco de una serie de almacenes e instalaciones portuarias en la ciudad de Buenos Aires, siempre con la idea fija de alcanzar la independencia de la zona y establecer en ella un emporio de contrabando.

Pero el gobierno español creó un sistema de control muy eficaz para la represión del contrabando, basado en una red de barcos guardacostas. Estos barcos no estatales estaban fletados por particulares, generalmente caribeños pero siempre con nacionalidad española, cuya remuneración estaba en función de las presas obtenidas. Eran rápidos y muy maniobreros, siempre bien artillados, y en tiempos de guerra se transformaban en corsarios al servicio de España.

Uno de ellos era *La Isabela* de Julio León Fandiño, con quien el contrabandista inglés Robert Jenkins a bordo de su barco *Rebeca* tuvo la desgracia de tropezarse en 1731 frente a La Florida llevando mercancías prohibidas. Fandiño, apresó el buque y su contrabando, y le cortó una oreja a su capitán, el cual la presentó siete años más tarde, en 1738, la Cámara de los Lores, sirviendo como excusa para que Inglaterra declarase en 1739 la guerra, llamada del Asiento, a España, con la intención de adquirir la supremacía marítima oceánica, y apoderarse del virreinato de Nueva Granada para colonizar toda Sudamérica.

Y empezó bien para los ingleses, pues ese mismo año el almirante y diputado con aspiraciones políticas Edward Vernon, Comandante de las Fuerzas Británicas en las

Indias Occidentales, tomó con facilidad la poco protegida ciudad de Portobello, en la actual Panamá. Poco después, un escuadrón que envió Vernon a hacerse con el puerto de La Guaira fue ferozmente repelida por cuatro buques bien artillados de la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas, que tenían allí su base, suceso que para los ingleses nunca ocurrió.

En 1741, siendo Blas de Lezo Comandante del Apostadero de Cartagena de Indias, Vernon se presentó frente a la ciudad con la mayor flota de la Historia después de la del desembarco de Normandía, con la intención de conquistarla e iniciar desde ella la colonización de toda Sudamérica.

Las fuerzas eran tremendamente desiguales, ciento ochenta y seis barcos ingleses, entre navíos, fragatas, brulotes y embarcaciones menores y de transporte. Sesenta más de los que habían formado la Armada Invencible de Felipe II. Sumaban cuatro mil cañones y casi treinta mil combatientes entre soldados, marineros, esclavos negros macheteros, y reclutas de Virginia.

Frente a ellos, Blas de Lezo con menos de tres mil soldados, seiscientos indios flecheros y las dotaciones de los seis únicos buques españoles que defendían la ciudad. Pero el buen hacer de Blas de Lezo, sus añagazas y su tremendo valor, supieron retrasar 21 días la entrada de Vernon en la bahía, en los que las enfermedades tropicales se unieron al fuego de las defensas españolas, diezmando poco a poco las fuerzas inglesas.

FUERZA NAVAL INGLESA	FUERZA NAVAL ESPAÑOLA
9 navíos de tres puentes (80)	San Felipe (80)
26 navíos de dos puentes (50 a 70)	Galicia (70)
10 fragatas (40)	África, Conquistador (64)
Bombardas, Brulotes, Goletas	Dragón, San Carlos (60)
Unos 130 barcos de transporte	
TOTAL 186 barcos, 2.620 cañones	TOTAL 6 barcos, 398 cañones
EFFECTIVOS INGLESES	EFFECTIVOS ESPAÑOLES
12.000 Soldados y Granaderos	1.100 Soldados de Guarnición
12.500 Marineros	400 Infantes de Marina
1.500 Macheteros jamaicanos	600 Marineros
2.600 Voluntarios norteamericanos	500 Milicianos
	600 Indios flecheros
TOTAL 28.600 hombres	TOTAL 3.200 hombres
1.400 cañones terrestres	300 cañones terrestres
4.000 bocas de fuego	700 bocas de fuego

Cuando los barcos de Vernon consiguieron entrar en la bahía, éste dio por conseguida la conquista de la ciudad, enviando la noticia a Inglaterra. Se acuñaron 40.000 monedas conmemorativas, se crearon himnos, etc.

En el ataque final al castillo de San Felipe, las escalas de los atacantes quedaron dos metros cortas gracias al ardid de Blas de Lezo de ahondar el foso, y miles de atacantes fueron masacrados, debiendo renunciar Vernon a la conquista, y tras 67 días de asedio y haber disparado 36.000 cañonazos y 8.000 bombas, tuvo que retirarse. En Inglaterra, las 40.000 monedas tuvieron que ser refundidas, y la sola mención de esta batalla, que supuso la mayor humillación del Imperio inglés, fue prohibida por Jorge II bajo pena de horca.

PÉRDIDAS INGLESAS	PÉRDIDAS ESPAÑOLAS
6 navíos de tres puentes 13 navíos de dos puentes 4 fragatas 60 menores y de transporte	6 navíos 8 mercantes
1.500 cañones	395 cañones
9.500 muertos 7.500 heridos y enfermos	800 muertos 1.200 heridos

En esos momentos ya estaba en marcha la guerra de sucesión austríaca, en el transcurso de la cual tuvo lugar el combate de Toulon o del cabo Sicié, en el que la flota franco española al mando de Juan José Navarro, Marqués de la Victoria, arrebató el dominio naval del Mediterráneo a los ingleses, pudiendo seguir enviando tropas a Italia para la guerra terrestre.

En 1747 se produjo una gesta heroica que se ha dado en llamar la «*Carrera del Glorioso*». El navío *San Ignacio de Loyola* (70), apodado el *Glorioso*, al mando de Pedro Messía de la Cerda, zarpó de Veracruz con una valiosa carga valorada en 4 millones y medio de pesos. Cerca de las Azores se tropezó con tres buques ingleses, *Warwick* (60), *Lark* (40) y *Montagu* (16), que le persiguieron, manteniendo un intenso combate durante dos días. Los ingleses se retiraron con grandes daños. 20 días más tarde, en las proximidades de Finisterre, se encontró con otros tres navíos ingleses, *Oxford* (50), *Shoreham* (24) y *Falcon* (14), a los que combatió y ahuyentó por superioridad táctica, dañados. Cuatro días más tarde entró en Corcubión y puso su valiosa carga a salvo tras los dos exitosos combates.

Tras dos meses de reparación, zarpó y se dirigió a Cádiz, ya que el viento y la presencia inglesa desaconsejaba dirigirse a Ferrol, y a la altura del cabo San Vicente avistó una escuadra corsaria inglesa de diez barcos, dos de cuyas fragatas se dirigieron hacia él. La primera salva del *Glorioso* derribó el masteleromayor de la *King George* (32), y posteriormente dañó gravemente a la *Prince Frederick* (32), continuando hacia Cádiz

tras este tercer combate. Al día siguiente tres fragatas y el navío de tres puentes *Russell* (80), se dirigían a la caza del *Glorioso*. Pedro Messía para evitar un enfrentamiento tan desigual, viró y arribó al Noroeste. A media mañana los vigías localizaron un solitario navío que venía a su encuentro sin bandera. Al sobrepasar al navío español, izó la bandera danesa y viró para alcanzar a su oponente. El español, receloso, continuó a rumbo sin inmutarse. Se trataba del navío británico, *Darmouth* (50), cuyo capitán, viendo que su treta no daba resultado, arrió la bandera danesa e izó la británica, atacando. Después de un cuarto combate de tres horas, una explosión desintegró el *Darmouth*.

Esa misma noche, con luna llena, el *Russelly* dos fragatas se colocaron a sus costados, y tras toda la noche de combate, a las seis de mañana el *Glorioso* ya no tenía con qué cargar sus cañones, y rindió el buque. Al ser trasladado al *Russell*, Don Pedro comprobó, por el estado del buque, que había estado cerca de vencer también este quinto combate, pero algún burócrata le había denegado recargar munición en Corcubión para el teóricamente corto tránsito que tenía que realizar. El navío fue llevado a Lisboa y posteriormente a Inglaterra. Pedro Messía, que había sido ascendido a Jefe de Escuadra en Corcubión, llegaría a Teniente General de la Armada y virrey de Nueva Granada.

Por estos años, el acoso de los piratas berberiscos en el Mediterráneo era muy intenso, y surgió la figura de Antonio Barceló, el Capitán Toni, un mallorquín que empezó como marinero del jabeque correo de su padre y se hizo famoso repeliendo los ataques de las galeotas argelinas, lo que le valió ser nombrado alférez de fragata en 1738. Diez años más tarde, Fernando VI le puso al mando de una división de jabeques con los que limpió de piratas argelinos el Mediterráneo durante 25 años, ascendiendo gradualmente hasta alcanzar el grado de almirante, habiendo participado en el gran sitio de Gibraltar y en las tres expediciones contra Argel.

Pero no fue el único, ya que en los años de neutralidad de Fernando VI, se llevaron a cabo numerosos combates entre jabeques españoles, tanto de la Real Armada como corsarios, contra galeotas y jabeques piratas argelinos, así como alguna escaramuza entre navíos, como la de 1751, en que un escuadrón de dos navíos al mando de Pedro Fitz-James Stuart, el *Dragón* (64) y el *América* (60), interceptó en el cabo San Vicente a la nave capitana del bey de Argel, *Danzik* (60) y al *Castillo Nuevo* (54). Este último escapó, pero el *Danzik* fue hundido y fueron rescatados 50 cristianos cautivos.

En la guerra de los Siete Años, a la que se incorporó España en 1761, la Armada no tuvo ninguna acción digna de mención, excepto las habituales escaramuzas en América, pues aunque los ingleses tomaron por un tiempo reducido Manila y La Habana, todo se llevó por la diplomacia, sin desarrollarse grandes acciones navales.

En 1774, el sultán Mohamed III de Marruecos con 40.000 hombres, apoyado y azuzado, como no, por los ingleses, sitió Melilla, que con 700 hombres resistió 100 días el ataque recibiendo 12.000 proyectiles. Una división naval de dos navíos, seis fragatas y nueve jabeques, al mando del brigadier D. Francisco Hidalgo de Cisneros tuvo la plaza bien provista, consiguiendo conducir allí hasta 3.500 hombres, artillería y provisiones, e impidió el auxilio naval desde Gibraltar, capturando un convoy inglés.

Los príncipes Muley Alí y Muley Brahaman se presentaron en el Peñón de Vélez de la Gomera y Alhucemas el 20 de enero de 1775, pero fueron finalmente rechazados en marzo por Antonio Barceló con la fragata Santa Catalina y una división de jabeques.

Aprovechando este éxito, Carlos III ordenó la expedición a Argel, enviando una impresionante fuerza, 46 buques de guerra y 348 transportes, con más de 20.000 soldados, pero fue un fracaso por estar los argelinos bien preparados para la defensa gracias a las informaciones de los espías galos e ingleses, y adolecer de mala organización el ataque terrestre español, al mando del mariscal O'Reilly.

En 1776, una gran escuadra de 120 buques, 96 de ellos de transporte, mandada por Francisco Javier Everardo-Tilly, transportó 8.500 soldados de infantería y 600 dragones a caballo a Rio Grande, reconquistando la colonia de Sacramento, Montevideo y la isla de Santa Catalina, que los portugueses habían invadido. Se puso fin a estas acciones entre Portugal y España con el Tratado de San Ildefonso en 1777.

En 1779, el Reino Unido se enfrentaba a uno de los momentos más críticos de su historia, al sostener contra los colonos rebeldes la Guerra de Independencia de los Estados Unidos, que terminaría perdiendo. La situación se agravó cuando España y Francia se aliaron en su contra (mediante un pacto secreto porque España no quería alentar a los territorios sudamericanos a imitar a Estados Unidos) y decidieron apoyar militar y políticamente el alzamiento de las colonias americanas. Además, los británicos sostenían al mismo tiempo una dura guerra colonial en la India, subcontinente que acabarían anexionando a su imperio a lo largo del siglo XIX.

En 1779 una flota franco española llevó a cabo un poco conocido e infructuoso intento de invasión de Inglaterra. 30 navíos franceses y 36 españoles al mando de Luis de Córdova y 400 embarcaciones de transporte con 40.000 hombres llegaron frente a la costa inglesa causando el pánico entre la población. Los franceses llevaban un mes en la mar esperando a la escuadra española, y fueron atacados por el escorbuto, y después perdieron el tiempo buscando a la flota inglesa, retirándose finalmente sin desembarcar. Fue una ocasión única desperdiciada.

En junio se cerró la frontera con Gibraltar y se llevó a cabo durante cuatro años el Gran Asedio, por la flota mandada por Antonio Barceló, de jabeques y cañoneros de su invención. Una escuadra de once navíos y dos fragatas se situó en el Golfo de Cádiz al mando de Luis de Córdova con el objetivo de impedir el paso de refuerzos británicos.

A pesar de los continuos bombardeos, la única manera de conquistar Gibraltar era el bloqueo de suministros a la ciudad. La escuadra de Juan de Lángara situada en las proximidades del Estrecho conseguía evitar la llegada de ayuda a Gibraltar, de modo que al cabo de unos meses la situación en la ciudad comenzaba a ser desesperada. Pero en enero de 1780 una escuadra de 21 navíos ingleses al mando del almirante Rodney atacó a la de Lángara de sólo 11 navíos, consiguiendo hacer llegar provisiones a Gibraltar.

En agosto de ese año, Luis de Córdova asestó un duro golpe al Reino Unido al interceptar en el Atlántico, gracias a informes de inteligencia, a dos convoyes ingleses de 63 barcos antes de separarse, uno con destino a la India y otro hacia Norteamérica, cargados con tropas, pertrechos y armas, apresando 55 de ellos. Esto hizo desplomarse la Bolsa de Londres e influyó de manera decisiva en el resultado de la guerra de Independencia norteamericana.

En febrero de 1782, el brigadier Buenaventura Moreno al mando de una escuadra bloqueó los puertos de Mahón, Ciudadela y Fornells, para no permitir la salida de buques informadores, facilitando el desembarco de una gran fuerza que, al mando del duque de Crillon, reconquistó Menorca. Se apresó gran número de barcos, sobre todo corsarios.

Terminado el Gran Sitio de Gibraltar con resultado infructuoso, quedaba solucionar los problemas causados por los piratas berberiscos en nuestras costas mediterráneas, por lo que Antonio Barceló llevó a cabo dos grandes bombardeos sobre la ciudad de Argel en

1783 y 1784, en este último utilizando los cañoneros de su invención que no se le permitió usar en Gibraltar, resultando demolidores. Ante el riesgo de que se produjese un tercer bombardeo, el Bey de Argel firmó un tratado con Mazarredo al que se unió Túnez, con lo que se terminó la piratería en el Mediterráneo, al menos contra las aguas y costas españolas.

Muerto Sidi Mohamed, el Príncipe ilustrado de Marruecos, su hijo Muley Yacid en 1790 comenzó su mandato declarándose refractario a todo contacto con gente cristiana. Reunió en Tánger y Tetuán toda su potencia de artillería, y puso cerco a la plaza de Ceuta. Simultáneamente un gran terremoto destruyó la fortaleza de Orán, siendo atacados sus habitantes españoles por los musulmanes. El bey de Argel negoció la retirada de España de Orán y Mazalquivir, y la escuadra de Gravina evacuó a nuestros compatriotas.

El emperador de Marruecos pretendió que España entregara también Ceuta, Melilla, el Peñón de Vélez de la Gomera y Alhucemas, a lo que España respondió bombardeando Tánger con la escuadra de Francisco Javier Morales, y las embarcaciones sutiles apoyaron a Ceuta en el asedio.

Tras la revolución francesa, en 1793 barcos franceses se dedicaron a atacar Cerdeña y sus islotes, por lo que salió el Teniente General Francisco de Borja con 24 navíos y 9 fragatas de Cartagena, capturando tres fragatas galas y liberando Cerdeña.

Sublevados los monárquicos franceses en Toulon, pidieron ayuda al almirante inglés Samuel Hood, quien pidió el concurso de Juan de Lángara, y en agosto entraron 21 navíos ingleses y 17 españoles en la bahía, donde había un número mucho mayor de buques franceses. Pero los revolucionarios abandonaron los barcos y huyeron, siendo tomada la ciudad por la coalición. Gravina mandaba la fuerza de desembarco española. Más tarde, ante la imponente cantidad de atacantes republicanos, hubieron de abandonar Toulon, incendiando previamente los barcos franceses y la bahía y evacuando a parte de la población.

La Armada efectuó apoyo de fuego naval desde la mar a las poblaciones que los revolucionarios franceses tomaron o sitiaron en Cataluña y Pirineos, hasta que Francia decidió pactar la paz con España para poder disponer de esas tropas en otros frentes.

España se preparó secretamente para el cambio de coalición (de ingleses a franceses) enviando a Filipinas una escuadra de tres navíos y dos fragatas al mando de Ignacio

María Álava, otra a América septentrional de siete navíos y cuatro fragatas al mando de Juan Solano, independiente de la de Gabriel de Aristizábal que estaba en las Antillas, otra a América central al mando de Sebastián Ruiz de Apodaca, y en el Atlántico la escuadra de don Juan de Lángara, de 15 navíos, 12 fragatas, dos corbetas y dos bergantines; en el Mediterráneo la del conde Morales de los Ríos, de 11 navíos y 11 fragatas; grupos que, con los bajeles sueltos empleados en comisiones, ascendían al número total de 143 barcos de guerra. España tenía el dominio de los mares.

En agosto de 1796, antes de la alianza con Francia, salió Lángara de Cádiz con 26 navíos y 14 fragatas, destacando siete y cuatro a escoltar a la escuadra francesa de Richery hasta Terranova, donde éste saqueó establecimientos ingleses y una centena de pesqueros. Entró después Lángara en el Mediterráneo y encontró al contralmirante Mann escoltando unos mercantes, a los que apresó, huyendo los de guerra ingleses a Gibraltar. En Cartagena incorporó siete navíos más, totalizando 26 y 10 fragatas, y se cruzó con la escuadra del almirante Jervis con 15 buques, dejándole seguir, cosa que nunca hubiera hecho un inglés con esa superioridad numérica.

Los ingleses comenzaron a efectuar ataques sorpresivos a barcos españoles aislados que encontraban, lo que desató las hostilidades.

La hegemonía marítima española empezó a declinar debido a que se escatimaban a la Amadala los recursos humanos y financieros. Nombrado ministro de marina Don Pedro Varela y Ulloa, desatendió las peticiones de Don José de Mazarredo, Capitán General del departamento de Cádiz, quien le reclamaba que la matrícula de mar de 1787 arrojaba la cifra de 53.147 marineros, y se necesitaba para tripular los buques de guerra 89.350, lo que arrojaba un déficit de 36.200. El incompetente ministro llenó los barcos con vagos y maleantes forzados de todo el reino, lo que difundió en la Armada el mal infeccioso de calenturas pútridas (malaria y paludismo) e influyó decisivamente en la moral y en la lealtad de las dotaciones, y por supuesto en la eficacia de la Escuadra. La desatención al personal y el olvido en las pagas volvió a la Armada, y por todos estos motivos Mazarredo profetizó un desastre en la siguiente campaña, por lo que fue relevado del mando y desterrado a Santoña y luego a Pamplona.

Godoy puso de Ministro de Marina a Juan de Lángara, y en su lugar le dio el mando de la Escuadra a José de Córdova, que al no estar preparado, perdió el combate del Cabo San Vicente en 1797 estando en superioridad numérica, por una mala dirección. Era un

augurio de Trafalgar, y preludio de un mal porvenir, pero eso ya forma parte de otra historia.