INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL
DEPARTAMENTO DE ESTUDIOS E INVESTIGACIÓN

LXXI JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA

¿VIENTO EN LAS VELAS? LA CUESTIÓN LOGÍSTICA Y FINANCIERA Y SUS EFECTOS EN LA HISTORIA DE LA ARMADA



CICLO DE CONFERENCIAS - OCTUBRE 2025
CUADERNO MONOGRÁFICO N.º 91
PAMPLONA, 2025

MINISTERIO
DE DEFENSA

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL
DEPARTAMENTO DE ESTUDIOS E INVESTIGACIÓN

LXXI JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA

¿VIENTO EN LAS VELAS? LA CUESTIÓN LOGÍSTICA Y FINANCIERA Y SUS EFECTOS EN LA HISTORIA DE LA ARMADA

CICLO DE CONFERENCIAS - OCTUBRE 2025
CUADERNO MONOGRÁFICO N.º 91
PAMPLONA, 2025

CUBIERTA: Museo Naval de Cartagena. «Preparación de la botadura del navío San Ildefonso. 1785.» F. Ferrer-Dalmau.

DIRECCIÓN Y ADMINISTRACIÓN:

Instituto de Historia y Cultura Naval. Departamento de Estudios e Investigación
Juan de Mena, 1, 1.ª planta.
28071 Madrid (España).
Teléfono: 91 312 44 27
C/e: ihcn-dei@mde.es / msanes4@fn.mde.es

CATÁLOGO GENERAL DE PUBLICACIONES OFICIALES

cpage.mpr.gob.es

EDITA:

MINISTERIO DE DEFENSA
SUBSECRETARÍA DE DEFENSA
SECRETARÍA GENERAL TÉCNICA

publicaciones.defensa.gob.es/

Paseo de la Castellana 109, 28046 Madrid
© Autores y editor, 2026
NIPO: 083-26-107-7 (edición impresa)
NIPO: 083-26-108-2 (edición en línea)
ISBN: 978-84-1083-152-0 (edición impresa)
Depósito legal M 9807-2026
Fecha de edición: abril de 2026
Imprime: Ministerio de Defensa

Las opiniones emitidas en esta publicación son de exclusiva responsabilidad de los autores de la misma. Los derechos de explotación de esta obra están amparados por la Ley de la Propiedad Intelectual. Ninguna de las partes de la misma puede ser reproducida, almacenada ni transmitida en ninguna forma ni por medio alguno, electrónico, mecánico o de grabación, incluido fotocopias, o por cualquier otra forma, sin permiso previo, expreso y por escrito de los titulares del © *copyright*.

En esta edición se ha utilizado papel procedente de bosques gestionados de forma sostenible y fuentes controladas.

Esta publicación se distribuye bajo licencia CC BY-NC-ND 4.0 que permite compartir el material en cualquier medio o formato con la condición de reconocer adecuadamente la procedencia «Edita: Ministerio de Defensa. Secretaría General Técnica.» No se puede modificar. No se puede utilizar con fines comerciales.

SUMARIO Págs.

Navarra en la logística de la Real Armada en el siglo XVIII, por Agustín González Enciso 21

El insólito reto logístico de la Jornada del Brasil (1624-1625), por David García Hernán 39

La logística de la batalla de Lepanto, por Magdalena de Pazzis Pi Corrales 57

La logística de convoyes en la guerra de Independencia de Estados Unidos. Una visión comparada entre España y Gran Bretaña, por Rafael Torres Sánchez 75

Trafalgar: una victoria que se fraguó en los despachos. Abastecimiento, financiación y administración naval comparada, por Manuel Díaz Ordóñez 97

La batalla de Cavite y la pérdida de Filipinas, por Enrique Esquivel Lalinde 119

Causas de la pérdida de la Escuadra en Santiago de Cuba, por Santiago José Acosta Ortega 135

La logística de obtención y los programas navales del primer tercio del siglo XX, por Adolfo Morales Trueba 155

¿VIENTO EN LAS VELAS? LA CUESTIÓN LOGÍSTICA Y FINANCIERA Y SUS EFECTOS EN LA HISTORIA DE LA ARMADA

El Instituto de Historia y Cultura Naval ha elegido dedicar sus septuagésimas primeras Jornadas de Historia Marítima a un tema poco habitual: la logística y cómo afecta al desarrollo de las batallas y conflictos. Agradezco a Santiago Acosta la iniciativa y su invitación a coordinar a los profesores e investigadores que nos acompañaron en su realización. Asimismo, le agradezco la oportunidad que nos ofreció de organizarlas en Pamplona, en el Museo de Navarra, contribuyendo así a difundir y dar a conocer en otros rincones de la geografía nacional la trascendental aportación de la Armada en la historia de España.

Sostener la guerra siempre ha significado mucho más que combatir. Detrás de cada campaña, de cada maniobra y de cada enfrentamiento decisivo existe un entramado de producción, transporte, almacenamiento y distribución, sin el cual ningún ejército ni marina de guerra podría operar. El consumo masivo de combustible, municiones, alimentos, vestuario y equipos caracteriza a los conflictos contemporáneos, pero esta dependencia material no es una novedad: desde los grandes ejércitos de la Antigüedad hasta las fuerzas industriales del siglo XXI, la capacidad de mantener abastecidas a las tropas ha condicionado el ritmo de las operaciones y, en no pocos casos, su desenlace.

A pesar de ello, la historiografía militar ha tendido a relegar esta dimensión a un plano secundario, concentrándose en los combates, en los liderazgos o en los episodios más espectaculares de la guerra[1]. Como se ha señalado, esta marginación responde en parte a una tradición narrativa que ha considerado poco atractivos los aspectos logísticos, al asociarlos con tareas rutinarias, cifras, almacenes y convoyes, y no con la acción directa en el campo de batalla. Sin embargo, es precisamente en ese espacio menos visible donde se articulan las relaciones entre la guerra, la organi-

---

(1) CREVELD, M. van (²2004). *Supplying War: Logistics from Wallenstein to Patton*. Cambridge University Press-University of Chicago Press.

zación económica, la capacidad productiva, la administración estatal y el nivel tecnológico de cada sociedad[2].

Desde el punto de vista historiográfico, el análisis sistemático y comparado de la logística militar ha sido sorprendentemente escaso. Durante largo tiempo, más que ofrecer una explicación definitiva, estas investigaciones han puesto de manifiesto la necesidad de ampliar el enfoque y de integrar la logística en el núcleo de la historia militar. Analizar el abastecimiento permite comprender no solo cómo se combaten las guerras, sino también cómo se movilizan recursos, cómo se articulan las redes comerciales y administrativas, cómo se transforman las estructuras sociales y cómo la innovación técnica redefine las posibilidades operativas. En este sentido, el estudio de la logística militar histórica constituye una vía privilegiada para interpretar las batallas y las campañas como el resultado de procesos económicos, organizativos y tecnológicos de largo alcance, y no únicamente como la consecuencia de decisiones tácticas o del genio de los mandos.

La trayectoria histórica de la logística militar no puede entenderse únicamente como una consecuencia directa de los cambios en la táctica o en la forma de combatir[3]. Su transformación responde, de manera mucho más profunda, a la evolución de las sociedades que hacen la guerra, a sus estructuras económicas, a sus capacidades técnicas y productivas, a la organización empresarial de la provisión de bienes y servicios y, de forma decisiva, a la capacidad política de los Estados para recaudar, coordinar, regular y movilizar recursos a gran escala. En cada época, los sistemas de abastecimiento, transporte y sostenimiento de los ejércitos han reflejado el nivel de desarrollo tecnológico disponible, la densidad y eficiencia de las redes comerciales, la especialización del trabajo, la fortaleza administrativa y la legitimidad del poder para imponer cargas fiscales y organizar el esfuerzo colectivo. Por ello, la evolución de la logística no es un simple apéndice de la historia operacional, sino una expresión directa de la evolu-

---

(2) Lynn, J.A. (¹993). *Feeding Mars: Logistics in Western Warfare from the Middle Ages to the Present*. Routledge; Black, J. (2021). *Logistics: The Key to Victory*. Pen and Sword Military; Komárek, J. (2019). The roots of military logistics in a retrospective. *Economics and Management*, 18-25; Bamyaci, M. E. (2021). «Definition, importance and historical development of logistics from the beginning to the present». *Social and humanities science: research, theory*, 243-255; Klug, J. P. (2023). *Building a global navy: US naval logistics, 1775-1941*.

(3) Kent, J. y Flint, D. (1997). Perspectives on the evolution of logistics thought. *J. Bus. Logist*, 18/15; Rutner, S. M., Avilés, Mª. y Cox, S. (2012). Logistics evolution: A comparison of military and commercial logistics thought. *The International Journal of Logistics Management*, 23(1), 96-118.

ción de la sociedad en su conjunto: de su capacidad para producir, gestionar y proyectar recursos militares, y, en último término, de su aptitud para transformar riqueza, conocimiento y organización política en poder militar efectivo[4].

El desarrollo de las jornadas estuvo presidido por el cuadro del pintor Augusto Ferrer-Dalmau que representa la botadura del navío *San Ildefonso,* en el arsenal de Cartagena, en enero de 1785. El extraordinario trabajo de documentación y de atención al detalle que ofrece la obra sirvió como punto de partida para introducir el problema de la logística en la historia naval. A partir de la identificación de algunos elementos concretos del lienzo, fue posible plantear, a grandes rasgos, cómo la logística condicionaba el desarrollo militar y, al mismo tiempo, era el resultado directo de la propia evolución de la sociedad.

Se destacaron cuatro elementos principales. En primer lugar, el plano que manejan varios ingenieros de Marina. Ese plano simboliza la voluntad del Estado de normalizar sus pedidos, es decir, de imponer una estandarización. Este cambio político supuso un punto de inflexión en la historia de la logística naval, al transformar de manera profunda la relación con los proveedores. Hasta finales del siglo XVI, una parte sustancial de esa relación se basaba en vínculos informales, que generaban una provisión desigual y permitían, además, la modificación continua por parte del Estado de las condiciones contractuales, lo que acabó provocando el descontento de los asentistas y su creciente reticencia a colaborar. Por el contrario, la estandarización asociada al uso de planos detallados, con medidas precisas de materiales y formas, abrió el camino a una catalogación sistemática de los suministros. A partir de ese momento, la relación entre la Armada y sus proveedores comenzó a transformarse: se intentó identificar con mayor claridad, clasificar y codificar los pertrechos y sus repuestos.

Al mismo tiempo, la existencia de planos diseñados por los ingenieros de la Armada, de acuerdo con directrices políticas y tácticas, permitió mejorar de forma sustancial los procesos de control de las provisiones. Se reforzó el seguimiento de cada fase del suministro y la relación con los asentistas o empresarios, y comenzó a formarse una memoria institucional capaz de precisar precios, procedimientos y plazos. El diseño y el uso sistemático de planos por parte de los ingenieros de la Armada constituyó, sin duda, el inicio de una auténtica revolución en la logística.

---

(4) WILHELM, K. S. (2010). A historical perspective on the future of military logistics. *Air Force Journal of Logistics*, 34(3-4), 76-82; RUNYAN, Timothy J. (2019). «Naval Logistics in the Late Middle Ages: The Example of the Hundred Years' War». *Feeding Mars*. Routledge, 79-100.

En segundo lugar, se subrayó la presencia en el cuadro de un infante de Marina. Su inclusión representa la voluntad del Estado de proteger y garantizar la seguridad de un elemento que empezaba a ser decisivo: los suministros. Los pertrechos, materiales, herramientas o máquinas eran ya un activo tan valioso como los propios marineros, oficiales o buques, sin los cuales estos no podían ser operativos. Esta realidad se hace especialmente visible cuando todos esos recursos se concentran en un espacio concreto: la base naval. La figura del infante de Marina refleja, así, la voluntad de permanencia que se atribuye a la logística, un rasgo esencial que, a su vez, condiciona las decisiones políticas.

En tercer lugar, fue importante destacar la inclusión en el cuadro de Dalmau de un edificio emblemático del arsenal de Cartagena: el almacén general. No se trata de una construcción más, sino del espacio desde el que la Armada, y el propio Estado, ejercían el control y la organización de la logística. En la época de la botadura del *San Ildefonso*, era allí donde se llevaba, en su planta inferior, la contabilidad. Este control contable constituyó una auténtica transformación, porque permitió, por primera vez, disponer de un seguimiento económico sistemático de los intercambios, productos, repuestos, ingresos y gastos, primero a escala departamental y, posteriormente, a nivel nacional. Fue precisamente la posibilidad de contar con un control contable riguroso lo que hizo viable ajustar la política naval a un presupuesto, condición imprescindible para dimensionar la logística necesaria o, al menos, la logística posible. De hecho, solo a partir de este momento, y gracias al control ejercido desde ese edificio, se pudieron realizar previsiones y, con ellas, intervenir de manera más eficaz sobre proveedores y mercados. El marco de actuación de la logística se amplió de forma notable, y la movilización de recursos dejó de estar limitada a la inmediatez que había caracterizado las prácticas anteriores.

En cuarto lugar, se destacó la madera como ejemplo representativo de la amplia variedad de pertrechos reflejados en el cuadro. La madera, al igual que el resto de los elementos empleados en la construcción del navío *San Ildefonso*, se acumula, se cura, se clasifica y se utiliza porque existe una política de provisión que va mucho más allá del entorno inmediato del arsenal. Su gestión exigía, a partir de entonces, una geografía de abastecimiento cada vez más amplia, que superaba el ámbito regional e incluso el nacional para alcanzar el plano internacional. Es en este contexto cuando se produce otro cambio decisivo para la logística: la conexión con mercados de suministro de alcance global. Para dar ese salto resultaba imprescindible articular políticas nacionales, fueran estas de carácter mercantilista, proteccionista o liberal. La provisión se fue convirtiendo, de forma

creciente, en una cuestión política. En otras palabras, la logística pasó a ser el principal canal de conexión entre la política y el mercado.

De este modo, el cuadro de la botadura del navío *San Ildefonso* ofreció la oportunidad de esbozar algunas claves de la evolución de la logística, situando el acontecimiento en un momento de transición dentro de la historia logística de la Armada. Su trayectoria puede definirse, así, por la transformación progresiva de la capacidad del Estado para organizar, estandarizar y controlar los recursos necesarios para movilizar sus ejércitos y su Armada, y por el tipo de relación que se establece en cada etapa con la sociedad y con los mercados en los que se opera, capaces de interpretar la demanda militar como una oportunidad y como un instrumento de desarrollo.

Los textos que se publican en este volumen reflejan bien el interés de los participantes por ofrecer una interpretación actualizada, que recoge la renovación que se ha producido en la historiografía sobre la logística, y aplicarla a varios ejemplos de la historia de nuestra Armada.

El primer trabajo es un homenaje a la participación de Navarra en la logística de la Armada. En su estudio «Navarra en la logística de la Real Armada en el siglo XVIII», Agustín González Enciso demuestra que la logística naval fue, ante todo, una actividad terrestre, dependiente de una compleja red de producción, almacenamiento, financiación y transporte articulada desde la Secretaría de Marina. Desde esta perspectiva, Navarra ocupó una posición estratégica fundamental dentro del sistema logístico de la Real Armada, no como territorio periférico, sino como uno de los principales nodos interiores de obtención y redistribución de recursos militares. La imposibilidad de abastecer a las escuadras en alta mar obligaba a que los buques partiesen completamente pertrechados desde los puertos, lo que hacía imprescindible una logística previa eficaz. En ese contexto, Pamplona y el eje del Ebro se consolidaron como piezas clave para conectar los centros productores del interior con los arsenales mediterráneos y atlánticos, especialmente en escenarios de guerra en los que la navegación por el Cantábrico resultaba peligrosa o inviable.

González Enciso subraya que la aportación navarra fue especialmente decisiva en la provisión de municiones de artillería, destacando el papel central de las fábricas de Eugui y, desde finales de siglo, Orbaiceta, que durante largos periodos constituyeron una de las principales fuentes –y, en algunos momentos, casi las únicas– de balería para la Marina. A ello se sumaron otros recursos esenciales, como maderas para construcción naval, cáñamo, hierro, pólvora y víveres, así como la función de Pamplona como gran centro de concentración, inspección y redistribución de armas y pertrechos hacia los arsenales. El autor concede también gran importancia

a los empresarios y financieros navarros que, mediante los asientos, integraron producción, transporte y financiación, logrando controlar una parte sustancial del gasto militar del Estado. En conjunto, el estudio confirma que la capacidad operativa de la Real Armada en el siglo XVIII dependió en gran medida de la solidez de su base logística interior y que Navarra desempeñó en ella un papel estructural, sin el cual la Marina difícilmente habría podido sostener sus campañas navales.

En su trabajo «El insólito reto logístico de la Jornada del Brasil (1624-1625)», David García Hernán sitúa la logística en el centro explicativo de uno de los mayores éxitos militares de la Monarquía Hispánica en la Edad Moderna: la recuperación de Salvador de Bahía. Frente a una historiografía tradicionalmente centrada en el combate o en la propaganda visual y política, el autor nos ofrece una interesante y renovada perspectiva que demuestra que la victoria fue, ante todo, el resultado de una movilización logística sin precedentes, capaz de organizar en apenas unos meses la mayor fuerza naval y anfibia que hasta entonces había cruzado el Atlántico. García Hernán subraya la magnitud del esfuerzo: más de 12.500 hombres, decenas de navíos, artillería pesada, municiones, víveres y bastimentos reunidos y coordinados desde distintos puntos de la Monarquía, en un contexto de guerra global y de fuerte presión financiera. La rapidez del apresto, la planificación del cruce oceánico, el desembarco y el sitio de la ciudad evidencian una capacidad organizativa excepcional, que convierte a la Jornada del Brasil en un ejemplo paradigmático de cómo la logística podía decidir el resultado de una campaña antes incluso del enfrentamiento directo.

Una de las aportaciones más destacadas de García Hernán es su análisis minucioso de las fuentes documentales y visuales –en particular el estudio del lienzo *Sitio y empresa de la ciudad de Salvador de Bahía*–, que permite reconstruir con enorme detalle los aspectos humanos y materiales de la operación. A través de esta investigación, el autor muestra la estrecha interacción entre el Estado, el Consejo de Guerra y el de Hacienda, los mandos militares y los proveedores, así como la importancia de figuras clave, como don Fadrique de Toledo, en la supervisión directa del dispositivo logístico. El trabajo pone de relieve que la logística no fue un elemento secundario, sino la auténtica «madre de la victoria», al garantizar el equilibrio entre fuerzas, abastecimientos y tiempos en una operación anfibia de enorme complejidad técnica. De este modo, García Hernán contribuye decisivamente a revalorizar el estudio de la logística militar como un factor estructural del poder imperial español y una clave indispensable para comprender el funcionamiento real de la guerra en la Edad Moderna.

En «La logística de la batalla de Lepanto», Magdalena de Pazzis Pi Corrales sitúa la preparación logística en el centro de la explicación del mayor enfrentamiento naval del siglo XVI, desplazando el énfasis tradicional puesto en el heroísmo, la épica o el simbolismo religioso. Con gran maestría, la autora demuestra que la victoria de la Liga Santa fue el resultado de una compleja operación de coordinación multinacional que implicó la movilización de cientos de galeras, decenas de miles de hombres y enormes volúmenes de armas, municiones, bastimentos y vituallas. La elección de Mesina como gran base de concentración, la capacidad para reunir en un solo punto fuerzas procedentes de territorios muy dispersos, y la articulación de un mando unificado bajo don Juan de Austria constituyeron auténticos logros logísticos, especialmente si se tienen en cuenta las limitaciones técnicas, la lentitud de las comunicaciones y los intereses contrapuestos de los aliados cristianos.

Pi Corrales subraya, además, que la logística de Lepanto no estuvo exenta de tensiones, retrasos y carencias –escasez de víveres, problemas sanitarios, retrasos en la llegada de escuadras o fricciones políticas–, lo que refuerza aún más la magnitud del éxito alcanzado. El aprovisionamiento de hombres, la construcción y reparación de naves, el suministro de artillería y pólvora, así como la organización del despliegue en escuadras y la inteligencia naval previa al combate, fueron factores decisivos que permitieron a la Liga Santa imponerse a una flota otomana numéricamente superior. En su conclusión, la autora insiste en que Lepanto no puede entenderse únicamente como una victoria táctica o tecnológica, sino como el resultado de un esfuerzo logístico sostenido y eficaz, sin el cual el combate jamás habría podido librarse en las condiciones que hicieron posible un triunfo de consecuencias duraderas para el equilibrio del Mediterráneo.

En su estudio «Trafalgar: una victoria que se fraguó en los despachos. Abastecimiento, financiación y administración naval comparada», Manuel Díaz-Ordóñez plantea una reinterpretación de la batalla de Trafalgar en la que la derrota franco-española aparece como la consecuencia final de un fracaso logístico prolongado, más que como el simple resultado de la superioridad táctica británica o del genio de Nelson. El autor sostiene que el desenlace de 1805 se explica por la confrontación entre dos sistemas logísticos radicalmente distintos: por un lado, el británico, fruto de décadas de reformas administrativas, financieras y organizativas; por otro, el franco-español, condicionado por la escasez de recursos, la debilidad fiscal y la incapacidad para sostener en el tiempo grandes concentraciones navales. Desde los campamentos de Boulogne hasta la travesía atlántica y el regreso a

Europa, Díaz-Ordóñez muestra cómo el desgaste material y humano de la flota combinada fue minando su capacidad operativa mucho antes del combate, revelando los límites estructurales de su aparato logístico.

Especial atención dedica el autor al llamado «embudo logístico» de Cádiz, donde la flota combinada quedó atrapada entre agosto y octubre de 1805 sin medios suficientes para recuperarse. La crónica falta de financiación de la Real Armada, la escasez de víveres, agua, medicinas y personal cualificado, así como las dificultades para reparar y aprestar los buques, contrastan con la eficacia del sistema británico, apoyado en instituciones como el Transport Board y el Victualling Board, y en una red de bases logísticas –con Gibraltar como nodo clave– que permitió mantener bloqueos prolongados en condiciones óptimas. Díaz-Ordóñez concluye que Trafalgar se perdió antes de zarpar, en los arsenales, en la Hacienda y en la administración naval, y que la salida forzada de Cádiz respondió más a presiones políticas que a una evaluación realista de la situación logística. De este modo, el estudio refuerza la idea de que la logística no fue un factor accesorio, sino el elemento decisivo que condicionó el resultado de la batalla y consagró la hegemonía marítima británica.

En su trabajo «La batalla de Cavite y la pérdida de Filipinas», Enrique Esquivel Lalinde interpreta el desastre naval de 1898 como el resultado de un fracaso estructural de carácter logístico, acumulado durante décadas, más que como una derrota atribuible a decisiones tácticas puntuales o a la actuación individual de los mandos. El autor sitúa el problema en la incapacidad del Estado español para sostener militarmente un archipiélago situado a más de doce mil kilómetros de la metrópoli, una distancia que exigía una Marina moderna, bases bien equipadas y una red logística eficaz. A finales del siglo XIX, Filipinas carecía de arsenales adecuados, de bases intermedias y de defensas navales coherentes con los estándares técnicos del momento. Cavite, la principal instalación naval, era un enclave obsoleto, sin diques apropiados, mal defendido y concebido para conflictos terrestres, lo que convertía a la escuadra allí fondeada en una fuerza vulnerable frente a una Marina moderna como la estadounidense.

Esquivel Lalinde subraya que la derrota de Cavite fue la consecuencia lógica de esa precariedad logística: buques anticuados, mal mantenidos, con dotaciones incompletas y carentes de personal técnico especializado, de artillería moderna y de defensas de costa eficaces. Pese a los reiterados avisos de los propios profesionales de la Armada y a los proyectos largamente postergados para trasladar la base principal a Subig –una posición estratégica mucho más defendible–, el Estado no fue capaz de materializar las inversiones necesarias. La escuadra de Montojo, en palabras del autor,

solo podía cumplir funciones de policía colonial, pero no enfrentarse a una potencia naval industrial. Así, la batalla de Cavite aparece como un «desastre anunciado», en el que la superioridad estadounidense no residía únicamente en sus buques, sino en un sistema logístico, industrial y estratégico coherente, frente a una Marina española que, abandonada presupuestaria y estructuralmente, había quedado reducida a un «museo naval flotante». El estudio refuerza, de este modo, la idea de que la pérdida de Filipinas fue inseparable del colapso logístico y naval del Estado español en el final del siglo XIX.

En su estudio «Causas de la pérdida de la Escuadra en Santiago de Cuba», Santiago Acosta analiza la derrota naval de 1898 como la consecuencia final de un proceso de degradación logística, presupuestaria y organizativa que se había gestado a lo largo de todo el siglo XIX. De forma original e interesante, el autor sostiene que la destrucción de la escuadra de Cervera no puede entenderse como un fracaso táctico puntual, sino como el desenlace inevitable de décadas de escasez financiera, discontinuidad política y ausencia de una planificación naval coherente. La Armada llegó a la guerra con buques incompletos, mal mantenidos, deficientemente artillados y con dotaciones insuficientes y escasamente adiestradas, fruto de unos presupuestos crónicamente insuficientes y de la aplicación de políticas de ahorro que afectaron de lleno al carbón, las municiones y la instrucción. Acosta subraya que, cuando estalló el conflicto, la escuadra estaba ya materialmente derrotada antes de entrar en combate, pues carecía de los medios logísticos indispensables para enfrentarse a una potencia industrial como Estados Unidos.

El autor pone especial énfasis en la relación directa entre decisiones políticas y colapso logístico, destacando el impacto negativo de los llamados «presupuestos de la paz» y del fracaso de los sucesivos planes navales de la Restauración. La incapacidad para sostener un esfuerzo continuado de construcción naval, el erróneo diseño de la fuerza –basado en cruceros en detrimento de acorazados– y la debilidad de la industria nacional impidieron dotar a la Armada de una Escuadra equilibrada y operativa. Frente a ello, la Marina estadounidense desarrolló, con amplios recursos financieros y una clara doctrina estratégica, un sistema logístico e industrial capaz de sostener operaciones prolongadas y decisivas. En este contraste reside, según Acosta, la clave del desastre de Santiago. La batalla se perdió en los arsenales, en los presupuestos y en la administración naval, confirmando que la logística fue el factor determinante que condicionó de manera irreversible el resultado del enfrentamiento y, con él, la pérdida de las últimas posesiones ultramarinas de España.

En «La logística de obtención y los programas navales del primer tercio del siglo XX», Adolfo Morales analiza la profunda transformación experimentada por la logística naval española tras el desastre de 1898, entendida no solo como un proceso de adquisición de material, sino como una función estratégica esencial para la recuperación de las capacidades militares de la Armada. El autor distingue con magistral claridad entre logística de obtención y logística de sostenimiento, subrayando que la primera debía responder a una planificación coherente, de largo plazo y alineada con los intereses navales nacionales. Tras décadas de improvisación, heterogeneidad y dependencia del extranjero, la Armada emprendió, a partir de las reformas impulsadas por el programa Maura-Ferrándiz, un esfuerzo sistemático por reconstruir su poder naval sobre la base de un nuevo tejido industrial nacional. La modernización de los arsenales, la reorganización del sistema de personal y, sobre todo, la creación de la Sociedad Española de Construcción Naval marcaron un punto de inflexión, al permitir recuperar la capacidad de diseñar, construir y mantener buques de guerra en territorio nacional, reduciendo la vulnerabilidad estratégica que había caracterizado al siglo XIX.

Morales destaca que este proceso tuvo resultados muy significativos, como el desarrollo de una industria naval capaz de producir acorazados, destructores, submarinos y artillería naval con un grado creciente de autonomía, así como la transferencia tecnológica que permitió a España alcanzar estándares comparables a los de otras Marinas europeas. Sin embargo, el autor no elude las limitaciones del modelo: la identificación deficiente de las necesidades reales de munición, minas, cargas de profundidad y, especialmente, torpedos generó carencias críticas que condicionaron gravemente la capacidad de combate y de sostenimiento de operaciones prolongadas. La imposibilidad de desarrollar un torpedo nacional y la dependencia del suministro exterior dejaron a la Armada en una situación de vulnerabilidad estructural en vísperas de los años treinta. En conjunto, el trabajo muestra cómo la recuperación parcial del poder naval español fue inseparable de una logística de obtención más racional e industrializada, pero también cómo sus fallos de previsión limitaron el alcance real de esa recuperación, confirmando que la eficacia militar dependía tanto de la industria y la planificación como de la disponibilidad efectiva de recursos en cantidad y calidad suficientes.

En definitiva, el lector tiene ante sí el fruto de unas jornadas intensas y fértiles, marcadas por el debate, la reflexión compartida y el vivo interés del público que acudió al Museo de Navarra. A lo largo de las sesiones quedó claro que la logística, pese a ocupar todavía un lugar marginal en la historiografía naval, constituye una de las claves más

poderosas para comprender la historia marítima en toda su profundidad. Porque en ella se revelan, con una claridad difícil de encontrar en otros ámbitos, los lazos reales que unieron a la Armada con la sociedad que la sostuvo: sus talleres y astilleros, sus mercados y caminos, su capacidad de organización, de esfuerzo colectivo y de movilización de recursos. Mirar la historia naval desde la logística es, en último término, devolverle su dimensión humana, económica y política, y reconocer que tras cada navío, cada campaña y cada victoria hay también una sociedad en movimiento.

Rafael TORRES SÁNCHEZ
Catedrático de Historia Económica de la Universidad de Navarra
Coordinador de las Jornadas

INTERVIENEN EN ESTAS JORNADAS

Agustín González Enciso es catedrático de Historia Moderna, profesor emérito de la Universidad de Navarra y miembro correspondiente de la Real Academia de la Historia. Especialista en historia económica de España en los siglos XVII y XVIII, actualmente estudia los asentistas –empresarios militares– en la movilización de recursos para la guerra en el siglo XVIII. Entre sus últimos libros se cuentan: *Un Estado militar: España, 1650-1820* (en calidad de editor) [Madrid, Actas, 2012]; *War, Power and the Economy. Mercantilism and State Formation in 18th-century Europe* (Londres, Routledge, 2017); *Los sistemas financieros en la Europa del siglo XVIII* (Madrid, Síntesis, 2020), y *Empresarios militares en la España Moderna: la fábrica de municiones de Eugui, 1689-1766* (Pamplona, Eunsa, 2024). El profesor González Enciso es miembro del Contractor State Group-Red Imperial (http://www.unav.edu/centro/contractorstate/) y de la Sociedad de Estudios Históricos de Navarra (SEHN).

David García Hernán es catedrático de Historia Moderna de la Universidad Carlos III de Madrid. Doctor en esta especialidad por la Universidad Complutense en 1992, es autor de varios libros de investigación sobre la nobleza y la guerra, publicados en prestigiosas editoriales. Una de sus obras más citadas es *La nobleza en la España moderna*, editada en 1991por Istmo, donde también vio la luz *La cultura de la guerra y el teatro del Siglo de Oro*, trabajo citado en importantes obras científicas nacionales y extranjeras, del que se destaca su condición de pionero en líneas de investigación como las relaciones interdisciplinares entre literatura e historia. También es autor del difundido manual *Historia Universal: XXI capítulos fundamentales* (Sílex), que va por su cuarta edición. En los últimos años ha publicado *Carlos V. Imperio y frustración* (Paraninfo), *Humanismo y sociedad del Renacimiento* (Síntesis) y *La guerra y la paz. Una historia cultural* (Cátedra, La historia de), además de editar *La historia sin complejos. La nueva visión del Imperio Español*, publicada por Actas, en su colección Razón de Historia. Sobre las mismas líneas temáticas, es autor de más de un centenar de artículos, que han sido publicados en revistas de historia y de letras en general como *Hispania, Historia Social, Cuadernos de Historia Moderna, Gladius, Obradoiro de Historia Moderna, Mediterranea. Ricerche Storiche, Bulletin Hispanique*, etc. Con más de treinta años de docencia universitaria en sus diferentes niveles, actualmente desempeña el cargo de director del Departamento de Humanidades: Historia, Geografía y Arte de la Universidad Carlos III de Madrid. El profesor García Hernán es asimismo vicepresidente de la Asociación Española de Historia Militar, director de la colección Contexto histórico de la editorial Paraninfo y académico correspondiente de la Real de la Historia.

Magdalena de Pazzis Pi Corrales es catedrática de Historia Moderna de la Universidad Complutense de Madrid, donde imparte clases desde hace 36 años. Ha sido secretaria académica y vicedecana de Relaciones Internacionales, Institucionales y de Estudiantes en la Facultad de Geografía e Historia de esa universidad. Profesora invitada en numerosas universidades españolas y extranjeras, sus principales líneas de investigación son: la Marina y el Ejército de los Austria en los siglos XVI y XVII; las relaciones entre España y Suecia en la Edad Moderna; las órdenes religiosas en los siglos XVI y XVII, y el sistema de seguridad, orden público y ejército en la España del siglo XVIII. Es autora de más de un

centenar de publicaciones entre libros, contribuciones a obras colectivas y artículos en revistas especializadas. Directora del Título Propio de Especialista en Historia Militar (2016-2018) y de la Cátedra Extraordinaria Complutense de Historia Militar (2017-2023), ha sido premio Virgen del Carmen (1982) y diploma de honor de tales galardones (2000) en atención a los méritos por su investigación en los temas relacionados con la historia naval, y se la ha distinguido con la Real Orden de la Estrella Polar del Reino de Suecia, por su contribución al fomento de las relaciones hispano-suecas a lo largo de la historia. La profesora Pi Corrales es asimismo Amiga de la Infantería de Marina (2019), miembro de número de la Academia de las Ciencias y las Artes Militares (2021), vocal designada del Real Patronato del Museo del Ejército (2023) y embajadora de la Marca Ejército (2023).

Rafael Torres Sánchez (Cartagena, 1962) es catedrático en la Universidad de Navarra y coordinador del grupo de investigación internacional Red Imperial Contractor State (http://www.unav.edu/centro/contractorstate/). Entre sus publicaciones destacan *Military Entrepreneurs and the Spanish Contractor State in the Eighteenth Century* (Oxford University Press, 2016), *Constructing a Fiscal-Military State in Eighteenth-Century Spain* (Palgrave Macmillan, 2015), *El precio de la guerra: el Estado fiscal-militar de Carlos III, 1779-1783* (Marcial Pons, 2013) e *Historia de un triunfo. La Armada española en el siglo xviii* (Desperta Ferro, ³2021. Premio Virgen del Carmen de Investigación Histórica, otorgado por la Armada española). Es asimismo coautor, junto con Jordi Bru, del libro ilustrado *La Armada Real* (Desperta Ferro, ²2024).

Manuel Díaz Ordóñez pertenece al Departamento de Economía e Historia Económica de la Universidad de Sevilla, donde es profesor titular. Se doctoró en Historia por la Universitat de Barcelona (UB) y, posteriormente, alcanzó el título de máster en Historia por la Universidad Pablo de Olavide de Sevilla, en la que además es director del Máster Universitario en Historia y Humanidades Digitales. Especializado en historia naval e industrial en el siglo xviii, su tesis se ocupó de analizar las modificaciones contractuales que el Reformismo Borbónico impulsó en los contratos de abastecimiento de jarcia para la Real Armada entre 1675 y 1751. En la actualidad estudia la globalización económica desde la Edad Moderna, a través del análisis de la extensión del cultivo y el comercio del cáñamo para uso naval militar, en todo el mundo, a partir del siglo xvi –centrándose especialmente en la comparación de las políticas de suministro del cáñamo entre los imperios español y británico–, y forma parte del grupo de investigación del gobierno brasileño Itinerários da produção de cannabis no Brasil: Uma análise socio-histórica.

Enrique Esquivel Lalinde es capitán de fragata retirado. Ingresó en la Escuela Naval Militar de Marín en 1982. Es especialista en Artillería Naval y diplomado de Estado Mayor. Ha estado embarcado en fragatas, destructores, dragaminas, corbetas y patrulleros. En tierra, sus destinos más relevantes han sido la Escuela Naval Militar, la División de Planes del Estado Mayor de la Armada y la Dirección General de Política de Defensa. Fue consejero de Defensa en la Representación de España ante la Unión Europea en Bruselas y ha estado destinado en el Cuartel General de la OTAN en Nápoles. Estuvo embarcado en el Cuartel General de la Operación Atalanta, de la Unión Europea, en aguas de Somalia, como jefe de la Sección de Inteligencia, a bordo de las fragatas *Vasco da Gama* (portuguesa) y *Bayern* (alemana). Actualmente es subdirector del Museo Naval de Madrid y, como miembro del Instituto de Historia y Cultura Naval, ha participado en numerosos simposios y seminarios en España y el extranjero, impartiendo conferencias sobre la historia de la Armada de los siglos xvi, xvii y xviii.

Santiago J. Acosta Ortega es coronel de Intendencia de la Armada, diplomado de Estado Mayor, especialista en Aprovisionamiento y Transportes, licenciado en Ciencias Económicas y Empresariales y máster en Paz, Seguridad y Defensa por el Instituto Universitario General Gutiérrez Mellado. En el empleo de coronel ha sido jefe de sección en la División de Planes del Estado Mayor de la Armada, director del Centro de Estudios Superiores de Intendencia de la Armada y codirector del Máster en Logística y Gestión Económica de la Defensa de la Universidad Complutense de Madrid, y Jefe de Asuntos Económicos del Estado Mayor de la Defensa. Actualmente desempeña el cargo de director del Departamento de Estudios e Investigación del Instituto de Historia y Cultura Naval, y es el director de la Revista de Historia Naval.

Adolfo Morales Trueba (Santander, 1971) es coronel de Infantería de Marina, doctor por la Universidad Nacional de Educación a Distancia (UNED) y máster universitario en Paz, Seguridad y Defensa por este mismo centro de enseñanza superior. También ha realizado el Programa de Liderazgo en la Gestión Pública del IESE-Universidad de Navarra. Entre sus títulos militares destacan el Curso Senior del Nato Defense College, el de Estado Mayor de las Fuerzas Armadas, la Especialidad Complementaria de Guerra Naval Especial y los de Mando de Unidades de Operaciones Especiales, Mando de Unidades Paracaidistas y Buceador de Combate. Ha sido comandante-director de la Escuela de Infantería de Marina y jefe de Estado Mayor del Tercio de Armada, y entre el resto de sus destinos destacan también trece años entre la Unidad de Operaciones Especiales y la Fuerza de Guerra Naval Especial en los empleos de teniente, capitán y comandante; consejero técnico en el gabinete del AJEMA y en el de la Subsecretaria de Defensa, y ayudante de campo de S.M. el Rey. Es profesor de la asignatura Políticas de Seguridad y Defensa en el Máster de Paz, Seguridad y Defensa, impartido por la UNED en el Instituto Universitario General Gutiérrez Mellado; de Historia de la Armada en el Máster Universitario de Historia Militar, impartido asimismo por la UNED, y de la Escuela Internacional de Doctorado de dicho centro universitario. Es miembro del Consejo Rector de la *Revista de Historia Naval*, socio de número de la Asociación Española de Historia Militar (ASEHISMI) y socio de honor del Museo de la Real Fábrica de Artillería de La Cavada. En otro orden de asuntos, es autor de diversas publicaciones relacionadas con los ámbitos de la Seguridad y Defensa y la historia naval, y ha sido galardonado con el Premio Virgen del Carmen al mejor libro de investigación histórica en dos ocasiones (2019 y 2025). Su última obra, publicada por La Esfera de los Libros, lleva por título *El desembarco de Alhucemas: 100 años después del día D de España*.

NAVARRA EN LA LOGÍSTICA DE LA REAL ARMADA EN EL SIGLO XVIII

Agustín GONZÁLEZ ENCISO
Catedrático de Historia Moderna
de la Universidad de Navarra

Introducción

«¿Viento en las velas?» El título del ciclo de conferencias que nos ha reunido quiere recordarnos, en frase sencilla pero gráfica, que sin velas cualquier viento sería ineficaz. De la misma manera podríamos decir que sin armas no habría combate o que sin madera no habría barcos. Estas obviedades nos recuerdan la importancia de la logística y del abastecimiento de los géneros necesarios para que el barco pueda navegar y ser eficaz en combate. Hablamos del siglo XVIII y queremos referirnos solamente a los aspectos materiales.

Pertrechar el barco y abastecerlo de lo necesario tenía que hacerse en el puerto de salida. Cualquier abastecimiento posterior dependía de tocar tierra en algún punto; no era fácil conseguir casi nada en el medio natural de un barco navegando en medio del océano (VAN CREVELD: 1991, p. 57). En definitiva, cuando hablamos de pertrechos y abastecimientos estamos hablando de «la Marina en tierra», o bien de «la base material de la Marina» (MERINO: 2019, p. 11). Visto así, tiene sentido hablar de Navarra y la Marina: no hace falta estar a la orilla del mar para tener relación con aquella; es más, la Marina está estrechamente relacionada con territorios del interior sin los cuales no podría existir; el abastecimiento va de la tierra al mar (PLOUVIEZ: 2014).

Es necesario que los productos generados lleguen hasta los puertos de embarque y que lo hagan en el momento oportuno. Esta consideración nos pone en relación directa con la logística, término que encierra mucho más que simple transporte. El concepto tiene en cuenta las necesidades y el

modo de atenderlas. No se limita a considerar el transporte; también pondera la producción, calidad, momento en el que los géneros deben llegar a destino, etc. La logística considera la planificación, implementación y gestión del flujo eficiente de bienes, desde el punto de origen al de consumo, así como la información que una empresa necesita. El objetivo es asegurar que los productos lleguen en el momento oportuno, al lugar adecuado, con la calidad requerida y al menor coste posible. La logística es un aspecto fundamental de cualquier empresa que necesita colocar sus géneros en las mejores condiciones para que el consumidor pueda acceder a ellos.

La logística de la Secretaría de Marina

Una adecuada logística fue fundamental para la Real Armada. Podríamos ver la Armada como una empresa que tiene que conseguir barcos, y que debe pertrecharlos y abastecerlos. Más bien, en la España del siglo XVIII, esa empresa era la Secretaría de Marina, de la que dependía la Real Armada. Esta se creó precisamente en 1714, al juntar en uno solo todos los recursos navales que existían como armadas separadas. Así pues, en el siglo XVIII, la logística de la Marina está centralizada y se planifica desde la Secretaría de Marina (TORRES: 2021).

La logística de un ejército y la de las escuadras navales son diferentes. Un ejército se mueve por tierra, y aunque transporta muchos abastecimientos, otros los puede conseguir sobre el terreno. Los ejércitos, sobre todo lejos de sus bases, pueden –incluso deben– vivir sobre el terreno. No así las escuadras navales. Su *terreno* –el mar– no les da posibilidades sin encontrar puntos de aprovisionamiento; por ello, los barcos deben salir completamente abastecidos desde el puerto de origen. En ese sentido, la logística de la Marina tiene sus puntos de abastecimiento fijos: los puertos más importantes de embarque. En la España del siglo XVIII eran los arsenales y algún otro puerto significativo. Solo allí se enviaban todo tipo de productos necesarios desde los lugares de producción, algunos muy alejados, lo que complicaba los abastecimientos.

Obviamente, la guerra es el principal factor que genera el consumo de pertrechos navales; por lo tanto, el lugar de los conflictos condiciona la planificación logística. Tanto el final de la guerra de Sucesión (Barcelona, Mallorca) como las guerras en Italia originadas por el revisionismo (en 1717-1719, 1733-1737 y 1740-1748), y los conflictos en otros puntos (Ceuta, Gibraltar, toma de Orán en 1732), dieron protagonismo a los puertos del Mediterráneo, particularmente Barcelona y Alicante. Los arsenales (Cádiz, Ferrol y Cartagena), aunque creados administrativamente en 1726,

tardaron en construirse, y los citados puertos, más algún otro, siguieron siendo los puntos de organización de las escuadras, los lugares a donde tenían que dirigirse los pertrechos contratados por la Secretaría de Marina (González Enciso: 2017, 2018. Marchena y Cuño: 2018). Por otra parte, hasta los años treinta, la mayoría de los barcos que se construyeron en la Península se hicieron en Pasajes, en Sant Feliú de Guíxols y, sobre todo, en Guarnizo, astilleros tradicionales que se abastecieron de su *hinterland*. Pronto tomaría el relevo Ferrol. También se hicieron barcos en La Habana, pero aquí consideramos solamente los astilleros peninsulares.

El lugar principal de destino de los abastecimientos (el Mediterráneo) hizo que en la primera mitad del siglo se conformara un eje logístico muy importante que conducía hacia los puertos mediterráneos: el río Ebro y su complemento, el Canal Imperial de Aragón. Ese eje dependió, precisamente, de la importancia de Navarra en general, y de Pamplona en particular, como centro logístico de redistribución de géneros variados que procedían del antiguo reino y de zonas cercanas. Un documento de 1717 resaltaba que desde allí, por la vía del Ebro, se proveía «con seguridad, prontitud e igual coste que desde Cantabria y los Pasajes, a Tortosa, (…) sin los riesgos y detenciones del mar» (Hdez. Escayola: 2004, p. 260).

En la segunda mitad del siglo, la guerra se traslada al Atlántico en relación con la defensa de América, y el ámbito mediterráneo queda reducido a algunos escenarios bélicos como Argel o Menorca. Los arsenales ya están operativos, y las expediciones navales se organizan en cada uno de ellos. Cádiz fue el principal centro de operaciones y el arsenal que contaba con más almacenes –sobre todo, de artillería– y con más posibilidades de efectuar los arreglos que los barcos necesitaran. La logística en torno a Cádiz fue fundamental en la guerra contra Gran Bretaña en 1779-1780. Ferrol fue especialmente activo también, sobre todo en la construcción naval. Pero también el arsenal de Cartagena cobró importancia para las operaciones en el Atlántico. Así, la preparación de la expedición de Ceballos a Brasil, con la escuadra de Casa-Tilly, en 1776; la reparación de la escuadra de Lángara en 1781, en alternativa a Cádiz, entonces sobrecargado de trabajo, o la participación en los preparativos para la acción de Nutka, en 1790, tuvieron lugar en Cartagena. En 1797, la escuadra de José de Córdoba, con veintisiete navíos, derrotada luego en cabo San Vicente, había salido igualmente de Cartagena (Fdez. Duro: 1973). Así pues, todos los arsenales ejercieron su papel de centros de operaciones y, por lo tanto, de centros logísticos de concentración de todos los suministros para la Armada.

En todo caso, los arsenales de Cádiz y Cartagena son fácilmente accesibles desde el Mediterráneo; por eso, aunque la guerra cambiara de escenarios, el eje del Ebro mantuvo en la segunda mitad del siglo la impor-

tancia que había adquirido en años anteriores; incluso la aumentó, al crecer la importancia de los abastecimientos que fueron llegando desde Navarra o su entorno. Así lo atestigua, por ejemplo, un convoy salido de Barcelona en 1780, que pasó por Almería y luego por Málaga, con destino a Cádiz, con «munición de las fábricas de armas de Navarra». El convoy constaba de ocho mercantes escoltados por tres fragatas (TORRES: 2025, pp. 106, 119). Además, durante los conflictos con Gran Bretaña, la navegación por el Cantábrico se hacía especialmente peligrosa para los mercantes que llevaran pertrechos de guerra, dada la presencia de corsarios británicos; eso propició que algunos pertrechos que podrían haberse dirigido hacia el Cantábrico se canalizaran al Ebro. En el caso de las maderas, se cambió hacia la explotación de los Pirineos orientales, también por las razones logísticas aludidas. Por todo ello, aunque desde Pasajes u otros puertos del golfo de Vizcaya el acceso a Ferrol era más corto, se prefirió bascular hacia provisiones que pudieran salir por el Ebro hacia el Mediterráneo.

Navarra en la logística de la Marina

Todo lo anterior nos lleva a centrar el papel que Navarra desempeñó en la logística de la Marina en este siglo. El viejo reino participó tanto en la logística de obtención –facilitar los productos de abastecimiento– como en la de distribución, reuniendo el material y organizando el transporte. Las funciones que realizó fueron variadas. Navarra fabricó o produjo (balería, pólvora, maderas, cáñamo, hierro, betún, víveres); almacenó y distribuyó, sobre todo en la ciudadela de Pamplona y desde El Bocal, cabeza del Canal Imperial, productos que llegaban de otros lugares relativamente cercanos; y, finalmente, financió, si no directamente, sí a través de sus hombres de negocios, que participaron activamente en los numerosos asientos que contrató la Marina. Como se dijo de Pamplona en 1721, «esta plaza es depósito de las municiones que proveen las fábricas de Eugui, de bombas y balería, [y] de la pólvora que se fabrica en Navarra». Este informe sobre el estado de la artillería de Pamplona reconoce la importancia de la capital navarra como centro logístico ya en ese momento (GLEZ. ENCISO: 2024, pp. 89-90).

Madera para construcción de barcos y otros usos

En primer lugar, veremos el abastecimiento de madera, cuya importancia es elemental pues es la base de la construcción del barco. Navarra es un territorio pequeño en proporción al resto de la Península, pero está bien provisto de madera. Dentro de la cornisa cantábrica y de los Pirineos,

pertenece a una región maderera importante. Merino Navarro distingue tres etapas en el abastecimiento de maderas a los arsenales, en relación con la demanda constructora de la Armada: 1700-1750, 1750-1780 y 1780-1805. En la primera etapa, la demanda es pequeña. Los aproximadamente setenta navíos que se construyeron después de la guerra de Sucesión, sobre todo en La Habana y Guarnizo, significan un notable esfuerzo de restauración de la Marina, pero suponen una demanda reducida. Luego, esta aumentaría, aunque no hubo una planificación clara del abastecimiento maderero y cada zona participó de manera intermitente en la provisión, según la política seguida por el secretario de Marina de turno (MERINO: 2019, pp. 182-189. BAUDOT: 2012).

En la década de los ochenta del siglo XVII se empezaron a firmar los primeros asientos importantes para sacar madera de los Pirineos navarros a fin de provisionar a la Junta de Armadas (MTNEZ. GLEZ.: 2015. ARAGÓN: 2019. ARAGÓN y RIEZU: 2021, p. 19). Estos asientos enlazan con los de la primera etapa señalada por Merino. Así, el primer asiento que nos consta en Navarra a comienzos del siglo XVIII, el de Juan de Goyeneche, provenía del firmado en 1697 por Daniel Vanheden, por treinta años, que pasaría a Goyeneche en 1699. Goyeneche, que ya estaba en Madrid y tenía negocios con la Administración, se iniciaba ahora en el mundo de los asientos con la Marina. Para ello se aprovechó de sus contactos en Navarra. En este asiento se asoció con José Vidarte. El asiento incluía la provisión de maderas para mástiles, tablazón, pez rubia, pez negra o brea y alquitrán; en definitiva, maderas y betunes. Los productos se extraerían de los Pirineos navarros, aragoneses y catalanes, sin precisar la participación de cada territorio, para abastecer los astilleros del Mediterráneo. Goyeneche renovó el asiento en 1703, sin Vidarte, y nuevamente en 1717, para disfrutarlo hasta 1723. En estas renovaciones se añadió el asiento de otras provisiones y nuevos socios: su sobrino Juan Francisco y Juan Bautista Iturralde. Ellos continuarían el negocio tras la muerte de Juan Goyeneche en 1735. Los asientos durarían hasta 1740, si bien aparecen luego firmados por hombres de paja como Ansalas o Astrearena, este último pariente de Iturralde (MERINO: 2019, p. 282. AQUERRETA: 2001, pp. 101-04, 128-29. CRUZ: 2012, p. 226. QUINTERO: 2007, pp. 89-90).

En las dos etapas siguientes señaladas por Merino, Navarra aparece de manera prolongada en el abastecimiento maderero, en diferentes ocasiones. Se distinguen dos zonas de abastecimiento: una, la vertiente atlántica (montes de Baztán, Cinco Villas, Basaburua o Burunda), y otra, la de los Pirineos orientales, en particular la zona del río Irati. La primera noticia relativa a la segunda mitad del siglo es el encargo hecho en 1766 a la Compañía Guipuzcoana de Caracas para acopiar maderas con destino a la

construcción naval (MERINO: 2019, pp. 215-16). La compañía estaba en buen momento tras los problemas creados por la guerra anterior; a la vez, manifestaba su íntima relación con el Gobierno: concesiones e incentivos a cambio de servicios, entre ellos, el suministro de maderas navarras (GÁRATE: 1990, pp. 334, 353). El encargo le produjo problemas a la compañía, pero fue beneficioso para la Marina por las buenas condiciones pactadas y la fiabilidad de La Guipuzcoana. Las maderas se explotaban en la zona del Bidasoa, buscando la salida al Cantábrico, con destino al arsenal de Ferrol. El tránsito implicaba una semana por tierra y agua, hasta Fuenterrabía. El transporte por tierra suponía la parte mayor del coste. El cambio al río se hacía en Santesteban, donde las maderas se almacenaban hasta su embarco. El negocio se beneficiaba de la participación de muchas gentes del lugar, que colaboraron con su conocimiento de la zona y con sus oficios y habilidades relacionados con la madera y el transporte (MERINO: 2019, pp. 218-19. ARAGÓN y RIEZU: 2021, pp. 20-21).

La irrupción de la madera navarra en el abastecimiento naval tiene relación con el agotamiento de los montes de Santander, explotados para Guarnizo en diferentes etapas (MAISO: 1990); también con la mala reputación que para la Marina tenían entonces los montes de Asturias y por la consideración de que Guipúzcoa bastaba para el creciente consumo de Ferrol; en cualquier caso, se tendía a explotar las zonas más provechosas, priorizando la facilidad de su traslado a destino al menor precio posible (MERINO: 2019, p. 191. TORRES: 2021).

El encargo de La Guipuzcoana finalizó en 1782. En quince años suministró 363.542 m^3 de madera de roble. La cantidad, no muy grande, supuso el veinticinco por ciento (mayoría de maderas de Navarra) del abastecimiento del arsenal de Ferrol (MERINO: 2019, pp. 216-218). La explotación de los montes del Bidasoa y Burunda continuó, después de 1782, por administración directa, a cargo de comisionados, normalmente ingenieros de Marina, que luego contrataban con empresarios del lugar el corte y transporte de las maderas hasta el río. La explotación de esta zona se sumó a la de otros lugares de Álava y Guipúzcoa. La estructura de explotación maderera seguiría activa en el siglo XIX (ARAGÓN y RIEZU: 2021, pp. 23-24).

En los Pirineos orientales se hizo una primera exploración de las posibilidades en 1767, pero no sería hasta la guerra con Gran Bretaña cuando se desarrolló la explotación. Dicha guerra creó problemas de abastecimiento y amenazó las rutas de navegación. Se hizo casi imposible acceder al Báltico a causa del bloqueo británico (DAVEY: 2011, p. 166). Por eso, González de Castejón, secretario de Marina, originario de Navarra, en 1779 ordenó inspeccionar el Pirineo oriental navarro (MERINO: 2019, p. 258. RIEZU: 2024, p. 90).

El problema no era nuevo. Por ejemplo, en 1637 Pascual de Atocha presentó un proyecto para buscar alternativas al Báltico con madera de Navarra, aprovechando la vía del Ebro. El proyecto se aprobó, pero en Barcelona los fabricantes de galeras dijeron que los árboles no servían por ser demasiado cortos, y hubo que seguir comprando en el Báltico (GOODMAN: 1997, pp. 139-40). Probablemente, los árboles se talaban más cortos por la dificultad de hacer descender troncos mayores por los ríos. El problema tardaría en arreglarse, como veremos. En 1678 hubo un nuevo proyecto sobre los pinos del Pirineo. Seguramente enlazaba con el interés por relanzar el Canal Imperial de Aragón. En su origen, esta obra hidráulica se concibió solamente como acequia de riego, pero en 1677 se quiso hacer navegable (PÉREZ SARRIÓN: 1975, pp. 34, 43). En esos años (1689) también se creó la fábrica de Eugui, que aprovecharía el Canal y el Ebro para el transporte de su producción. Sin duda la guerra, cada vez más orientada al Mediterráneo desde las amenazas de Luis XIV y luego la contienda sucesoria, resaltó la importancia del transporte de armas y pertrechos por esta vía fluvial (GLEZ. ENCISO: 2024, p. 113).

También en 1780 los Pirineos navarros podían ser adecuados como alternativa al Báltico. Se trataba de buscar arboladura para mástiles, elementos difíciles de encontrar porque lo ideal era que fuesen de una pieza; ahora bien, era necesario que a los mástiles acompañara también tablazón, porque servía para muchas labores, incluida la construcción de los buques. Así pues, los asientos se centraban en arboladura y tablazón (MERINO: 2019, p. 222). Se seleccionó la zona del Irati, porque era de propiedad real y de ese modo se evitarían conflictos con los intereses locales y se abarataría el precio. Las cortas se organizaron por administración directa. El encargado fue el capitán de navío Plácido Correa, quien contrataría con no pocos trabajadores de la zona para las operaciones concretas de cortes, acondicionamiento de los ríos, transporte, etc. Los troncos tomarían dos direcciones. Todos bajarían por el río Irati, en forma de almadías, pero unos se desembarcarían en Garralda y serían transportados por tierra hacia el Bidasoa, donde volverían a embarcarse para salir hacia Fuenterrabía. El destino principal era, en este caso, el arsenal de Ferrol. Los demás seguirían el curso del Irati hasta el río Aragón, que acababa desembocando en el Ebro, para llegar a Tortosa y de ahí a Cartagena o Cádiz (MERINO: 2019, p. 259. ARAGÓN y RIEZU: 2021, pp. 14-18).

En todo caso, para poder transportar troncos más largos y el uso de almadías mayores, era necesario, como queda dicho, el acondicionamiento de los ríos. Todo ello pudo hacerse mediante contratos que la

Marina o, en su caso, el asentista correspondiente hacían con los encargados especializados en esas labores. Las maderas se arrastraban hasta el atadero correspondiente, donde se almacenaban según tipo de madera, número de piezas y tamaño. En junio se procedía a preparar la navegación de las almadías, organizadas por equipos que las llevaban hasta Tortosa (ARAGÓN y RIEZU: 2021, pp. 21-22). Las labores llevaron un tiempo; mientras tanto, se siguió comprando en el Báltico, pero sustituyendo al asentista de madera para esa zona, Felipe Chone, por Pedro Normande. Normande intentó burlar el bloqueo británico contratando con comerciantes holandeses afincados en San Petersburgo. El procedimiento tampoco era muy seguro y hubo muchas intercepciones por parte de la Royal Navy, pero se consiguió que los arsenales siguieran abastecidos.

La zona del Irati estuvo preparada en 1781. En cualquier caso, acabada la guerra se volvió a contratar madera del norte de Europa, considerada de mejor calidad, como, por otra parte, hacían todas las Marinas importantes. El Banco Nacional de San Carlos se haría cargo del asiento en 1784. No obstante, el Banco no cumplió adecuadamente; además, la madera del Báltico salía mucho más cara. Por todo ello, en 1786 se volvió a pensar en el Irati y se continuó con la fórmula anterior –por administración directa y con el mismo encargado, Plácido Correa–, hasta que en 1792 se hizo un asiento con Pedro Vicente Gambra, comerciante de la zona del Roncal, que años antes ya había trabajado en el acondicionamiento de los ríos en la zona del Bidasoa y en la del Irati,. Era, por lo tanto, una persona de sobra conocida en el lugar (RIEZU: 2024, p. 94. ARAGÓN y RIEZU: 2021, p. 22).

Navarra también participó en el abastecimiento de maderas para otras necesidades, por ejemplo, para remos. Había una tradición de trabajar estos instrumentos para las galeras del Mediterráneo, que se enviaban en almadías por el Ebro (GOODMAN: 1997, p. 140). Se trabajó sobre todo en la zona occidental, lindante con Guipúzcoa y Álava. En el siglo XVIII se suprimieron las galeras, pero los remos servían para embarcaciones pequeñas, útiles para transportes en espacios reducidos, como puertos o ríos, y labores de embarco y desembarco. La actividad creció y en ese siglo aparecieron grandes dinastías de empresarios del sector, como los Elizalde, Garro y Oronoz. Aunque establecidos en San Sebastián y Bilbao, eran de origen navarro y aprovecharon sus relaciones de parentesco y paisanaje para crear redes de laboreo de la madera. Contrataban con la Compañía Guipuzcoana de Caracas o con la Marina, en este caso para Guarnizo o para los paquebotes de correos (ARAGÓN y RIEZU: 2021, pp. 29-30).

Balería, munición de cañón de hierro fundido

Junto con la madera, el producto más característico de las provisiones navarras fue la munición de cañón. Hasta 1689, las únicas municiones de hierro fundido provinieron de las fábricas de Liérganes-La Cavada, en Cantabria (1627-1834), y Corduente, que tuvo una breve vida a mediados del siglo XVII (ALCALÁ-ZAMORA: 1991). En el siglo XVIII se sumaron a esta actividad varias empresas navarras: Eugui (1689-1794), Asura (1723-1739), Iturbieta (1727-1738) y Orbaiceta (1784-1882) [GLEZ. ENCISO: 2010, pp. 198-208. TXAPAR: 2011]. El crecimiento de la guerra naval durante el siglo XVII hizo ver en España la escasez de municiones adecuadas. Así lo entendió José Aldaz, comerciante navarro conocedor del mercado de armas de Ámsterdam, quien en 1689 compró al rey la vieja y abandonada herrería de Eugui, la transformó en una moderna fundición de altos hornos y firmó un asiento de provisión de balería con el monarca, renovado varias veces hasta 1719 (GLEZ. ENCISO: 2024).

Eugui tenía una antigua ferrería que Carlos I compró en 1535 para convertirla en una fábrica de cascos y armaduras. También llegó a fabricar balas de cañón, con interrupciones y reaperturas, entre 1572 y1616, aproximadamente (THOMPSON: 1976, pp. 242-44, 252-54). Hacia 1638, la actividad se trasladó a Tolosa, y los edificios de Eugui quedaron abandonados (RABANAL: 1987. ANDUEZA: 2007). Son los que compró Aldaz. A partir de este momento, la historia de la fábrica se identifica con los asientos firmados con el rey por Aldaz, primero, y por otros asentistas después (Loperena, Mendinueta), para la provisión de municiones. Estas incluían balería de todo tipo –sobre todo balas rasas– de los calibres aprobados, bombas para mortero, palanquetas y granadas de mano. La provisión se dirigía tanto al Ejército y plazas fuertes como a la Marina. Dado el crecimiento de esta en el siglo XVIII, cabe suponer con bastante certeza que la mayor parte de la producción se orientó a servir los numerosos cañones de los barcos de guerra. Aunque la fábrica dependía de la Secretaría de Guerra, la mayor parte de los documentos hablan de las necesidades de la Marina.

Fue empresa privada hasta 1766. Los asentistas concertaban un contrato para abastecer una cantidad determinada de quintales de producción durante varios años. El número de años y la cantidad de quintales aumentó en la época de Mendinueta, desde 1735, respecto a las décadas anteriores. No obstante, los asentistas podían pasar por problemas ya que, si bien se pactaba una cantidad genérica anual, esa cantidad debería concretarse cada año por una orden de producción que fijaba la munición concreta que se necesitaba (tantas balas y bombas de tal calibre, etc.) Pero a veces esa orden no llegaba. Eso generaba problemas a los asentistas. Como el Estado

era el único comprador legal, no había forma de sacar la producción por otras vías. Otras veces, en cambio, se pedían cantidades extra, fuera de contrato, que debían prepararse con urgencia. En ocasiones fue preciso construir hornos nuevos, lo que suponía mayores inversiones del empresario. La producción de Eugui salía por el eje del Ebro. De la fábrica descendía por tierra a la ciudadela de Pamplona, donde se examinaba para aprobar su calidad y se almacenaba hasta enviarla por tierra hacia el Canal Imperial y, de ahí, al Ebro, hasta Tortosa, para alcanzar luego destinos como Barcelona y los arsenales de Cádiz y Cartagena.

En la primera mitad de siglo, la producción de balería aumentó con la aparición de las fábricas de Asura e Iturbieta, propiedad de Arizcun y de Mendinueta. Situadas en la vertiente atlántica del occidente navarro, su producción tenía salida hacia Rentería, donde quedaba almacenada hasta poder embarcarse con destino a Ferrol, aunque a veces también a Cádiz. Pero cuando Mendinueta obtuvo el usufructo de Eugui, dejó las fábricas anteriores.

En 1766, Eugui fue estatalizada. También se había tomado esa medida poco antes con la empresa de Liérganes-La Cavada. Se entendía que las industrias estratégicas deberían depender directamente del Gobierno, que podría así manejarlas con más facilidad y, sobre todo, mejorar su calidad. No está claro que se cumplieran esos objetivos; respecto a Eugui, sí ocurrió que el Gobierno ganó en confianza y aumentó la producción hasta casi el doble en 1780, una decisión adecuada a la carrera de armamentos que se preveía al final de la guerra de los Siete Años. Esa política se reflejó también en la creación de nuevas empresas de balería en otras zonas de España, como San Sebastián de la Muga, en Gerona (1768-1794), y Jimena de la Frontera, en Cádiz (1778-1788) [ALCALÁ-ZAMORA: 1999, pp. 360ss.] En el caso de Eugui, el aumento de producción tuvo un efecto letal en los montes de la zona, por lo que el Gobierno decidió abrir una nueva empresa en Navarra: Orbaiceta, en 1784. A no tardar se construyeron unos hornos imponentes, de dos bocas, para aumentar la producción que debería enviarse a América (GÓMEZ CAMPELO: 1991). De este modo, Navarra siguió siendo esencial en el sector de producción de municiones.

Con vistas a sacar la producción de Orbaiceta, se diseñó un posible envío hacia Eugui, para después dirigir los cargamentos por tierra hacia el Bidasoa y Fuenterrabía. Se pensó en esta vía terrestre no solo por llegar antes a Ferrol y de ahí a América, sino porque parecía que la vía del Ebro estaba cargada y los envíos se retrasaban por la abundancia de embarcaciones. No obstante, esta vía se siguió usando, embarcando la munición en el río Irati, a cuya orilla está la fábrica de Orbaiceta, para seguir hasta el Mediterráneo.

En 1794, con ocasión de la guerra contra la Convención francesa, Eugui, Orbaiceta y San Sebastián de la Muga serían semidestruidas. Eugui

y San Sebastián de la Muga desaparecerían. Muchos trabajadores de la empresa navarra se trasladarían a Trubia, Asturias, para empezar una empresa estatal que duraría hasta nuestros días (SUÁREZ: 2022). La fábrica de Orbaiceta, en cambio, fue restaurada poco después y siguió trabajando hasta finales del siglo XIX (TXAPAR: 2011). Si, en la provisión de maderas para la Marina, Navarra ocupó un lugar significativo aunque secundario, a tenor de lo reducido de su territorio, en el caso de las municiones de cañón las empresas navarras fueron fundamentales. En realidad, durante la mayor parte del periodo estudiado solo se pudo contar con Liérganes-La Cavada y Eugui, pues las otras fábricas fueron casi testimoniales. En los años ochenta se sumó el apoyo fundamental de Orbaiceta.

Productos menores: víveres, cáñamo, hierro, pólvora

Que no nos engañe el enunciado: no se trata de productos menores por su importancia –que era mucha–, sino por la poca cantidad de la provisión navarra. La provisión de víveres no era cometido exclusivo del reino. El término «víveres» incluye la mayor parte de los alimentos que formaban el consumo de la tripulación. La dieta embarcada –que alcanzaba hasta veintitrés productos de todo tipo– debía ser completa, porque en la mar no se podía añadir nada. No conocemos en qué medida los víveres provenían del campo y las huertas de Navarra, pero destacamos este producto porque su asentista, la familia Arizcun, era natural del reino. Algo comprarían en su tierra, pero nada sabemos en detalle de su negocio, salvo que tenían que ser productos nacionales. Como los géneros debían embarcarse en arsenales y puertos establecidos, es de suponer que se compraran mayoritariamente en zonas cercanas.

Los Arizcun controlaron el negocio del abastecimiento de víveres a la Armada durante sesenta años, una duración casi inédita para cualquier asentista. En 1722 comenzó Norberto Arizcun como Proveedor General de Víveres de la Real Armada; con su contrato se pasaba de asientos regionales, por zonas, a un asiento general para toda España. En 1725 lo heredó otro gran financiero, su sobrino Miguel Arizcun. A la muerte de este, en 1741, el asiento quedó en la casa Arizcun de la mano de su administrador, Ambrosio Agustín Garro, primo de Arizcun. Garro gestionó bien el negocio y sobrevivió a varios cambios ministeriales (Patiño, Campillo, Ensenada), salvo a Esquilache. En 1764 perdió la provisión, pero el nuevo asentista no pudo mantener el negocio. En 1772, Nicolás Ambrosio Garro, hijo de Agustín y heredero de la casa de Arizcun (casa del marqués de Iturbieta), consiguió nuevamente el asiento de víveres a

la Armada. Lo mantuvo hasta que en 1783 se le concedió al Banco de San Carlos (TORRES: 2010).

Otro producto fundamental era el cáñamo, con el que se elaboraban cordajes y velas. Sobre todo, se buscaba para la cordelería, de la que se ocupaba la Marina directamente, porque las velas se encargaban normalmente a fábricas privadas, aunque poco a poco se fueron instalando fábricas de velas y jarcias en los arsenales. El cáñamo no era fácil de conseguir, tanto por los niveles de calidad de la materia prima como por las cantidades demandadas por la Marina (DÍAZ-ORDÓÑEZ: 2019). La demanda estatal llevó a una competencia fuerte con la demanda ordinaria –los gremios industriales del ramo, esparteros y sogueros– y a plantear problemas de abastecimiento para los dos mercados. Tampoco la producción era muy grande en España, que fue permanentemente deficitaria en ese producto estratégico. Por ello se tendía a explorar cada zona que presentaba posibilidades.

En Navarra, la cantidad cultivada era menor que en otras partes. Su contribución a la Marina fue aproximadamente el ocho por ciento de la aportación total en 1784. El reino, junto con Aragón, abastecía al arsenal de Ferrol. Los fardos se hacían llegar a Pamplona y de ahí se enviaban a San Sebastián; pero la cosecha resultaba escasa y se tenía que recurrir al Báltico (TORRES: 2012). Se intentó promocionar el cultivo del cáñamo en Galicia, sin buenos resultados. Algunos ensayos, como los de 1751 y 1782, se hicieron con semilla navarra. Se trataba de enviar simiente a Galicia y convencer a los campesinos para que la plantaran. Pero la semilla no se adaptaba o los campesinos preferían dedicar su cosecha al consumo ordinario (MERINO: 2019, pp. 269-74).

En los años veinte y treinta, el asiento de los Goyeneche e Iturralde incluía partidas de cáñamo, aunque no sabemos en qué cantidades, ni si todo era de Navarra. Los asientos los llevaban hombres de paja como Juan de Ansalas y Francisco del Valle (AQUERRETA: 2001, pp. 129-30). Más tarde entraron en el negocio del cáñamo los Sesma, de Corella, un lugar enclavado en una de las zonas de la Península donde las condiciones permitían el cultivo de esta planta (ZABALZA: 2021). Alguno de los miembros del clan Sesma participó en la comisión de Navarra y no parece que el asunto fuera fácil (DÍAZ-ORDÓÑEZ: 2006). A finales de siglo, quien explotaba el cáñamo de Navarra era Gaudioso Sesma, sin duda miembro de la citada familia, comisionado de los cáñamos de Aragón, actividad que se centralizaba en Calatayud y que incluía género navarro (MERINO: 2019, p. 332).

El hierro era también básico en un barco del siglo XVIII. Los clavos son necesarios para el ensamblaje de las piezas; también hay una serie de elementos, denominados genéricamente «herrajes», que eran objeto de un asiento particular (GLEZ. ENCISO: 2021). Las grandes anclas son también un

elemento clave, así como el lastre, compuesto normalmente por bloques de hierro. Finalmente, hay que mencionar la artillería y la munición. Cada buque embarcaba varios cientos de toneladas de hierro que suponían, aproximadamente, un tercio del desplazamiento (MERINO: 2019, 299).

Navarra tenía una larga tradición de ferrerías al menos desde el siglo XIII (MUGUETA: 2010), que se concentró mayormente en la zona occidental del reino, lo que facilitó la relación con las ferrerías de Guipúzcoa (LIZARRAGA-OLANO: 2023a, 2023b). Aunque no lo conocemos bien, podemos suponer el crecimiento de esta industria en la Edad Moderna. En el XVIII, tal crecimiento no fue en número de ferrerías, sino en aumento de la producción gracias a las renovaciones tecnológicas (ferrerías hidráulicas).

El auge productivo se puede deducir de la preocupación de las Cortes de Navarra por el desgaste del arbolado de los montes y la necesidad de cuidar los viveros y la repoblación. Como ejemplo sirva la Ley 54 de las Cortes de 1757 que, considerando la importancia que tiene «para la construcción de navíos, (…) alimentos de las herrerías y para uso común, la plantación de árboles de todas especies», dictó una serie de medidas para su protección. Esta ordenanza, con algunas modificaciones, fue prorrogada en otras reuniones de Cortes hasta 1817-1818. No obstante, la normativa se derogó en 1828-1829 por considerarse innecesaria, no solo porque no se había obedecido –como indica su repetición–, sino porque los montes ya estaban asolados, tanto por el uso como por los efectos de las guerras (G.ª SANZ: 1982, p. 397). De esa ordenanza nos interesa destacar la referencia a la construcción de navíos, que puede aludir a los de la Armada; pero, sobre todo, la mención del carbón («alimentos») que necesitaban las herrerías, lo que indica el gasto de combustible y el crecimiento de la producción de hierro.

El importante aumento del consumo de hierro por la Armada en el último tercio del siglo –oscilaba entre 600 y 1.200 toneladas/año– necesitaba de unos asentistas y de unos centros productivos. Estos últimos tenían que estar cercanos al mar, para facilitar los transportes y ofrecer precios asequibles. Los asentistas fueron varios: Retortillo, Banco de San Carlos, Cinco Gremios y otros; los lugares de abastecimiento, sobre todo Guipúzcoa y Navarra. Se procuraba evitar recurrir a Vizcaya porque, según la opinión general de entonces, los precios eran un veinte por ciento más caros (MERINO: 2019, 302).

En cuanto a la pólvora, también Pamplona tenía una larga tradición. En 1546 se estableció un molino de propiedad real, renovado en 1594 (MARTINENA: 2020). Más tarde, en los años cuarenta del siglo XVII se vendía a la Junta de Armadas. La Junta no adquiría víveres en Navarra porque los consideraba caros, pero sí pólvora (THOMPSON: 1976, p. 242.

GOODMAN: 1997, p. 64). La fábrica de pólvora de Pamplona siguió trabajando en el siglo XVIII, al menos hasta 1745. Luego se transformaría en un molino de papel (G.ª SERRANO, 1974, pp. 7-8). La familia Mendinueta negoció la provisión en Navarra y Aragón con los asentistas generales, quienes podían ceder o arrendar el asiento o parte de él. Así lo hizo Juan Mendinueta con Juan Bautista Duplessis, asentista general, desde 1696 hasta 1717.

En 1717, por renuncia de Duplessis, que se quejaba de no recibir los pagos de la Real Hacienda, tomó el asiento Miguel Francisco Aldecoa. El asiento fue cedido a Francisco Mendinueta, hijo de Juan, luego con Pedro Fermín Goyeneche como administrador. En 1727, Aldecoa renovó, incluyendo a Mendinueta y P. F. Goyeneche como participantes del asiento. En 1733, este pasó a Samuel Rognon, quien lo ganó haciendo la puja al cuarto. Seguramente, los navarros cedieron a causa de una notable explosión que sufrió el almacén de pólvora ese mismo año y que paralizó un tiempo la producción del reino (MARTINENA: 2020. G.ª SERRANO: 1974). En 1737, Rognon se asoció con Dionisio Almela. Ambos lo tendrían hasta 1747, si bien los administradores locales fueron navarros algunos años, como P. F. Goyeneche o Manuel Urroz. En 1747 pasó a administración directa de la Real Hacienda, a cargo de José A. Flon Zurbarán (HDEZ. ESCAYOLA: 2004, pp. 256-58), pero el molino de Pamplona ya no trabajaba.

Había varias fábricas de pólvora en la Península. En 1717, el asentista proveería ocho mil quintales de las de Murcia, Orihuela, Alcázar de San Juan y Granada, y de las de Navarra y Aragón, otros tres mil. El texto del acuerdo no específica la cantidad que correspondía a Navarra. Los asentistas abastecían a la Real Hacienda de las cantidades contratadas y, además, organizaban la venta para el consumo interno de la población mediante una red de estancos locales. En cuanto a la distribución al rey, la producción de Murcia, Orihuela y Alcázar de San Juan debía entregarse en Cartagena, mientras que la de Granada se enviaría a Málaga. Como se ve, se trata de puertos de mar, lo que hace pensar en la prioridad de la provisión a la Armada. La producción de Aragón se entregaría en la Aljafería de Zaragoza, posiblemente para enviarla luego por el Ebro, y la de Navarra –es decir, Pamplona– se entregaría en «el castillo de Pamplona», como dice el texto del contrato.

Pamplona, centro redistribuidor de armas y pertrechos de guerra

Si a productos navarros como las municiones, la pólvora y los otros que hemos mencionado, se añaden las armas (pistolas, fusiles) y herramientas de las fábricas de Placencia, tenemos un conjunto de géneros que

podían concentrarse en Pamplona para ser redistribuidos desde allí. Los recursos podían tomar dos direcciones: una, hacia los puertos del Cantábrico, para desde allí alcanzar los arsenales de Ferrol y Cádiz, y la otra, hacia el Canal Imperial y el Ebro, para alcanzar el Mediterráneo. Ambas orientaciones estuvieron vigentes en la primera mitad del siglo. Desde los años sesenta, la primera se utilizaría solo de manera muy selectiva.

La aparición de las fábricas de Asura e Iturbieta desde 1723, cercanas a la muga de Guipúzcoa, inclinó la balanza, durante unos años, hacia la opción del Cantábrico, hacia Rentería. También las maderas del noroeste salían por el Bidasoa, como hemos visto. En cuanto a las municiones de Eugui, en 1728 se intentó sacarlas también hacia Fuenterrabía. Se dudaba si enviarlas desde la misma fábrica o desde Pamplona. Como las municiones tenían que ir a esta última para su revisión y aceptación por las autoridades de la Artillería, finalmente se adoptó la decisión de enviarlas desde Pamplona a San Sebastián, mediante transportistas por asiento. Desde allí podían embarcarse hacia los arsenales de Ferrol o Cádiz, incluso desde Cádiz a Barcelona, si fuera el caso, ya que esta última era, en esos años, el principal centro de organización de escuadras y embarque de tropas para las guerras en Italia.

Pero precisamente la prioridad italiana y mediterránea hizo que se fuera potenciando cada vez más la opción del Ebro, que acabaría siendo, ya desde los años treinta, la mejor para sacar no solo las municiones de Eugui, sino las armas y pertrechos fabricados en Placencia, que se enviaban a Pamplona. A partir de 1729, que sepamos, empezaron a llegar allí periódicos envíos de cajones con fusiles, pistolas, bayonetas, instrumentos de gastadores, etc., provenientes de Placencia de las Armas, mediante asentistas. A su vez, las autoridades militares de Pamplona debían organizar el envío de esas armas hacia el Ebro. No se enviaban a la vez que las municiones de Eugui, porque los asentistas eran distintos. En cualquier caso, el sistema y el recorrido sí eran los mismos. Ocasionalmente, también se enviaron otros géneros (Glez. Enciso: 2024, pp. 209-210).

Desde 1735, Mendinueta se encargó de la fábrica de Eugui. Su asiento incluía otro de transporte de las municiones de Pamplona a Tortosa. En 1737 se amplió para incluir también el traslado de las armas de Placencia; finalmente, en 1739 el asiento tomaría carácter de general y obligaba al asentista a transportar todo género de armas dentro de la Península, desde sus puntos de producción hasta los destinos estipulados, incluidos los arsenales. En esos años, por lo tanto, el envío de municiones y armas desde Pamplona podría hacerse de manera más eficiente, al ser el mismo asentista el encargado. La vía del Ebro siguió estando muy activa en la segunda mitad del siglo, sobre todo para las municiones de Eugui, a las que se sumaron luego, aguas abajo, las maderas del Irati.

Conclusión

Como conclusión, quiero resaltar la labor de todas las personas –implícita en las tareas mencionadas– que hicieron posible la participación de Navarra en la provisión de géneros para la Marina. En primer lugar, en las actividades intermedias: los trabajadores de las fábricas, ingenieros y operarios, quienes realizaban labores de minería y de carboneo para hacer el combustible para los hornos; los empleados en las cortas de madera; los transportistas de todo tipo, etc. La explotación de todos estos recursos produjo con los vecinos y las autoridades locales numerosos problemas y conflictos que no son objeto de esta charla, pero también generaron muchos puestos de trabajo, pagaron sueldos y servicios y muestran la extensión social de las labores de provisión.

Son más conocidos los grandes empresarios y financieros, los asentistas, que organizaron estas actividades empresariales. Muchos han sido mencionados de manera particular; todos tuvieron un papel relevante para provisionar a las fuerzas armadas, no solo con productos de Navarra, sino con los de otros lugares y con sus servicios financieros. Sus negocios muestran también la necesidad que tenía el Estado de contar con los particulares. En el caso de los empresarios militares navarros, ellos lograron, como se ha dicho (Torres y Díaz-Ordóñez: 2016, p. 342), lo que nadie había conseguido antes: «controlar las dos terceras partes de todo el gasto militar del Estado», lo cual incluye el abastecimiento a la Marina.

Bibliografía

Alcalá-Zamora, José (1999). *Altos hornos y poder naval en la España de la Edad Moderna*. Madrid, Real Academia de la Historia.

— (2024). *Liérganes y La Cavada. Historia de los primeros altos hornos españoles (1622-1834)*. Santander, Estudio Santander.

Andueza Unanua, Pilar (2007). «De padre cerero a hijo marqués: José de Aldaz y Aguirre, marqués de Monte Real». En González Enciso, Agustín (ed.) *Navarros en la Monarquía española en el siglo xviii*. Pamplona, eunsa, 89-122.

Aquerreta, Santiago (2002). *Negocios y finanzas en el siglo xviii: la familia Goyeneche*. Pamplona, eunsa.

Aragón Ruano, Álvaro y Riezu Elizalde, Óscar (2021). ¿Un proyecto quimérico? Suministros forestales desde los Pirineos occidentales para la Real Armada en el siglo xviii. *Studia Historica. Historia Moderna*, 43/1, 7-39.

Aragón Ruano, Álvaro (2019). Ríos de madera. Recursos forestales e hídricos para la Real Armada durante el siglo xviii en Guipúzcoa y Navarra. *Tiempos Modernos*, 9(39), 426-455.

Baudot Monroy, M.ª (2012). «Barcos para el rey. Julián de Arriaga, la madera y la construcción naval (1752-1759)». En García Hurtado, (ed.) *La Armada española en el siglo xviii. Ciencia, hombres y barcos*, Madrid, Sílex, 297-328.

Cruz Mundet, José Ramón (2012). Juan Bautista de Iturralde y Gamio: un asentista navarro en la corte de Felipe V. *Príncipe de Viana*, LXXIII, 255, 205-260.
Davey, James (2011). Securing the Sinews of Sea Power: British Intervention in the Baltic, 1780-1815. *The International History Review*, 33/2, 161-184.
Díaz-Ordóñez, Manuel (2006). Si en la comisión de Marina te vieres… Las dificultades salariales y de promoción de un técnico comisionado de la Armada Real en el setecientos. *Revista de Historia Naval*, 95, 71-88.
— (2019). El abastecimiento militar de cáñamo para el imperio español (1665-1808): globalización, estado y empresarios en el largo siglo xviii. *Espacio, Tiempo y Forma. Historia Moderna*, 32, 45-72.
Fernández Duro, Cesáreo (1973). *Armada española, desde la unión de los reinos de Castilla y de Aragón*, t. viii. Madrid, Museo Naval.
Gárate Ojanguren, M.ª Montserrat (1990). *La Real Compañía Guipuzcoana de Caracas*. San Sebastián, Sociedad Guipuzcoana de Ediciones y Publicaciones.
García Sanz, Ángel (1982). El aprovisionamiento de carbón en las ferrerías navarras de Elcorri. Cálculo de su consumo y precios (1802-1867). *Cuadernos de Etnología y Etnografía de Navarra*, 14/39, 395-420.
García Serrano, Rafael (1974). El Molino de Papel del Hospital General de Pamplona. *Cuadernos de Etnología y Etnografía de Navarra*, 6/16, 7-21.
Gómez Campelo, Raquel (1991). El envío de municiones navarras a América: las fábricas de Eugui y Orbaiceta en el siglo xviii. *Príncipe de Viana*, anejo 13, 311-319.
González Enciso, Agustín (2010). «Empresarios navarros en la industria de armamento del Estado. La fábrica de Eugui». En Torres Sánchez, Rafael (ed.) *Volver a la «hora navarra». La contribución navarra a la construcción de la monarquía española en el siglo xviii*. Pamplona, eunsa, 159-212.
— (2017). Mobilisation des ressources de guerre et logistique navale en Espagne (1717-1733). *Revue d'Histoire Maritime,* 22-23, 117-36.
— (2021). «Supply Contracts of Iron Fittings and Nails for the Spanish Navy, 1740-1790». En Jarnoux, Philippe; Serruys, Michael-W. y Tamaki, Toshiaki (dirs.) *Côte à Côte. Mers, marins, marchands. Mélanges offerts à Pierrick Pourchasse*. Brest, Association Les Amis du CRBC, Centre de Recherche Bretonne et Celtique, 139-148.
Goodman, David (1997). *Spanish Naval Power, 1589-1665. Reconstruction and Defeat*. Cambridge University Press.
Hernández Escayola, M.ª Concepción (2004). *Negocio y servicio: finanzas públicas y hombres de negocios en Navarra en la primera mitad del siglo xviii*. Pamplona, eunsa.
Lizarraga-Olano, Malen (2023a). «La presencia guipuzcoana en la siderometalurgia navarra durante la Edad Moderna: siglos xvi y xvii». En Rey Castelao, Ofelia y Cebreiro Ares, Francisco (coords.) *Los caminos de la Historia Moderna. Presente y porvenir de la investigación*, 572-581.
— (2023b). La producción de hierro en Navarra a través de un estudio de caso: la ferrería de Sarasain. *Príncipe de Viana*, LXXXIV, 361-386.
Maiso González, Jesús (1990). *La difícil modernización de Cantabria en el siglo xviii: D. Juan Fernández de Isla y Alvear*. Santander, Estudio Santander.
Marchena Fernández, Juan y Cuño Bonino, Justo [eds.] (2018). *Vientos de guerra. Apogeo y crisis de la Real Armada, 1750-1823* III. *Los arsenales, el Pacífico y la vida a bordo*. Aranjuez, Doce Calles.
Martinena, Juan José (2020). El Molino de la Pólvora. Blog *Desolvidar*. Disponible en https://patximendiburu.blogspot.com/2020/12/el-molino-de-la-polvora-jj martinena.html. Consultado el 25 de noviembre de 2025.

Martínez González, A. (2015). *Las superintendencias de montes y plantíos (1574-1748): derecho y política forestal para las armadas en la Edad Moderna*. Valencia, Tirant lo Blanch.
Merino Navarro, José P. (2019). *La Armada española en el siglo xviii*. Madrid, Ediciones 19.
Mugueta Moreno, Íñigo (2010). La primera industrialización en Navarra: las ferrerías en la Baja Edad Media. *Huarte de San Juan. Geografía e Historia*, 16, 9-58.
Pérez Sarrión, Guillermo (1975). *El Canal Imperial y la navegación hasta 1812*. Zaragoza, Institución Fernando el Católico.
Quintero González, J. (2007). Betunes para La Carraca. *Revista de Historia Naval*, 96, 88-97.
Rabanal Yus, Aurora (1987). *Las reales fábricas de Eugui y Orbaiceta*. Pamplona, Institución Príncipe de Viana.
Riezu Elizalde, Óscar (2024). ¿Madera extranjera o madera nacional? Geopolítica, comercio y pragmatismo en el abastecimiento de maderas provenientes del Báltico para la Armada (1766-1791). *Tiempos Modernos*, 14/47.
Suárez Menéndez, Roberto (2022). *Las reales fábricas de municiones gruesas de Trubia y de fusiles de Oviedo. De la utopía a la razón (1792-1859)*. Trubia, Asociación Histórico-Cultural El Volcán.
Thompson, I.A.A. (1976). *War and Government in Habsburg Spain, 1560-1620*. Londres, The Athlone Press.
Torres Sánchez, Rafael (2010). «Los navarros en la provisión de víveres a la Armada española durante el siglo xviii». En ídem (ed.) *Volver a la «hora navarra». La contribución navarra a la construcción de la monarquía española en el siglo xviii*. Pamplona, eunsa, 213-262.
— (2012). La política de abastecimiento de cáñamo a la Armada en la segunda mitad del siglo xviii. *Revista de Historia Naval*, 116, 47-71.
— (2021). *Historia de un triunfo. La Armada española en el siglo xviii*. Madrid, Desperta Ferro.
— (2025). *Caza al convoy. El triunfo de la Armada española en la independencia de Estados Unidos*. Madrid, Desperta Ferro.
— y Díaz-Ordóñez, Manuel (2016). «Los suministros militares y los empresarios navarros del siglo xviii en la Hora Navarra». En Angulo Morales, Alberto y Aragón Ruano, Álvaro (eds.) *Recuperando el norte. Empresas, capitales y proyectos atlánticos en la economía imperial hispánica*. Bilbao, Universidad del País Vasco, 329-344.
— y Riezu Elizalde, Óscar (2021). ¿En qué consistió el triunfo del Estado Forestal? *Contractor State* y los asentistas de madera del siglo xviii. *Studia Historica. Historia Moderna*, 43/1, 189-220.
Txapar, Malli (2011). *Historia de la Real Fábrica de Municiones de Orbaiceta*. Pamplona, Pamiela.
Van Creveld, Martin (1991). *Technology and War from 2000 B.C. to the Present*. Nueva York, The Free Press.
Zabalza Seguín, Ana (2021). «La "segunda hora navarra": de los negocios a las armas. La familia Sesma». En Borreguero Beltrán, C.; Melgosa Oter, Óscar R.; Pereda López, A. y Retortillo Atienza, A. (coords.) *A la sombra de las catedrales: cultura, poder y guerra en la Edad Moderna*. Universidad de Burgos, 1779-1792.

EL INSÓLITO RETO LOGÍSTICO DE LA JORNADA DEL BRASIL (1624-1625)[1]

David GARCÍA HERNÁN
Catedrático de Historia Moderna
de la Universidad Carlos III de Madrid

Un gran éxito logístico

La llamada «Jornada del Brasil» de 1625, que supuso la recuperación de la ciudad de Salvador de Bahía (tomada por los holandeses un año antes), se puede decir desde el principio, y sin ningún tipo de limitación o moderación, que es uno de los éxitos logísticos más importantes de la historia de España, por mucho que, durante años –siglos más bien–, no haya ocupado en la historiografía[2] el lugar que le corresponde por la importancia –indudable– que tuvo en su momento en la geopolítica de la época. Una lamentable desatención que se ve agravada por el todavía mayor desinterés que hasta tiempos recientes estaba mostrando la historiografía de la guerra a los aspectos –menos impresionantes que los de las grandes batallas, pero igualmente importantes o más– logísticos y de organización.

---

(1) Este trabajo forma parte del proyecto de investigación «El Madrid Americano. Patrimonios compartidos y rutas turísticas en la Comunidad de Madrid, siglos XVI-XXI (AmerMad2-CM)», referencia (PHS-2024/PH-HUM-184), financiado por la Dirección General de Investigación e Innovación Tecnológica de la Comunidad de Madrid; así como del proyecto de investigación del Ministerio de Ciencia e Innovación «Guerra global en el Atlántico sur. Contingentes indígenas, tropas africanas y flotas castellanas al rescate de Brasil. PID2024-157711-100, cuyo IP es José Manuel Santos Pérez.

(2) Por diversas razones que no podemos detenernos a explicar aquí, aunque sí mencionar, al menos, una de las más importantes: los acontecimientos posteriores no continuaron, ni mucho menos, el camino de la victoria que tan brillantemente se había transitado en la empresa brasileña de Salvador.

La victoria de las fuerzas hispano-lusas en aquel impactante acontecimiento fue esencialmente logística por dos razones. En primer lugar, por la amplitud de la fuerza, naval y terrestre, desplegada para cruzar el Atlántico, la mayor fuerza de guerra que hasta entonces había cruzado el océano. Su magnitud fue realmente inaudita para la época: más de 12.500 hombres que asimilaron la posibilidad de morir en el intento solo en lo que se refiere a la travesía (todos los marinos que cruzaban el océano hacían testamento antes de zarpar). La segunda de las dos razones a que aludíamos es la increíble rapidez con la que se llevan a cabo diversas operaciones, muy complejas para la época: la organización de las armadas, la propia travesía de la «Mar Océana», el desembarco en los alrededores de la ciudad, el sitio puesto a la misma y el resultado de su rendición, verificada apenas ocho meses después de que la noticia de la ocupación holandesa hubiera llegado a Madrid.

A pesar de estas dos grandes razones, como decimos, el indudable éxito logístico no ha tenido su lugar correspondiente en la densa y extensa historia militar de la Monarquía Hispánica en el Siglo de Oro. Una realidad que, por fortuna, y al hilo de la celebración del cuarto centenario del acontecimiento, está siendo superada en los últimos meses debido a una serie de actos académicos y de divulgación cultural[3] en torno a un cuadro del siglo XVII, del que se tenía noticia pero estaba desaparecido y que, hasta ahora, no había sido estudiado con la profundidad que el tema requiere.

El relato tradicional

La tradicional y casi exclusiva imagen que teníamos del acontecimiento es la muy conocida del cuadro del fraile alcarreño Juan Bautista Maíno, un lienzo que formaba parte del programa iconográfico del Salón de Reinos dentro del proyecto, un tanto megalómano, del conde duque de Olivares del Palacio del Buen Retiro. Este cuadro, denominado *La recuperación de Bahía de Todos los Santos*, ponía de relieve, sí, la importancia

(3) Entre ellos, una exposición en el Museo Naval («*Annus Mirabilis*. Salvador de Bahía 1625. El crédito de España»), una película documental titulada *Bahía 1625. Historia sobre lienzo*, así como una serie de actividades académicas y conferencias en instituciones como la Casa de América, la Real Sociedad Económica Matritense de Amigos del País, el Instituto de Historia y Cultura Militar, el Instituto de Historia y Cultura Naval, la Universidad Complutense, la Universidad de Salamanca, la Universidad Carlos III de Madrid, la Universidad de Castilla-La Mancha, etc.

del acontecimiento, aunque de una manera más bien propagandística. La ocupación holandesa suponía un auténtico zarpazo para la Monarquía y para el Imperio español en su conjunto, porque llevaba consigo un peligro evidente en graves y variadas dimensiones: para asegurar la ruta de Atlántico, para controlar el mar Caribe e, incluso, para tener asegurada la ruta de la plata de Potosí. Hasta el gobernador de Filipinas fue presa de la alarma por la invasión de los bátavos, y así lo hacía saber a la Corte.

La campaña bélica hispano-portuguesa para neutralizar esta invasión tuvo en la época una repercusión realmente extraordinaria. Sin embargo, en el cuadro de Maíno, la fuerza militar apenas tiene relevancia; mucha menos aún se da a la logística, cuando precisamente la logística, como hemos adelantado más arriba, y como vamos a ver con cierto detalle a continuación, va a ser indudablemente fundamental en la empresa, hasta el punto de que se podría decir que es la *madre* de la victoria. El *padre* de esta representación cultural, Juan Bautista Maíno, con una originalidad extraordinaria para la época y una calidad maravillosa[4], refleja sobre todo el papel que quiere tomar el conde duque de Olivares, que había encargado el cuadro, en la Jornada del Brasil. Un papel que, en la realidad, como vamos a ver, es más bien pequeño, sobre todo si lo comparamos con quien, como también comprobaremos, en el plano de los hechos tiene el mayor protagonismo: don Fadrique de Toledo[5]. Un personaje este que aparece en el cuadro en un plano medio, indicando a los holandeses vencidos que miren al tapiz de Felipe IV coronado por Minerva, diosa de la victoria, y por el propio Olivares, que tiene en su mano ni más ni menos que el montante de los Reyes Católicos[6], símbolo del poder militar del Estado (que es prácticamente como decir el símbolo del Estado, porque es la fuerza de este). A partir de ahí, aparecen motivos como la piedad católica, evocada en la cura al herido holandés, o el poder del catolicismo, representado en la herejía pisoteada por el rey. Pero, como como hemos dicho, la fuerza militar y naval –y aún mucho menos la logística– no aparece plasmada en la medida suficiente. Aquella se reduce a tan solo dos galeones –en un plano intermedio, como don Fadrique– y al resto de la flota, que asoma, desdibujada, al fondo con un papel clarísimamente secundario.

---

(4) Pintura que ha sido analizada por muchos autores, entre ellos, KAGAN: 2008. MARÍAS: 2012. RUIZ GÓMEZ: 2009. VILLARREAL y AMADORI: 2015. ELLIOTT y BROWN: 2016. CASTRILLO: 1990. MTNEZ. RUIZ: 1999. G.ª HERNÁN: 2024b.

(5) Sobre don Fadrique de Toledo, disponemos también de la reciente y clarificadora biografía de BUENO BLANCO: 2022.

(6) Agradezco esta importante puntualización a don Germán Dueñas, del Museo del Ejército.

Paralelamente al cuadro de Maíno, en el que aparece Olivares con un gran protagonismo, la crónica oficial de Tomás Tamayo de Vargas –la más conocida sobre la recuperación de Salvador de Bahía– también está guiada –casi dictada– por el propio conde duque. Hay otras crónicas, como las de los portugueses, por ejemplo, que a su vez quieren reclamar el protagonismo propio, argumentando que la participación lusa fue realmente extraordinaria. Y también disponemos de una crónica manuscrita –no llegó a publicarse– que lleva por título *Compendio historial de la Jornada del Brasil…* y fue escrita por Juan de Valencia y Guzmán[7]. Valencia era un soldado particular, un soldado de ventaja que formó parte de la expedición y que –la investigación nos lo ha demostrado– tenía una relación muy directa con don Fadrique de Toledo[8].

Una nueva visión: la logística en primer plano

Valencia y Guzmán sí quiso dar importancia a la logística. Pero, claro, quienes querían hacerse padres de la victoria –entre ellos, el conde duque– no estaban dispuestos a que este tipo de argumentos les arrebataran su pretendido protagonismo, y su crónica quedó postergada. Sin embargo, esta obra es realmente maravillosa en cuanto a la exposición, detallada hasta el extremo, de los barcos que participaron, de las dotaciones de cada uno de ellos, de los tercios que intervinieron y un largo etcétera. Es una crónica a la que se ha dado gran relevancia en los últimos años, especialmente a partir de una publicación sobre las numerosísimas relaciones de sucesos (más de doscientas, diseminadas por toda Europa) y las obras de teatro que se produjeron sobre el acontecimiento, lo que expresa el grado de sorpresa y admiración que suscitó en todo el continente la respuesta dada por el rey de España al desafío holandés[9]. Con una minuciosidad y sistematización

---

(7) Edición y estudio crítico de esta obra en Santos Pérez y otros: 2023.

(8) Hasta el punto de que, como hemos llegado a comprobar a través del estudio en fuentes archivísticas, fue contador mayor –un cargo de gran confianza de los señores en una casa nobiliaria– de la casa de Villafranca (Archivo de la Fundación Medina Sidonia, leg. 1293). El padre de don Fadrique era marqués de Villafranca, y su hijo también lo sería a raíz de la muerte de su tío. Buena parte de la documentación de la casa de Valdueza está en la correspondiente a la casa de Villafranca, en el archivo de la Fundación Medina Sidonia en Sanlúcar de Barrameda.

(9) Santos Pérez, José Manuel; Vicente Martín, Irene y Rodrigues-Moura, Enrique (2023). *Salvador de Bahía, 1625. La «Jornada del Brasil» en las noticias, las relaciones y el teatro*. Madrid, Doce Calles. Incluye, como hemos dicho, una magnífica edición crítica de *Compendio historial de la Jornada del Brasil…*

realmente asombrosas para la época, Valencia y Guzmán nos da cuenta en su obra de todos los elementos logísticos, tanto humanos como materiales, que participaron en la empresa[10].

Están aquí expresados muy detalladamente, por ejemplo, los navíos de la Armada de Portugal, quiénes formaban la gente de mar y la gente de guerra de dicha armada, las piezas de artillería, la pelotería, la pólvora en quintales (también aporta todos estos datos en relación con las demás armadas participantes en la jornada, claro está), así como los bastimentos y provisiones que llevó, como 39.535 quintales de bizcocho ordinario, 123.750 arrobas de vino de Jerez y Málaga, 3.278 quintales de tocino de Flandes, 1.200 de queso de Cerdeña, 1.000 de arroz de Valencia, 1.300 de garbanzos, 2.500 de bacalao salado, 8.250 arrobas de vinagre, 440.000 de aceite de Sevilla (en 32.000 botijas de barro), 2.000 quintales de harina de trigo… Una lista absolutamente interminable de los preparativos que se realizaron en los dos puertos (Lisboa y Cádiz) donde se estaban preparando, respectivamente, la Armada de Portugal y la Armada del Mar Océano, esta última junto con la del Estrecho, la de las Cuatro Villas y la de Nápoles.

Pues bien, además de toda esta valiosísima información, que hasta el momento no ha sido suficientemente estudiada por los historiadores, tenemos ahora la oportunidad de dar a la logística el lugar que se merece en esta victoria a partir del estudio minucioso del prácticamente desconocido cuadro del siglo XVII al que hacíamos referencia al principio.

Se trata de *Sitio y empresa de la ciudad de Salvador de Bahía*[11], lienzo de autoría anónima en el que se recoge una cantidad realmente increíble de detalles sobre el acontecimiento. La relación de tales detalles sería tan extensa que no es posible que podamos comentarlos aquí en su totalidad, aunque sí podemos decir, de momento, que aparecen al completo los 52 navíos gruesos –básicamente galeones– que refleja la documentación, así como las once embarcaciones complementarias, una gran armada que, como también dicen las crónicas, formaba una media luna en su entrada a la Bahía de Todos los Santos. En dicha gran armada iban también esos más de 12.500 hombres que hemos mencionado y 1.185 piezas de artillería (una cantidad realmente asombrosa para cruzar el océano). Y el grado de detalle del lienzo es tal que no es exageración decir que, probablemente, bebiendo de las fuentes del

---

(10) Por lo que, para una valoración global y descriptiva de todo ello, nos remitimos a la mencionada publicación de SANTOS PÉREZ y otros: 2023.

(11) Véase el anexo. El cuadro y el proceso de investigación, en G.ª HERNÁN: 2024b, adonde remitimos al lector para ulteriores detalles.

género italiano de la miniatura, todo ello esté reflejado en el cuadro en una cantidad aproximada.

Entre los resultados más importantes de la investigación sobre este cuadro destaca el hecho de que la fuente utilizada para su confección, tan rica en detalles (muchos de ellos muy característicos), es la propia crónica de Valencia y Guzmán. Dicho cronista conocía los pormenores logísticos gracias a que pudo acceder a la documentación de que disponía el comandante de la flota y jefe militar de la expedición, don Fadrique de Toledo. Si bien la logística, como señalábamos, quedaba desdibujada para la historia, es evidente que no fue el caso en la composición de este cuadro. Sin lugar a duda, es un libro de historia abierto, *libro* en cuya parte inferior izquierda aparece con exhaustivo detalle la disposición de las fuerzas, tanto navales como terrestres.

La consideración de la trascendencia de la empresa

Dada la extraordinaria importancia de esta obra de arte que es, al mismo tiempo, una excepcional fuente histórica, los componentes del equipo interdisciplinar de investigación que se formó al efecto hemos realizado una serie de estudios que pretendíamos que fueran de la mayor profundidad posible[12]. A los análisis técnicos sobre el cuadro (para la datación, por ejemplo; resultando la certidumbre de ser un lienzo del siglo XVII) se añadió la investigación documental, esencialmente en la sección de Guerra y Marina del Archivo General de Simancas y la documentación de la Casa de Villafranca del archivo de la Fundación Medina Sidonia. Fruto de esa labor investigadora es el libro, publicado en 2024, *Historia sobre lienzo. Sitio y empresa de Salvador de Bahía, 1625*.

La exposición del profesor Torres Sánchez sobre los tres pilares básicos de la logística[13] es muy ilustrativa de lo que también ocurrió en la Jornada del Brasil con respecto a la organización y los preparativos de la empresa. En las líneas que siguen vamos a poder apreciar esa fundamental presencia del Estado en los aspectos logísticos, la importancia decisiva de

---

(12) Los componentes del equipo son los siguientes: José Manuel Santos (Historia de América), Carlos J. Castro Brunetto (Historia del Arte), Álvaro Bueno Blanco (Historia Moderna), Berta Gasca Giménez (directora técnica del Museo Naval de Madrid), Mónica Yanguas Muñoz (Historia Moderna), Miguel F. Gómez Vozmediano (Historia Moderna y Archivo de la Nobleza), Irene Vicente Martín (Historia de América) y quien suscribe estas líneas, David García Hernán (Historia Moderna)

(13) Véase su conferencia en este mismo número.

los proveedores y, por supuesto, la determinante relación entre el primero y los segundos.

La relación de todos los pertrechos, armas, municiones, bastimentos, hombres, barcos etc. la tenemos bastante detallada en la mencionada obra de Valencia y Guzmán, y es de fácil acceso a partir del estudio crítico realizado por José Manuel Santos e Irene Vicente ya mencionado. Lo que aquí nos proponemos más bien es hacer un repaso –a través de los documentos, que son la materia prima del historiador– de las claves de la importancia que se dio a la logística en esta operación.

En el Consejo de Guerra, una vez que se conoce en julio 1624 la noticia de ese zarpazo holandés al Imperio español, hay un debate muy intenso, porque la Monarquía tiene mucho que hacer en múltiples frentes. Cuando el investigador se sumerge en los documentos de la sección de Guerra y Marina del Archivo General de Simancas, piensa en un primer momento que las fuentes que conservamos allí de esos meses cruciales de finales de 1624 y principios del año siguiente, en su inmensa mayoría recogen los asuntos relacionados con la Jornada del Brasil, por la trascendencia del tema. Pero, habida cuenta de la cantidad de escenarios en la política internacional que debía atender Madrid, centro neurálgico de todo el Imperio, lo cierto es que la Jornada ocupa una parte bastante reducida de dicha documentación, lo que nos da idea del gigantesco reto logístico, con la Monarquía atendiendo a varios frentes a la vez por todos los océanos y continentes conocidos, que suponía la empresa.

En las primeras reuniones, a primeros de agosto, sobre cuál debía ser la respuesta al ataque holandés, algunos consejeros argumentaban que Brasil estaba demasiado lejos y que no era tan importante. Mejor seguir poniendo toda la atención en Flandes, como aconsejaba el padre confesor –y miembro del Consejo de Guerra– Antonio de Sotomayor. Salvador de Bahía, capital por entonces de Brasil, era un nada despreciable centro económico del azúcar y el tráfico de esclavos pero, comparado con Flandes y la importancia de Europa en la geoestrategia global de la Monarquía, se trataba de un escenario menor. Además, había que tener en cuenta la eventualidad de que los holandeses enviaran una armada de refuerzo que llegase a Salvador antes que la respuesta española, y también la necesidad de asegurar, por encima de todo, la ruta de la plata, que era «el nervio de la guerra», como decía Carlos V de «los dineros» para tropas y suministros.

Sin embargo, la posición que triunfa en esta controversia es la del experimentado conde de Gondomar, que había sido embajador en Inglaterra y quien tenía una visión de la política internacional más cualificada. Su testimonio en ese debate, definidor de lo que, a su juicio, debía ser la posi-

ción del rey de España, va a ser clave para la puesta en funcionamiento de la ingente maquinaria logística necesaria:

> «Su majestad tiene tantas tierras y plazas a la Marina, que es imposible conservarlas todas sin la reputación, ni tener en cada una lo que es menester para su defensa. Y que está conservación de reputación ha de consistir en que sepan los enemigos de su majestad, que a cualquier parte fueren no han de poder conservarse en ella, porque las fuerzas de su majestad los han de ir a echar y desalojar a donde estén»[14].

Esta idea es la que recogerá más tarde el propio Tamayo de Vargas en su crónica: «En suceso tanto de tanto cuidado, y que habría de asistir la observación de todo el mundo, no era razón que se pusiese riesgo el crédito de España, pues en ningún caso podía mejor empeñar su poder que este». Más adelante, Tamayo reflejaría también esa puesta en funcionamiento de la logística desde las más altas esferas: «…así se mandó que, para la provisión fácil del dinero, que era inexcusable, se juntasen con el Marqués de Montesclaros, Presidente de Hacienda, Juan de Pedroso, del Consejo de Guerra, y sus secretarios; [… y que] don Fadrique (…) no dejase de ir prevenido para todos trances…» (TAMAYO DE VARGAS: 1628).

Obviamente, Tamayo de Vargas no podía dejar de mencionar a don Fadrique de Toledo, flamante primer marqués de Valdueza y almirante más reputado de su época (BUENO BLANCO: 2022), que se iba a hacer cargo de comandar la expedición y, previamente, de los preparativos logísticos en Cádiz de las fuerzas españolas que iban a participar en la empresa.

El de Valdueza, entre agosto y la partida de la flota española en enero, no dejó de insistir al rey sobre la importancia de acudir a Brasil con todo lo necesario, siendo la logística un aspecto absolutamente fundamental de la empresa. Desde Cádiz escribía al soberano: «… en navíos, en gente, en artillería, municiones y bastimentos, [y en] lo que pareciere ser menester la real mano de vuestra majestad no se debe acortar, y, añadiéndose, se hará la cuenta cabal, siendo cierto que nunca sobra»[15].

Alineándose en medios y objetivos con las tesis de Gondomar en el Consejo de Guerra, don Fadrique decía que había que ir con todos los medios posibles a Brasil.

---

(14) Archivo General de Simancas (AGS), Guerra y Marina (GyM), leg. 901 (s.f.). Sobre el debate en el Consejo de Guerra acerca de la respuesta que se había de dar al ataque holandés, véase G.ª HERNÁN (en prensa).

(15) AGS, GyM, leg. 901 (s.f.)

Los medios humanos

En lo que se refiere a la gente necesaria, don Fadrique argumentaba sus planteamientos muy previsoramente. Advertía de la dificultad de la empresa ya que, ante todo, se trataría de una compleja operación anfibia. Pensaba que habría que luchar primero en el mar, para luego atacar una posición bien defendida con murallas abaluartadas (no escatimaba elogios para la capacidad de fortificar de los holandeses). Ya en el mar, antes de comenzar las operaciones terrestres, las bajas habían de ser inevitables, teniendo presente los soldados y marineros que habrían de enfermar en la travesía y la gente que tendría que quedarse de guardia en los navíos cuando se produjera el desembarco. Además, también se debería tener en cuenta la falta de preparación de la gente de tierra cuando le tocara combatir en la mar y, viceversa, la de la gente de mar cuando le tocase hacerlo en tierra, así como la bisoñez de demasiados italianos y las dudas que suscitaba la infantería de Portugal, «[que] será como suele…»[16].

Entre los remedios que proponía en este último aspecto, también se situaba en línea con una proposición que ya barajaba Gondomar en el Consejo de Guerra: que se sacaran soldados –experimentados– de los presidios del norte de África para que fueran a Brasil, y que su lugar lo ocuparan soldados bisoños, ya que para defender murallas no se requería tanta experiencia ni habilidad como para asaltarlas, dentro de una operación, por otra parte, extremadamente compleja (G.ª HERNÁN: en prensa).

En cuanto a la llamada del rey para alistarse en la Jornada, era evidente que, después de varios años de tregua, sin ocasión de participar en grandes y «heroicas» empresas guerreras, para muchos era una extraordinaria oportunidad. Especialmente para los portugueses, que tomaron la iniciativa, más allá de la consideración de que, al fin y al cabo, se trataba de la recuperación de un dominio de su Corona en América, como una gran oportunidad para mostrar su lealtad al soberano como buenos vasallos (no en vano, a la empresa la denominarían «la Jornada de los vasallos»[17]), esperando las recompensas correspondientes de la presumible victoria. Evidentemente, no tenían la experiencia de los castellanos y sus expectativas defraudadas, en especial, precisamente, en la guerra de anexión de Portugal (1580-1583) durante el reinado de

---

(16) Ibídem.

(17) Véase el artículo clásico, absolutamente de referencia para estos temas, de SCHWARTZ: 1991.

Felipe II[18], y se van a alistar en masa: no había ocurrido nada parecido desde la desafortunada empresa del norte de África del rey don Sebastián, en 1578.

En el ámbito castellano, en el Consejo de Guerra hubo también un extraordinario flujo de peticiones de reconocimiento de la condición de soldado de ventaja (de 4, 6 u 8 escudos, como cantidades más frecuentes), así como solicitudes de todo tipo como recompensa por la participación en Brasil: hábitos e incluso encomiendas de las órdenes militares, o reconocimientos de hidalguía, por ejemplo (G.ª HERNÁN: 2024b).

El propio rey, el joven Felipe IV, va a querer formar parte de la empresa dirigiendo simbólicamente las tropas, pretensión que enseguida sería desechada por Olivares, sobre todo por el riesgo que suponía para su propia condición como valido y hombre fuerte de la Corte ante una hipotética desaparición del monarca.

Por otro lado, hay otro aspecto muy interesante en lo que se refiere al reclutamiento, especialmente por su carácter pionero. Tiene que ver con lo que hoy llamaríamos la asistencia social a los combatientes. El contador de la armada, Tomás Dubyo Calderón, manifestaba que había que tener prevista una cantidad suplementaria de paga a los soldados para que sus respectivas familias tuvieran un resguardo económico:

> «Mucho importa dar satisfacción a esta gente para que vaya contenta y consolada de dejar remedio a sus mujeres, que así valen uno por diez y se aseguran aún los buenos efectos, y de lo demás no puede resultar cosa buena porque esta gente no espera ni pretende más que el sudor de sus rostros, pues sin este no pueden pasar»[19].

Además, se procuró atajar en la mayor medida posible los fraudes, prácticamente inherentes a los ejércitos de aquel tiempo; y, en esta línea, don Fadrique se mostró particularmente cuidadoso en la selección eficaz de cargos como el factor, el responsable de bastimentos, el contador y el auditor general[20].

En contrapartida, aparecían los abusos y estragos que los soldados causaban al atravesar las poblaciones o incluso en la propia Corte. Las

---

(18) La actitud de la nobleza castellana en este conflicto, en el que se implicó muy claramente, contrasta con la que tuvo en el siguiente enfrentamiento peninsular con Portugal (1640-1665). La política de favorecer y respetar los privilegios y cargos de los portugueses del Rey Prudente no favoreció, desde luego, la participación aristocrática durante el reinado de su nieto. G.ª HERNÁN: 2007.

(19) AGS, GyM, leg. 904 (s.f.)

(20) AGS, GyM, leg. 901 (s.f.)

dificultades para conducir las compañías reclutadas hasta los puertos de embarque en Cádiz, debido a los desórdenes que se producían, daban lugar a un problema logístico de primer orden, que solo pudo resolverse mediante la asignación de una partida adicional de 75.000 ducados, destinada a evitar tales excesos y a agilizar la operación[21].

Asimismo, surgieron complicaciones en el reclutamiento de aquellos puestos y oficios militares de carácter más técnico, en especial los vinculados a los ingenieros y al manejo del armamento pesado que se iba a utilizar. Resultó complejo reunir un número suficiente de artilleros aunque, finalmente, se consiguió cubrir todos los sectores de tiro de la ciudad conforme a la disposición de las baterías y de sus defensas, tal como se aprecia en *Sitio y empresa…* Los minadores y barreneros constituyeron un cuerpo particularmente difícil de atraer, por lo que se aconsejaba buscarlos en Madrid pues, al tratarse de gente humilde, «dándoles recompensa de su trabajo olgarán de venir»[22].

Los medios materiales

En el Consejo de Guerra se dio recurrentemente mucha importancia a la buena preparación de la armada, y nos encontramos con constantes alusiones a que esta debía partir con los pertrechos y bastimentos necesarios. Agustín de Mexía, por ejemplo, proponía con énfasis la imperiosa necesidad de que hubiera un perfecto equilibrio entre la cantidad de soldados participantes en la empresa y sus necesidades logísticas. Particularmente, daba mucha importancia a los encabalgamientos de la artillería de campaña (cosa que a la postre sería fundamental, por la flexibilidad que permitía el empleo de cureñas de dos ruedas, como se puede ver con claridad en *Sitio y empresa*...), por la más que probable necesidad de emplear la artillería en mar y en tierra. Todo ello teniendo también en cuenta que había que tener previstos todos los pertrechos necesarios para que la gente de mar pudiera operar también en tierra. Por su parte, el marqués de Cadreita proponía que hubiera expertos en tierra y mar, y daba también la máxima importancia a que se llevaran barcas de desembarco, las llamadas «lanchas chatas», porque eran muy necesarias «para echar la gente en tierra y para otros menesteres»[23].

---

(21) AGS, GyM, leg. 899 (s.f.)
(22) AGS, GyM, leg. 904 (s.f.)
(23) AGS, GyM, leg. 901 (s.f.)

Pero no todos los consejeros de Guerra estaban de acuerdo en que se utilizara la totalidad de los medios disponibles para la Jornada del Brasil. Don Pedro Pacheco advertía de que debía quedar armada suficiente para asegurar la plata que venía de las indias, además de que había que ser prácticos: era probable que los holandeses pudieran enviar el socorro a Salvador antes de la llegada de la armada hispano-portuguesa, con lo que todo el inmenso esfuerzo y gasto logístico se haría sin ningún resultado efectivo, además de que era muy probable que los holandeses tuvieran un doble objetivo: no solo el dominio de Bahía, sino asaltar la plata de las Indias. A lo que había que añadir la posibilidad de que Inglaterra se uniera también al acoso de los intereses hispánicos en aquellas latitudes, como advertía también el propio Gondomar, quien, sin embargo, apostaba por reunir la mayor concentración de esfuerzos posible. Por ello, requería también la máxima colaboración logística de Portugal de una manera bien gráfica: «… y que al consejo y gobierno de Portugal se les ordene que crezcan el número de gente y bajeles cuanto se pueda, como punto en que va la total conservación o ruina de aquella corona …»[24].

Y es que don Diego Sarmiento opinaba que, por encima de todas las disquisiciones sobre uno u otro objetivo, estaba en juego la reputación de España, que, según sus propias palabras que ya hemos anticipado literalmente, había de consistir en que los enemigos del monarca hispano, como había declarado, debían tener presente que ningún ataque a los intereses de la Monarquía, por distante que fuese el punto en que se produjera, iba a quedar sin respuesta.

De acuerdo con ello, el Consejo de Hacienda debía ponerse rápidamente en funcionamiento y mantenese en comunicación constante con el Consejo de Guerra y el de Portugal, con el objetivo de dar a quien iba a comandar la empresa, don Fadrique de Toledo, todos los medios necesarios, sin escatimar en este sentido ningún esfuerzo, para la Jornada del Brasil.

En el lienzo *Sitio y empresa…* se ofrece, en efecto, una visión completísima –y de carácter prácticamente único en el mundo[25]– de todo el dispositivo de desembarco, incluida la artillería. Se aprecia cómo se abarloan las lanchas a los galeones, el descenso de los combatientes, la disposición de soldados y armamento en las embarcaciones para asegurar el asiento de

---

(24) Ibídem.

(25) La visión que conservamos del desembarco en la isla Tercera, en la Sala de Batallas del Monasterio de El Escorial, no admite comparación posible con nuestro lienzo en cuanto a exhaustividad y rigor histórico.

las naves y, finalmente, su llegada a las dos playas de desembarco: San Antonio, a la izquierda de la pintura, y Agua de Meninos, a la derecha.

Pedro Pacheco, el consejero de Guerra que ya conocemos, insistía en la necesidad de llevar todo lo imprescindible para una guerra de sitio, teniendo en cuenta que los holandeses, gracias a su experiencia, habían reforzado la plaza con baluartes modernos, y recalcaba que era indispensable disponer de la artillería suficiente para «batirla fuertemente»; el número de cañones que cruzó el Atlántico fue tan extraordinario que se llegó a afirmar que se diría que se quería conquistar la plaza a base de cañonazos[26]. Se destacaba también la conveniencia de contar con ingenieros experimentados para abrir trincheras; el ingeniero mayor, Juan de Oviedo –fallecido durante el sitio y representado en *Sitio y empresa*… como una suerte de homenaje a la guerra moderna–, era considerado uno de los más prestigiosos, si no el principal, de toda Europa, junto con el resto del personal especializado que exigía este tipo de operaciones (G.ª Hernán: 2024b).

El aprovisionamiento de pólvora y municiones recibió, como es lógico, un cuidado máximo. Llegó a ordenarse la requisa sin pago de toda la pólvora disponible en Cádiz y, pocos días antes de la partida de la armada, el rey mandó destinar treinta mil ducados a la adquisición de más pólvora, previendo además que, si el sitio se prolongaba, habría de llegar un nuevo envío desde la Península, ya que se calculaba que cada pieza dispararía entre cincuenta y noventa tiros diarios.

En lo que se refiere a las provisiones, los víveres necesarios para sostener a la armada se fueron reuniendo en distintos puntos de los dominios de la Monarquía. El bizcocho se elaboraba al ritmo previsto, pero surgían graves inconvenientes con el vino, pues el de la comarca no se juzgaba adecuado: «El viejo será muy vellaco (*sic*), y esperarse valer del nuevo, será peligroso y largo», advertían los proveedores, a lo que se sumaban las dificultades con el queso, el tocino y otros géneros alimenticios[27].

La urgencia del apresto y sus resultados

Además, todo este aparato tan costoso hubo de organizarse con una celeridad extrema. La documentación relativa al «apresto» –término con el que se designaba el conjunto de preparativos y que ya insinúa, por sí solo, la exigencia de rapidez– está plagada de exhortaciones a hacer cada

(26) Valencia y Guzmán: *Compendio historial*… En Santos Pérez y otros: 2023.
(27) AGS, GyM, leg. 904 (s.f.)

gestión con la mayor urgencia. El testimonio quizá más elocuente es el desahogo de don Fadrique de Toledo en una carta al monarca donde, en un tono casi irreverente, le reprocha que desde su regreso al puerto a finales de mayo hasta el 10 de agosto hayan transcurrido cerca de dos meses y medio que, de haberse aprovechado con prontitud en el envío de dinero y órdenes, habrían permitido carenar las naves con calma, cargar los bastimentos y tener la escuadra ya en la mar[28].

De haberse mantenido ese ritmo, la armada española podría haber abandonado Cádiz antes de que concluyera 1624, pero el mal estado de la mar demoró la partida hasta el 14 de enero. El diseño de la operación preveía una concentración previa con la armada portuguesa –salida de Lisboa con antelación– en las proximidades de Cabo Verde, desde donde ambas flotas zarparon juntas hacia Brasil el 11 de febrero. Después de una navegación relativamente apacible, la escuadra hispano-portuguesa alcanzó costas brasileñas el 28 de marzo y, al día siguiente, penetró en la Bahía de Todos los Santos.

Lo que se ofreció entonces a la mirada de los holandeses, sobrecogidos y al mismo tiempo pasmados –Lope de Vega pondrá en boca del personaje Herejía el verso: «¿Quién les dio tan breve traza / por la tierra y por el mar?»[29]–, rozaba lo deslumbrante. La entrada en la bahía, desplegada en una formación en media luna que se extendía aproximadamente 34 kilómetros, se corresponde con la imagen minuciosa de *Sitio y empresa*… y con la descripción de Valencia y Guzmán: la armada penetraba engalanada con estandartes, flámulas y gallardetes, destacando la capitana y la almiranta reales, junto con la capitana de Portugal, con banderas de damasco, ocupando todo el ámbito de la bahía en orden de batalla, hasta el punto de requerir la totalidad de los navíos disponibles para cercarla por su enorme anchura, calculada en siete leguas[30].

Los resultados alcanzados en el terreno de la logística fueron verdaderamente extraordinarios, hasta el punto de reunir en un mismo escenario 52 grandes navíos de guerra –en esencia, galeones–, junto con once buques auxiliares, además de un volumen masivo de soldados, pertrechos, armas y víveres.

En lo relativo a las dotaciones de mar y tierra, junto a las armadas ya indicadas se reunían dos tercios españoles, un tercio napolitano y el Tercio Viejo y el Tercio Nuevo de Portugal, alcanzando la cifra de 12.563 hombres.

---

(28) AGS, GyM, leg. 910 (s.f.)

(29) Lope de Vega, *El Brasil restituido*, jornada II, vv. 1601-1602. En Santos Pérez y otros: 2023.

(30) Valencia y Guzmán: *Compendio historial*… En Santos Pérez y otros: 2023.

La Armada del Mar Oceáno, que comandaba el propio don Fadrique de Toledo, se componía de 11 navíos y 2.516 hombres, con 269 piezas de artillería; la del Estrecho de Gibraltar, a cuyo frente iba Juan Fajardo de Guevara, de 5 navíos, 1.490 hombres y 158 piezas de artillería; la de Vizcaya, gobernada por Martín de Vallecilla, de 4 navíos, 1.181 hombres, y 106 piezas de artillería; la de las Cuatro Villas, comandada por Francisco de Acevedo, de 6 navíos, 1.845 hombres y 154 piezas de artillería; la de Nápoles, cuyo general era Francisco de Ribera y que permaneció en España para la defensa de la Península, de 4 navíos, 1.183 hombres y 114 piezas de artillería. Por último, en lo que se refiere a la Armada de Portugal, comandada por don Manuel de Meneses (quien haría una primera crónica portuguesa de la jornada), se componía de 22 navíos, 4.348 hombres y 384 piezas de artillería.

El total de todas estas fuerzas era impresionante. Además de los 52 navíos y 11 naves complementarias, de los 12.563 y de las 1.185 piezas de artillería (y de otras cifras expuestas minuciosamente por Valencia y Guzmán), se contaban 77.163 proyectiles, 5.745 quintales de pólvora, 2.000 arcabuces, 1.600 mosquetes y 850 quintales de balas[31].

El cálculo global de los desembolsos necesarios para la empresa hubo de ser extraordinario, aunque resulte casi imposible acreditarlo con precisión por la ausencia de un registro completo de pagos, probablemente como consecuencia de la conocida opacidad del ministerio de Olivares. Las fuentes conservadas solo permiten ver apuntes aislados por importes de 262.000, 260.000, 121.000 o 75.000 ducados, cifras que hacen pensar en un coste final muy superior al millón de ducados (G.ª Hernán: 2024b).

Todos ellos habían puesto en juego su vida para conquistar una plaza situada a una distancia que rozaba los límites que la tecnología logística de su tiempo podía soportar, movidos por el propósito de demostrar al orbe –como también plasmaría Lope de Vega– «el peligro que es tener a España por enemiga»[32]. Pero, si impresionante fue esta capacidad de reacción, todavía lo parecerá más si se tienen en cuenta todos los escenarios, por los cuatro continentes conocidos, en lo que se estaban desplegando las fuerzas del rey de España: al mismo tiempo se estaba atendiendo a los frentes de Génova y Breda (con el complejísimo asedio de sus impresionantes fortificaciones), y, en ese mismo año de 1625, y más allá de los otros dos grandes episodios renombrados (como las defensas de Puerto Rico y, sobre todo, de Cádiz), nos encontramos con otras victorias no tan

(31) Valencia y Guzmán. *Compendio historial*… En Santos Pérez y otros: 2023.

(32) Lope de Vega. *El Brasil restituido*, jornada iii, vv. 2053-2058. En Santos Pérez y otros: 2023.

ensalzadas como las ya citadas, pero muy significativas del poder de organización militar español. Nos referimos a la defensa de la Capitania do Espírito Santo (marzo), la expulsión de los holandeses de la cuenca del Amazonas (mayo), la victoria en las Molucas (junio), la defensa de Manila (julio), las victorias en el Mar del Norte (octubre) o la batalla de Elmina (también en octubre). Su simple enumeración, y su distribución geográfica, ya nos hablan de una potencia gigante para la época, en cuanto a su capacidad para dar respuesta a los numerosos desafíos a su posición preponderante y a los retos planteados. Evidentemente, como hemos podido ver a partir del ejemplo de la recuperación de Salvador de Bahía, la logística tendrá en ello un papel absolutamente fundamental.

Bibliografía

BUENO BLANCO, Álvaro (2022). *Don Fadrique Álvarez de Toledo. El sueño, la gloria y la realidad del poder*. Madrid, Sílex.

CASTRILLO MAZERES, Francisco (1990). El Salón de Reinos y la monarquía militar de los Austrias. *MILITARIA. Revista de Cultura Militar*, 2, 43-66.

ELLIOTT, John H. y BROWN, Jonathan (2016). *Un palacio para el Rey. El Buen Retiro y la corte de Felipe IV*. Madrid, Taurus.

GARCÍA HERNÁN, David (2007). «La nobleza castellana y el servicio militar. Permanencias y cambios en los siglos XVI y XVII a partir de los conflictos con Portugal». En ÍDEM y MAFFI, Davide (coords.) *Guerra y sociedad en la Monarquía Hispánica. Política, estrategia y cultura en la Europa Moderna (1500-1700)* II. Madrid, Laberinto-Fundación Mapfre-CSIC.

— (2024a). «América en el Salón de Reinos del Palacio del Buen Retiro de Madrid». En ÁLVAREZ-OSSORIO ALVARIÑO, Antonio; PONCE LEIVA, Pilar y PERALTA RUIZ, Víctor (coords.) *El Madrid Americano: patrimonios interconectados, siglos XVI-XVII*. Madrid, UAM Ediciones.

— (2024b). «Crédito, ocasión y apresto de la Jornada del Brasil». En ÍDEM (ed.) *Historia sobre lienzo. Sitio y empresa de Salvador de Bahía, 1625*. Madrid, Sílex.

— (en prensa) «El proyecto anfibio de la recuperación de Salvador de Bahía (1624-1625)». En VV.AA., «*Operaciones anfibias. Historia y prospectivas*». *I Congreso de Historia Naval*.

KAGAN, Richard (2008). «Imágenes y política en la corte de Felipe IV de España. Nuevas perspectivas sobre el Salón de Reinos». En PALOS PEÑARROYA, J.L. y CARRIÓ-INVERNIZZI, D. (eds.) *La historia imaginada: construcciones visuales del pasado en la Edad Moderna*. Madrid, Centro de Estudios Europa Hispánica.

MARÍAS, Fernando (2012). *Pinturas de historia, imágenes políticas. Repensando el Salón de Reinos*. Discurso leído por el autor, el 24 de junio de 2012, en el acto de su recepción como académico de la Real de la Historia. Madrid, Real Academia de la Historia.

MARTÍNEZ RUIZ, Enrique (1999). Palacios, cuadros y batallas: un ambiente para un pintor. Velázquez, el Buen Retiro y la guerra. *Madrid. Revista de Arte, Geografía e Historia*, vol. 2.

RUIZ GÓMEZ, Leticia [ed.] (2009). *Juan Bautista Maíno, 1581-1649*. Madrid, Museo Nacional del Prado.

Santos Pérez, José Manuel; Vicente Martín, Irene y Rodrigues-Moura, Enrique (2023). *Salvador de Bahía, 1625. La «Jornada del Brasil» en las noticias, las relaciones y el teatro*. Madrid, Doce Calles.
Schwartz, Stuart B. (1991). The Voyage of the Vassals: Royal Power, Noble Obligations, and Merchant Capital before the Portuguese Restoration of Independence, 1624-1640. *American Historical Review*, junio.
Tamayo de Vargas, Tomás (1628). *Restauración de la ciudad del Salvador, i Baía de Todos-Santos, en la provincia del Brasil : por las armas de Don Philippe IV, el Grande, Rei Cathólico de las Espanas i Indias*. Madrid, Viuda de Alonso Martín.
Villarreal Brasca, Amorina y Amadori, Arrigo (2015). «La representación pictórica de la defensa de América durante el reinado de Felipe IV». En VV.AA. *Perspectivas y novedades de la historia militar: aproximación global* (2 vols.) Madrid, Ministerio de Defensa.

ANEXO



Sitio y empresa de la ciudad de Salvador de Bahía. Colección particular, Madrid.

LA LOGÍSTICA DE LA BATALLA DE LEPANTO

Magdalena de Pazzis PI CORRALES
Catedrática de Historia Moderna
de la Universidad Complutense de Madrid

A lo largo del año 2021, y con ocasión del cuarto centenario de la batalla de Lepanto, se llevaron a cabo numerosas actividades académicas, científicas y publicaciones varias. Todas ellas continuaron despertando el interés y la atención del público especializado y del profano, desentrañando la batalla y profundizando en lo que significó Lepanto, la más memorable y «alta ocasión que vieron los siglos pasados, los presentes, ni esperan ver los venideros», como la describió nuestra ilustre pluma Miguel de Cervantes, en el prólogo de la segunda parte de su celebérrima obra *El ingenioso hidalgo don Quijote de la Mancha*.

En efecto, a mediodía del 7 de octubre de 1571 tuvo lugar esta conocida batalla en la que dos armadas, la cristiana y la otomana, se batieron con honor, destreza y violencia. Lepanto fue mucho más allá de ser una disputa por el dominio del Mediterráneo; a la postre, fue una victoria determinante que salvó a Europa y cambió el futuro del mundo entero, un hito en la historia de la guerra naval. A partir de entonces, y aunque todavía por algún tiempo siguieran empleándose las antiguas tácticas, las batallas en el mar dependerían cada vez más de la inclusión de navíos de gran tamaño, cuyos altos costados iban erizados de cañones de hierro de alta potencia de fuego.

Es por todos sabido que el choque duró alrededor de cinco horas, desde las once de la mañana hasta las cuatro de la tarde, y que tuvo lugar en el golfo de Patrás, próximo a la localidad griega de Naupacto, por aquel entonces conocida como Lepanto. Hoy, en 2025, transcurridos algo más de 454 años de tal acción, a través de estas líneas vamos a conocer cómo se gestó, preparó y organizó para que el triunfo fuera total.

Al confundirse con frecuencia el término «logística» con voces como «táctica» o «estrategia», consideramos conveniente aclarar estas palabras. Acorde con el *Diccionario de la lengua española*, la última se define



Mapa del golfo de Lepanto en el siglo XVI. Anónimo

como «el arte de proyectar y dirigir las operaciones militares, especialmente las de guerra» y, en consecuencia, «la serie de acciones muy meditadas, encaminadas hacia un fin determinado». La acepción más común de *táctica*, por su parte, es el conjunto de reglas y procedimientos empleados para dirigir las acciones castrenses que se llevan a cabo en una guerra. En cambio, el concepto de logística –siempre según el referido repertorio– se refiere a «los procesos de coordinación, gestión y transporte de los bienes comerciales desde el lugar de distribución hasta el cliente final; por lo tanto, la logística se encarga del producto en cuanto a su almacenamiento, inventario, transporte, entrega y/o devolución».

Pues bien, la logística en este enfrentamiento naval resultó ser un factor clave para el éxito de la Liga Santa, una coalición integrada por el Imperio español, los Estados Pontificios, la República de Venecia y otros aliados cristianos (Saboya, Génova, Malta) contra el Imperio otomano. Y, si bien esta batalla es famosa por su dimensión épica y su carácter simbólico, la preparación logística fue compleja y fundamen-



Trayecto de la flota española hacia Lepanto

tal, requiriendo la organización de una asociación católica, la construcción o movilización de naves, el reclutamiento masivo de marineros, soldados y remeros, la obtención de armas y pólvora, la provisión de alimentos y agua, y el transporte de un ejército hasta el lugar del enfrentamiento. Hubo que equipar y abastecer una armada de más de doscientas galeras y miles de hombres, que partió de Mesina para enfrentarse a una fuerza otomana más grande, pero peor provista, en el golfo de Lepanto. Quizá el éxito logístico alcanzado entonces fue aún mayor por la propia armada aliada: la *Santa Liga* o *Liga Santa*, denominación que destacaba la importancia de la fe en la formación de esta alianza compuesta por potencias cristianas que, aunque divididas por intereses particulares no siempre conciliables, lograron establecer un mando unificado.

Organizar una empresa naval siempre fue algo muy complejo y difícil: había que nombrar capitán general, dar órdenes de construir barcos, requisarlos o realizar asientos con sus dueños discutiendo las condicio-

nes del flete. Además, se tenían que poner en marcha levas de soldados y marineros y había que acelerar los dispositivos de provisión de vituallas y bastimentos a los barcos. Por ello, veedores, contadores y otros funcionarios reales iban preparando todo para que no quedara ningún cabo suelto.

Analizando la preparación logística de esta jornada naval, encontramos grandes aciertos. En primer lugar, la propia organización de una armada aliada, pese a las diferencias entre sus integrantes. Sin entrar a contar los antecedentes y las razones del enfrentamiento entre turcos y cristianos, era evidente que a la altura de 1570 el Espacio Mediterráneo se teñía de sangre en los duelos entre ambos contendientes –más bien enemigos– y que la situación era insostenible. Fueron razones o motivaciones políticas, pero también religiosas y económicas. Venecia había sufrido el asedio a Nicosia, capital de Chipre, y su caída en manos enemigas el 9 de septiembre de 1570. Menos de un año después sucumbiría también la ciudad de Famagusta. Por su parte, los Estados Pontificios, con Pío V a la cabeza, luchaban comprometidamente por la fe, fomentando las capitulaciones de la Liga Santa, una coalición cuyo acuerdo se suscribió el 20 de mayo de 1571 y fue notificado cinco días después (25 de mayo). La isla de Malta, asediada en 1565, muy bien defendida por Jean Parisot de La Valette y sus caballeros de la Orden de San Juan de Jerusalén, se sumaba a las fuerzas cristianas. Asimismo lo hacía Génova, unida al destino de la Monarquía Hispánica como aliada desde la década de los treinta del siglo XVI. Junto a ellas, el ducado de Saboya, especialmente vinculado a la asociación por su ubicación geográfica y estratégica, de gran importancia militar. Y, por supuesto, la Monarquía Hispánica, es decir, España y los extensos territorios que formaban parte de aquella.

En definitiva, se trataba de buena parte de la cristiandad contra el Infiel, el islam, reunida bajo un único mando: el de don Juan de Austria, por aquel entonces un joven de veinticuatro años, medio hermano del soberano español, Felipe II. En efecto, hablamos de «buena parte de la cristiandad» y no de toda, porque se sintió la ausencia de otras potencias, a pesar de los intentos papales por ganarse su apoyo para la jornada.

Portugal no se sumó a la coalición porque el titular de la corona lusa, el rey don Sebastián, sobrino del soberano español, andaba enzarzado en la lucha por su cuenta contra los musulmanes en el norte de África y no quería *distraerse*. También se solicitó la ayuda del patriarca de Constantinopla y del príncipe de Moscovia para sublevar a los ortodoxos, pues la batalla iba a suceder en Morea. Pero el sultán turco (Selim II) se había



Mapa de Mesina según *Civitates Orbis Terrarum*, de Georg Braun (1541-1622) y Franz Hogenberg (1535-1590), *c*. 1572

adelantado firmando un acuerdo con el zar Iván IV. Tampoco se consiguió la adhesión del titular del Sacro Imperio Romano Germánico, Maximiliano II, si bien todo apunta a que quiso dar más protagonismo a Felipe II como representante de los Habsburgo. Isabel I de Inglaterra no fue requerida para formar parte de la confederación, al haber sido excomulgada por el mismo Pío V con anterioridad a su asunción de la dirección de la Iglesia inglesa; aunque, una vez conocido el éxito de Lepanto, la soberana ordenó celebraciones públicas y felicitó al monarca español, incitándole a proseguir su ataque contra los infieles. En la Francia de Carlos IX, sumida en sus conflictos religiosos, predominó «la razón de Estado» y la oposición a cualquier engrandecimiento de la casa de Austria. Y, de hecho, el monarca francés firmó sus propias componendas con Selim II, en un marcado continuismo de la política exterior del reino.

Por lo tanto, la consecución del acuerdo de la Liga Santa, concluido en Roma el 25 de mayo de 1571 y recibido en Madrid el 6 de junio, puso en marcha una de las operaciones logísticas y militares más complejas del

siglo XVI. Se había logrado lo más difícil: unir los intereses de los aliados frente a una causa común, acabar con el Infiel.

Otro de los grandes aciertos logísticos de los cristianos fue elegir Mesina, en Sicilia, como lugar o sitio de encuentro de la agrupación de fuerzas navales. Este puerto sirvió como punto de reunión y fundamento de las operaciones de la armada cristiana. Porque había que concentrar un alto número de barcos, formados por escuadras de diferente procedencia que se hallaban dispersas por todo el Mediterráneo, tanto el occidental como el oriental. Y Mesina era un puerto de gran capacidad, bien defendido por castillos y artillería fija; contaba con varias atarazanas para reparar las galeras y, geográficamente, era el emplazamiento ideal para dirigirse a los diferentes lugares en los que se podría producir el enfrentamiento con la armada otomana. Por otra parte, era necesario embarcar un elevado contingente de infantería, que se hallaba enclavado en diferentes lugares de España, Italia y Creta y que, en muchas ocasiones, debía ser reclutado



Grabado que representa el antiguo puerto de Mesina. FUENTE: Vector Pro. Sin fecha

partiendo de cero, al objeto de poder integrar las tropas requeridas para un combate naval entre galeras y otros buques planos, es decir, de casco liso y raso, el cual ofrecía ventajas en cuanto a la velocidad y la maniobrabilidad. Una vez reunidos, los aliados debían navegar en orden y buscar la posición de las naves turcas, que podría ser el Adriático, el Egeo e incluso Túnez u otros lugares de la costa de Berbería. Además, la elección de Mesina permitiría que, si se llegaba a saber que los otomanos regresaban a los Dardanelos, la armada de la Liga pudiera dirigirse hacia Creta.



Réplica de la galera *Real*. FUENTE: Museu Marítim de Barcelona

En consecuencia, el éxito cristiano de Lepanto debe atribuirse, además de a los soldados y marineros que lo lograron, a los contadores, intendentes y encargados de las distintas escuadras, que consiguieron cuadrar el complejo cometido de aprestar navíos, pertrechos y hombres en un único punto en un tiempo bastante reducido. La organización de tres escuadras, dirigidas por comandantes de edades distintas y caracteres contrapuestos, era una empresa de tal magnitud organizativa que resulta muy difícil de calibrar por varias razones. La primera, el hecho de que las noticias tardaran semanas en llegar de un lugar a otro, lo que podía hacer que todo se retrasara o se ralentizara –por ejemplo, la victoria del 7 de octubre se conoció en Venecia el día 19; en Roma, el 23, y en Madrid, el 31 de octubre, veinticuatro días después de los hechos–. La segunda, coordinar cientos de naves y miles de hombres, con todos los pertrechos necesarios, resultó un esfuerzo en el que hay que detenerse para ponderar la profesionalidad de quienes se encargaron de hacerlo. Y ese esfuerzo se tradujo en la puesta en marcha –en orden de batalla– de más de dos centenares de galeras.

El tercer gran acierto de la logística de Lepanto fue la construcción y movilización de naves. Para equipar la armada se necesitaron galeras,

galeazas y otros navíos de transporte. Una galera ordinaria podía llevar de 100 a 110 gentes de guerra y marinería y unas 120/150 de remo, lo que suponía un total de 250, 260 o más hombres. El buque insignia español, la galera *Real*, contaba con 60 metros de eslora y 6,2 de manga, y llevaba 400 marineros y soldados, además de 236 remeros, que se distribuyeron en 59 remos, con cinco personas por cada uno de ellos. También se emplearon las galeazas, seis por parte cristiana, ninguna del lado otomano. La galeaza (del italiano *galeazza*, aumentativo de *galea*, «galera») fue un prototipo de gran galera y de galeón u otras naves de notable tamaño y propulsión vélica. Con ella se ensayaba la ventaja que pudiera reportar un navío de mayor capacidad artillera y que podía navegar en mar abierto. Medía alrededor de 59 m de eslora, 9 de manga y 3,35 de calado, portando 30 cañones pequeños (pedreros) y 20 grandes, con 32 remos por banda y entre 7 y 8 remeros por banco (cada remo medía unos 15 metros). Pero resultaba poco maniobrable por ser excesivamente pesada, como se demostró en esta batalla.



Imagen de una galeaza. Procedencia desconocida

Se enviaron órdenes a los astilleros para construir naves y se utilizaron todas las disponibles de los diferentes Estados miembros. De hecho, antes de hacerse oficial la firma de la Liga Santa, Felipe II había ordenado preparar nuevas galeras y alistar soldados para dirigirse a Italia en el verano. Y lo mismo hizo el Papa, poniendo sus navíos al mando del romano Marco Antonio Colonna. Por lo tanto, los preparativos estaban ya en marcha cuando se conoció oficialmente el santo acuerdo. Entre 1570 y 1571, las atarazanas de Barcelona, Génova y Nápoles construyeron varias naves, a fin de reforzar las diferentes escuadras de galeras controladas directamente por el Rey Prudente. Las embarcaciones requeridas de los astilleros de Sicilia no llegaron a tiempo, por lo que ningún navío siciliano participó en Lepanto.

Otra de las habilidades en la logística de esta batalla fue el aprovisionamiento de hombres: se reclutaron más de noventa mil, incluyendo soldados de infantería, marineros, remeros (muchos de ellos, galeotes cristianos procedentes de Nápoles, a los que hubo que esperar), y también se levantaron buenos artilleros. Igualmente, es de subrayar el éxito en el abastecimiento de pertrechos. Las fuerzas cristianas necesitaban una gran cantidad de artillería, arcabuces, mosquetes, pólvora, balas y otras municiones que se obtuvieron de los diferentes Estados miembros de la Liga.

Entre las dificultades debemos destacar, sin duda alguna, la lentitud. Llama la atención la exasperante dilación como tónica en todas las fases de los preparativos de 1570. A este respecto, hubo muchas quejas por la tardanza de los barcos españoles, quejas que no cesaron ni siquiera cuando estos llegaron a Mesina el 22 de agosto. Don Luis de Requesens se refería así a la parsimonia española: «Es pecado original de nuestra corte nunca acabar ni hacer cosa con tiempo y sazón».

De hecho, fueron necesarios noventa días para reunir el total de más de trescientas naves, tiempo que se aprovechó para arreglar las tripulaciones, terminar de construir y preparar las galeras, reclutar soldados, buscar vituallas y otros pertrechos, y tiempo –también– para apaciguar las críticas y tensiones entre los aliados, armonizar los contrapuestos intereses de príncipes y gobernantes de tan heterogénea procedencia, y aplacar los enfrentamientos personales –evidentes y perceptibles– entre los capitanes. A esta complejidad y lentitud hay que añadir la mala cosecha del año 1570, que complicó el abastecimiento e incrementó los retrasos.

Importante y fundamental en la logística fue el proceder, la actuación de su líder, el comandante en jefe, don Juan de Austria. Felipe II envió el 26 de junio un escrito a su hermano, que este recibió con gran disgusto la primera semana de julio. El rey no reconocía al receptor el tratamiento real y, por otra parte, le organizaba un séquito formado por hombres de

grandes linajes –aunque no de la alta nobleza– que acrecentaría su prestigio ante los aliados. El monarca español contrarrestó la juventud de su allegado con hombres que formaron un consejo consultivo de gran experiencia: don Luis de Requesens, don Juan Andrea Doria, don Juan de Cardona, don García de Toledo y otros hombres de influencia y sobrada experiencia castrense y naval. El primero resultó ser una pieza clave –la más importante– como lugarteniente y asesor militar –ya había asesorado a don Juan en la campaña contra la sublevación de los moriscos en las Alpujarras–. El rey le confirió poder absoluto sobre su hermano. Para temas navales, este debía asesorarse por Doria, lo que provocó continuos desplantes mutuos y tensiones entre ambos. Es evidente que la capacidad de decisión de don Juan estuvo claramente tutelada. Por eso, también le aleccionó y asesoró don García de Toledo, un viejo y afamado marino, considerado el mejor estratega naval de la época, con quien mantuvo una fructífera relación, muy útil para las maneras de actuación de 1571. A él se debió la recomendación principal de que nadie disparase «hasta hallarse lo bastante cerca como para poder salpicarse con la sangre del enemigo». El cumplimiento riguroso de esta orden se considera clave para el éxito de la jornada naval.

Sin duda alguna, el despliegue en la batalla de Lepanto, así como la navegación y coordinación, fueron el resultado de una inteligente logística. Hasta los primeros días de julio de 1571 no se produjo la concentración de las naves españolas en Barcelona. De la ciudad condal salieron el 20 de julio con miles de soldados de infantería, además de una gran cantidad de vituallas –conjunto de lo necesario para la comida– y bastimentos –la provisión, generalmente de víveres, armas y otras cosas necesarias–. Iba embarcado también un espía morisco del sultán –que desapareció al llegar a Génova–, para informarle de las fuerzas que habían salido de las atarazanas catalanas.

Los barcos se dirigieron a Niza para recoger las tres galeras de Saboya, que perdieron buena parte de su chusma a causa de una epidemia. Por su parte, las naves pontificias, dirigidas por Marco Antonio Colonna, se concentraron en Civitavecchia a principios de junio. Y en esos momentos nos enfrentamos a una realidad frecuente: el papa Pío V se había comprometido a proporcionar a la Santa Liga una escuadra de galeras, al igual que el resto de los aliados, pero no las tenía. Pretendió que la República de Génova le alquilara las embarcaciones, pero Felipe II se negó en un primer momento –contaba con ellas para sus escuadras–, aunque luego accedió, dirigiéndose entonces a Nápoles. Las tres galeras que aportó la Orden de Malta también se incorporaron al contingente pontificio.

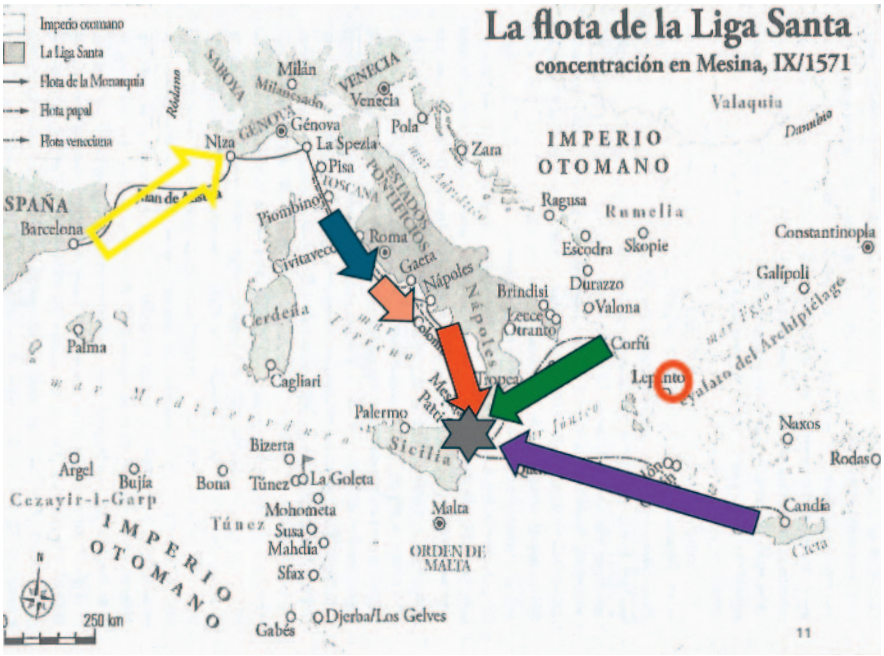
La escuadra de Colonna fue la primera que partió hacia Mesina, con la intención de desplazarse luego a Otranto y a Corfú, tal y como se había comprometido con los venecianos. Pero, al fondear en el puerto de Nápoles, se enteró de que la armada otomana estaba atacando Creta y desistió de reunirse con aquellos, por ser muy peligroso, si bien consiguió reclutar soldados en aquel fondeadero. Las naves de Venecia se hallaban divididas; por un lado, estaban las 48 al mando de Sebastiano Veniero (que se hallaban en Corfú), y por otro, las 60 de los proveedores Marcantonio Querini y Antonio Da Canal, en la isla de Creta. Los dos grupos se dirigieron a Mesina. Por consiguiente, las doce galeras pontificias, más las tres de Malta y las seis napolitanas, partieron de Nápoles el 15 de julio, llegando al puerto el 20 de julio de 1571. Era el mismo día en el que don Juan de Austria partía desde Barcelona, lo que da idea del retraso español.

El viaje hasta el punto de encuentro se hizo por parte de todos con miedo y mucha aprensión y recelo mutuo. Las noticias falsas se entremezclaban con las reales, y el nerviosismo cundía ante el total desconocimiento sobre dónde se encontraban los turcos. Por más que los sistemas de espionaje de ambas armadas estuvieran en funcionamiento, se ignoraba el número real de personas que circulaba por el Mediterráneo. Todo ello imposibilitaba el secreto.

El 23 de julio llegó Veniero y después Agostino Barbarigo, pero no con las 108 galeras comprometidas, sino solo con 50 –quizá con 56 o 57, como mucho–. Su navegación había sido muy lenta por tener que arrastrar las seis enormes galeazas. Fue entonces cuando se hicieron más marcados los enormes recelos entre las diferentes escuadras, temerosas de combatir junto a armadas y generales con las que se había mantenido una enorme rivalidad a lo largo de los años. De hecho, la misma escuadra veneciana estaba a su vez compuesta por naves dálmatas, griegas, albanesas...

En aquel momento se vendió la idea de la empresa naval como una acción eminentemente santa. Las galeras papales y las controladas por Felipe II defendían la ortodoxia católica más estricta y luchaban contra el Infiel, el enemigo de la cristiandad. Lepanto y la devoción del rosario fueron los pilares sobre los que se construyó la imagen del pontífice Pío V, beatificado en 1672 y canonizado (declarado santo) en 1712. Y los jesuitas españoles actuaron como confesores en las galeras hispanas y asistieron espiritualmente a los soldados y marineros.

A partir de Mesina, no obstante, la logística falló, en parte por la falta de preparación de las naves que se encontraban allí. Por otro lado, Venecia sustrajo de la escuadra cierto porcentaje de sus soldados y barcos para reforzar sus posesiones en el Adriático, al tener noticia de la proximidad de los otomanos. Don Juan lo supo enseguida y propuso soluciones para



Mapa de la concentración de fuerzas navales en Mesina. FUENTE: elaboración propia

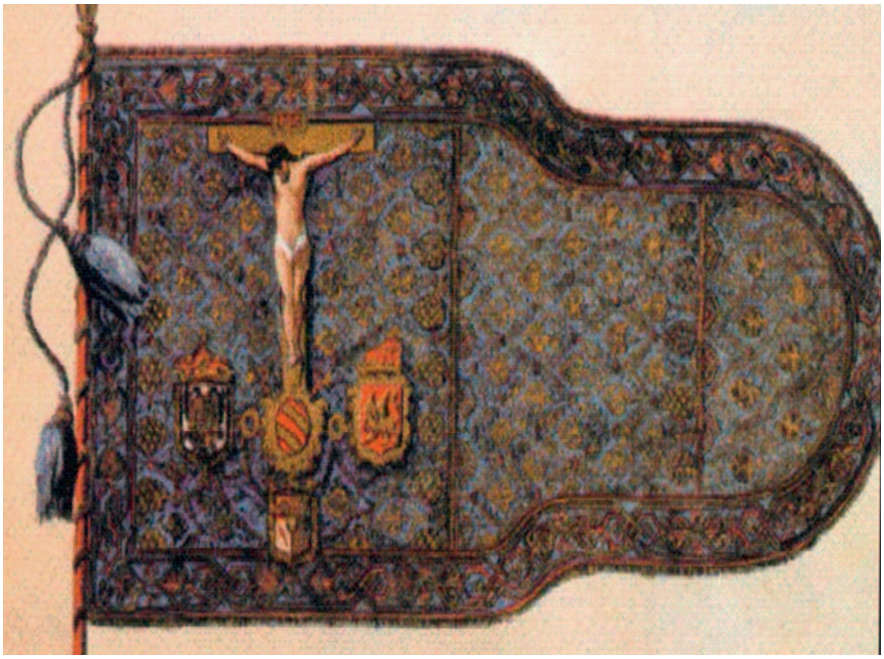
aumentar la capacidad militar de las naves, como realizar levas en Sicilia para elevar el número de soldados, además de comprar alimentos para los embarcados. Sin embargo, en Mesina no había vituallas suficientes y hubo que abastecerse en Calabria y otros lugares próximos, en los que la escuadra de la Liga sufrió tempestades, la huida de los galeotes o el amotinamiento de sus soldados por el largo retraso en su paga y su mala situación sanitaria y alimenticia. Sebastiano Veniero se vio obligado a solicitar un préstamo a los mercaderes mesineses para pagar a sus tropas y a la Orden de Malta. En suma, faltó mucha infantería –que hubo de reclutarse en Tarento y Otranto–, si bien la fuerza estaba bien abastecida de artillería.

Algo parecido le ocurrió a don Juan. Como se ha señalado en líneas anteriores, salió de Barcelona, de allí partió a Niza y alcanzó Génova el 26 de julio. A su llegada sintió una profunda desilusión al advertir, entre las suntuosas fiestas y recepciones que le prepararon, que los bastimentos y los soldados no se encontraban en el estado deseado, además de faltar armas y coseletes. Desde el puerto de aquella ciudad italiana trató de

subsanar estos errores para que nos los cometieran Doria desde Milán o Santa Cruz en Nápoles. Por ello, solicitó la revisión del estado de los tercios embarcados, al objeto de que no padecieran enfermedades ni provocaran disturbios mientras se reclutaba el resto de la infantería necesaria. Fue en este momento cuando destacó la capacidad de liderazgo de don Juan, al ejercer el mando de forma puntillosa –estuvo atento a todos los detalles– y demostrar su madurez intentando imponer su mando supremo a los diferentes contingentes de la Liga. A estos, si bien es cierto que los unía el miedo al expansionismo otomano por el Mediterráneo, al propio tiempo los separaban sus políticas particulares y el temor a la intromisión de los aliados en sus asuntos e intereses propios. A don Juan de Austria se le debe reconocer el mérito de la organización de una descomunal armada y de saber lidiar con los personalismos, conciliando intereses enormemente dispares. Sus dotes de liderazgo quedaron acreditadas solventando momentos de mucha tensión, testigo como fue del recelo de los venecianos hacia los españoles, del de estos respecto de los pontificios y del de los tales en relación con los dos anteriores: todos desconfiaban de todos. Y lo hizo diligentemente, pese al activo control de Requesens, que seguía las instrucciones reales al pie de la letra.

Don Juan se dirigió a Mesina, pero antes pasó por Palermo a fin de desembarcar allí a los enfermos e inválidos para la lucha. El 13 de agosto se presentó el legado papal con el estandarte de la Santa Liga, que se entregó solemnemente la tarde del día siguiente. Y, de nuevo, volvemos a la información (o desinformación), o quizá fuese mejor decir a las descalificaciones y calumnias, siempre tan dañinas. En efecto, la correspondencia papal informaba del difícil carácter de don Juan, de su altivez y poca paciencia, así como de su inexperiencia en los asuntos de la mar. También denunciaba la preponderancia de los consejeros españoles, que sembró el desconcierto y una persistente desconfianza entre los militares italianos. El nerviosismo ante la falta de información continuaba extendiéndose y, en consecuencia, aumentó la preocupación general, suscitada por la calidad de las galeras reunidas y la propia peculiaridad de la armada. A medida que se iban concentrando en Mesina las naves cristianas, se iban incrementando las dudas sobre las propias posibilidades. Requesens y García de Toledo se escribieron reseñando las evidentes debilidades de aquellas: «La armada es de varios dueños y quizá a las veces cumple a los unos lo que no cumple a los otros; y la de los enemigos es de uno solo patrón, de un solo bando y voluntad y obediencia».

Por otra parte, es conveniente señalar que, en la armada cristiana, las diferentes escuadras no se organizaban de la misma manera y que los navíos eran muy dispares. En cambio, en la flota otomana, el sultán



El estandarte de la Santa Liga. FUENTE: Museo de Santa Cruz (Toledo)

mandaba un conjunto unificado de naves que contaba con superioridad numérica y reunía capacidades de abastecimiento y movilidad superiores a las de la armada cristiana, así como recursos más eficaces que los de esta. Además, entre los turcos había una escuadra –la de Uluch Alí, el almirante del sultán– compuesta por barcos corsarios de las regencias berberiscas, muy temidos por los navegantes cristianos.

Finalmente, el 5 de septiembre, los barcos de Felipe II estuvieron preparados cuando Doria, Cardona y Santa Cruz llegaron a Mesina con enseres, bastimentos, municiones y más tercios de infantería. Al día siguiente, don Juan convocó consejo, al que invitó a Veniero, Barbarigo (su lugarteniente), Colonna y don Luis de Requesens. Este hecho puso de manifiesto su voluntad de hacer valer su mando a todos los coligados, escuchar las opiniones de todos y disipar tensiones. Veniero era partidario de actuar con celeridad, recordándole entonces el comandante en jefe que había que esperar a las sesenta galeras de su escuadra procedentes de Creta y Rodas, que vigilaban los movimientos de la armada otomana.



Recorrido de la armada cristiana desde Mesina hasta el golfo de Lepanto. FUENTE: https://fundacionmuseonaval.com/SEC/lepanto-batalla.html

Finalmente, llegaron el 7 de septiembre, completando entonces los navíos venecianos que faltaban.

Se había tardado cuatro meses para juntar íntegramente todos los efectivos de la Liga Santa, y Mesina pasó a ser un hervidero de naves en el mar y de soldados en la ciudad, desembarcados por miles de los navíos a fin de que pasaran el menor tiempo posible en los insalubres habitáculos de las galeras, para que no enfermaran, hacinados como estaban en esas verdaderas fortalezas flotantes. Incluso entró en el puerto, desde Otranto, una galera que parecía cristiana, pero que resultó estar comandada por el corsario argelino Kara Hoca, al servicio del almirante de la armada otomana. No obstante, el espía no pudo proporcionar al enemigo cifras reales, pues estaban por llegar las once galeras de Doria y las treinta napolitanas del marqués de Santa Cruz.

¿Qué otros aspectos de la logística de Lepanto podemos destacar? Por ejemplo, el empleo de exploradores y barcos de reconocimiento para localizar a la armada otomana. También, la creación de sistemas de señales visuales con banderas y luces para coordinar movimientos en alta mar, al objeto de sorprender al enemigo en el golfo donde finalmente tendría lugar la celebérrima batalla. Asimismo, don Juan de Austria estableció un plan de batalla claro antes del combate, dividiendo la armada en tres grandes escuadras con una reserva, plan que fue la base del éxito. La primera escuadra, que ocupaba el centro o «batalla», la mandaba el propio don Juan de Austria, asistido por Alejandro Farnesio y Luis de Requesens, con la colaboración del jefe veneciano, Sebastiano Veniero, y de Marco Antonio Colonna, el jefe de las fuerzas pontificias; la segunda, a la derecha, la



El primero de los seis cuadros que sobre la batalla de Lepanto pintó Lucas Cambiaso (Luqueto) para Felipe II en El Escorial: *Salida de la armada de la Liga Santa del puerto de Messina* o *Reunión de bajeles en Messina* (1572).

dirigía Juan Andrea Doria; la tercera, en el lado izquierdo, la componían los barcos del veneciano Agostino Barbarigo; y la cuarta, en la retaguardia, estaba a las órdenes de Álvaro de Bazán, marqués de Santa Cruz –era llamada «el socorro», por si debía intervenir asistiendo en las zonas de más peligro–. Todo ello precedido por un grupo de exploración, liderado por Juan de Cardona, que se retiraría para dejar la vanguardia totalmente a don Juan.

Por su parte, la armada turca también se dividió en cuatro escuadras: la escuadra de Alí Pachá (Alí Bajá), comandante general del centro en la *Sultana*, en vanguardia, y detrás de él, las galeras y galeotas lideradas por Kara Hoca; a sus flancos, en el ala derecha, Sirocco –que, por lo tanto, estuvo frente a Barbarigo–; en la izquierda, Uluch Alí (bey de Argel), que se enfrentó a Doria; y en la retaguardia, la escuadra de guardia, prevención o socorro, que se hallaba comandada por Murat Dragut.

La batalla fue un combate naval de infantería embarcada, en la que las naves más pequeñas y las galeras se acercaron para el abordaje, siendo

fundamentales la artillería y el combate cuerpo a cuerpo. En definitiva, las consecuencias de la logística cristiana, mejor que la otomana, así como la organización y la tecnología bélica superior de la armada de la Santa Liga, permitieron un triunfo decisivo. Esta victoria tuvo, además, un inmenso impacto en la cristiandad, reforzando la confianza en sí mismas de las fuerzas cristianas y poniendo fin a la expansión otomana en el Mediterráneo occidental. El sultán turco se enteró del resultado de la batalla por una carta de Uluch Alí, el 23 de octubre de 1571. Al conocer la derrota, Selim II afirmó: «Me han rapado las barbas; ya crecerán con más fuerza», expresión de resiliencia en la que se insinúa una promesa de venganza. Aunque momentáneamente humillado, su poder y fuerza, simbolizado en las barbas –algo muy propio del imaginario otomano de la época–, regresarían. Tales barbas, emblema de honor y poder masculino en la cultura turca, habían sido rapadas, pero el sultán prometía que volverían a crecer, y más fuertes, una declaración de que el poder otomano no estaba destruido, sino solo temporalmente mermado. Por otra parte, también afirmó que, al tomar Chipre, era como si le hubiera cortado un brazo al enemigo.

El sultán no andaba descaminado. Es cierto que se capturaron o hundieron numerosas naves turcas, que se liberaron miles de esclavos cristianos y que se infligieron enormes bajas al Imperio otomano. Pero, aunque Lepanto fue un éxito rotundo, no hay que olvidar que no quebró el espinazo de los turcos, si bien estos se vieron obligados a retirarse del Mediterráneo al tener que defender su frontera contra los persas.

En conclusión, la victoria en esta batalla no fue solo el resultado de una superioridad táctica, sino también del enorme esfuerzo logístico previo, al coordinar cientos de barcos de distintos Estados, mantener abastecidas a decenas de miles de personas y asegurar una cadena de mando eficaz. Fueron desafíos colosales que la Liga Santa logró superar con gran éxito. La logística fue un factor clave para este triunfo, que incluyó también la recolección de inteligencia sobre la ubicación y movimientos enemigos. Lo he señalado al inicio de estas páginas: aunque Lepanto es famosa por su dimensión épica y su carácter simbólico, la preparación logística fue compleja, fundamental y decisiva.

LA LOGÍSTICA DE CONVOYES EN LA GUERRA DE INDEPENDENCIA DE ESTADOS UNIDOS

Una visión comparada entre España y Gran Bretaña[1]

Rafael TORRES SÁNCHEZ
Catedrático de Historia Económica
de la Universidad de Navarra

El Atlántico como espacio logístico disputado

Durante la guerra de Independencia de Estados Unidos, el océano Atlántico dejó de ser un mero espacio de comunicación entre metrópolis y colonias para convertirse en un escenario central de confrontación estratégica. En él se cruzaban no solo escuadras de guerra, sino, sobre todo, convoyes cargados de pertrechos sin los cuales la guerra no podía sostenerse. El control de ese espacio no se medía únicamente por la victoria en grandes batallas navales, sino por la capacidad de garantizar el tránsito regular y seguro de transportes militares y comerciales.

Este carácter estructural del Atlántico explica que la guerra naval adoptara la forma de una competencia logística permanente. Cada potencia beligerante trató de asegurar sus propias líneas de abastecimiento y, al mismo tiempo, de interrumpir las del enemigo. El resultado fue un auténtico duelo de convoyes, en el que la captura, dispersión o destrucción de un

(1) Este texto tiene su fundamento en *Caza al convoy. El triunfo de la Armada española en la independencia de Estados Unidos* (Madrid, Desperta Ferro, ²2025), obra del autor de este trabajo. El lector encontrará allí una relación detallada de las fuentes y bibliografía utilizadas aquí.

transporte podía tener efectos estratégicos comparables a los de una derrota militar en tierra firme.

La distancia entre Europa y América imponía unas exigencias logísticas extremas. Ninguna potencia podía improvisar el envío de refuerzos o suministros: todo debía planificarse con meses de antelación, teniendo en cuenta los ciclos de navegación, la disponibilidad de escoltas y la situación del enemigo en el mar. En este contexto, el convoy se convirtió en la forma dominante de transporte marítimo en tiempo de guerra, no solo como medida defensiva, sino como instrumento esencial de la estrategia global.

Uno de los aspectos más relevantes de la guerra de convoyes fue su doble naturaleza, militar y económica. Un convoy no transportaba únicamente tropas o municiones, sino también caudales, productos coloniales, materias primas y mercancías destinadas a sostener la economía de guerra. Su valor, por tanto, trascendía el plano estrictamente militar y afectaba de lleno a la financiación del conflicto.

En el caso británico, la supervivencia del esfuerzo bélico dependía de la llegada constante de refuerzos y suministros a Norteamérica y el Caribe. En el caso español, los convoyes cumplían una función aún más compleja: abastecían las fuerzas propias, financiaban la guerra mediante el traslado de plata americana y reforzaban la posición diplomática de España dentro de la coalición antifrancesa primero y antibritánica después. En ambos casos, el convoy era una pieza clave del sistema imperial.

Esta concentración de valor hacía del convoy un objetivo prioritario. La captura de un gran convoy no solo privaba al enemigo de recursos esenciales, sino que permitía al vencedor apropiarse de ellos, alterando el equilibrio económico y militar del conflicto. De ahí que la guerra de convoyes fuera, en esencia, una guerra de desgaste logístico, en la que el éxito se medía por la capacidad de mantener el flujo propio y de interrumpir el ajeno.

La organización de convoyes de gran escala planteaba enormes dificultades a los Estados europeos, incluso a aquellos con una tradición naval consolidada. En primer lugar, era necesario concentrar en un mismo puerto un volumen muy elevado de transportes, pertrechos y escoltas, lo que generaba cuellos de botella logísticos. Los grandes puertos (Cádiz, Portsmouth, Cork) se veían sometidos a una presión extraordinaria, con problemas de espacio, abastecimiento y coordinación.

A estas dificultades materiales se sumaban las administrativas y financieras. La contratación de buques mercantes, la provisión de víveres y municiones, el pago de fletes y seguros, y la preparación de las escoltas exigían una movilización de recursos que no siempre coincidía con la

disponibilidad de la Hacienda. Los retrasos en los pagos, las disputas contractuales o la escasez de materiales podían paralizar la salida de un convoy durante semanas o incluso meses.

Además, la lentitud de las comunicaciones complicaba la toma de decisiones. Las noticias sobre la posición del enemigo o sobre cambios en la situación estratégica llegaban con retraso, lo que obligaba a planificar los convoyes en condiciones de incertidumbre. Una decisión tomada en Europa podía resultar obsoleta cuando el convoy alcanzaba el Atlántico medio.

Todo ello explica que la salida de un gran convoy fuera siempre una apuesta estratégica de alto riesgo. Su éxito dependía no solo de la protección armada, sino de la solidez del sistema logístico que lo había generado. En este punto es donde comienzan a hacerse visibles las diferencias entre el modelo británico y el español.

La organización logística del convoy español en Cádiz

A comienzos de 1780, el gobierno de Carlos III tomó una decisión estratégica de primer orden: organizar y enviar a América un gran convoy escoltado con el objetivo explícito de pasar a la ofensiva en el teatro americano. Esta decisión no fue ni improvisada ni meramente reactiva, sino el resultado de una evaluación madura del desarrollo de la guerra desde la entrada de España en el conflicto en 1779. Para la Monarquía española, la guerra de Independencia de Estados Unidos había dejado de ser un conflicto periférico o subsidiario del enfrentamiento naval con Gran Bretaña, y se había convertido en un escenario central en el que podía decidirse el equilibrio global de fuerzas.

En ese momento, el gobierno español tenía claro que el teatro decisivo de la guerra sería América. No Europa, donde la Royal Navy seguía representando una amenaza considerable y donde una invasión directa de las islas británicas resultaba improbable, sino el espacio americano, donde Gran Bretaña sostenía un esfuerzo militar costoso, disperso y vulnerable desde el punto de vista logístico. Golpear allí significaba obligar a Londres a dividir recursos, debilitar su posición estratégica y erosionar su capacidad para sostener la guerra a largo plazo.

La clave de esta estrategia residía en pasar de una actitud defensiva a una ofensiva planificada, y esa transición solo era posible mediante una operación logística de gran envergadura. La experiencia acumulada en los meses previos había demostrado que, sin un refuerzo sustancial de tropas, dinero y pertrechos, cualquier acción ofensiva en América estaba condenada al fracaso o, en el mejor de los casos, a resultados limitados. El

convoy de 1780 fue concebido precisamente para superar ese umbral y permitir un cambio cualitativo en la conducción de la guerra.

Uno de los ejes fundamentales de esta estrategia era Norteamérica, y en particular el valle del río Misisipi. Desde el inicio del conflicto, la región había adquirido una importancia estratégica creciente como vía de penetración interior y como espacio de contacto entre los intereses británicos, españoles y, de forma indirecta, franceses y estadounidenses. El control del Misisipi no solo tenía un valor territorial, sino también logístico y político: permitía aislar a las colonias británicas del sur, cortar líneas de comunicación y facilitar el apoyo a los rebeldes norteamericanos.

En este contexto, el papel del gobernador de Luisiana, Bernardo de Gálvez, fue central. Desde 1779, Gálvez había iniciado una serie de operaciones ofensivas a lo largo del curso del Misisipi, demostrando que la iniciativa española podía traducirse en éxitos militares concretos. Sin embargo, estas ofensivas estaban condicionadas por la disponibilidad de recursos. La falta de tropas suficientes, de artillería pesada y de suministros adecuados limitaba el alcance de las operaciones y hacía imposible plantear una campaña sostenida de mayor envergadura.

El objetivo estratégico del gobierno de Madrid era poner a disposición de Gálvez un auténtico ejército de operaciones, capaz no solo de hostigar posiciones británicas, sino de invadir y conquistar la British West Florida, un territorio clave para el dispositivo imperial británico en el golfo de México. La toma de este espacio permitiría eliminar una amenaza directa sobre las posesiones españolas, asegurar el flanco sur del teatro norteamericano y, al mismo tiempo, infligir a Gran Bretaña una derrota estratégica con importantes consecuencias políticas y militares.

Pero esta ambición ofensiva chocaba con una realidad incontestable: sin la llegada del convoy, la ofensiva era imposible. La guerra transoceánica imponía límites estrictos a la capacidad de actuación. Las fuerzas existentes en América no podían transformarse mágicamente en un ejército de invasión; necesitaban hombres, dinero, armas, municiones, víveres y una estructura logística que las sostuviera durante meses. Todo ello debía llegar desde Europa, y solo podía hacerlo mediante un convoy protegido capaz de atravesar el Atlántico frente a la amenaza de la Royal Navy.

En este sentido, el convoy de 1780 no fue un simple envío de refuerzos, sino la condición previa para el paso a la ofensiva. Su organización respondía a una lógica estratégica clara: concentrar en una sola operación los recursos necesarios para alterar el equilibrio de fuerzas en América. La apuesta era arriesgada, pero calculada. Si el convoy llegaba a destino, España podría abrir un nuevo frente efectivo contra Gran Bretaña; si

fracasaba, las consecuencias financieras, militares y políticas serían graves.

La idea subyacente era la de abrir un *segundo frente*, una lógica que resulta sorprendentemente familiar desde la perspectiva contemporánea. Al igual que ocurriría siglos después en la Segunda Guerra Mundial, la estrategia española buscaba obligar al enemigo a dispersar fuerzas, multiplicar sus compromisos y debilitar su capacidad de concentración. En lugar de intentar un enfrentamiento directo y decisivo en Europa, donde Gran Bretaña conservaba ventajas significativas, se optó por un escenario en el que el adversario era logísticamente más vulnerable.

Este segundo frente americano tenía además un efecto multiplicador; no solo beneficiaba a los intereses españoles, sino que aliviaba la presión sobre los aliados, en particular sobre los insurgentes norteamericanos y sobre Francia. Cada soldado británico obligado a combatir en Florida o en el Misisipi era un soldado menos disponible para otras operaciones. Cada convoy británico destinado a sostener ese esfuerzo era un objetivo potencial para la guerra de corso y de escuadras. La ofensiva española en América, por tanto, se integraba plenamente en una estrategia de guerra global.

El envío del convoy de 1780 debe entenderse, así, como una decisión política y estratégica de primer nivel, no como una mera operación logística. El gobierno de Carlos III asumió conscientemente que la guerra se decidiría en la capacidad de sostener y proyectar fuerza en América, y que esa capacidad dependía, de manera directa, de la logística naval. El convoy era el instrumento que permitía transformar una voluntad política en una realidad militar.

Esta lógica explica la magnitud del esfuerzo desplegado y la prioridad absoluta que se concedió a la operación. La centralización financiera, la movilización de la Armada, la contratación masiva de buques mercantes y la reunión de un gran contingente humano solo adquieren pleno sentido cuando se integran en este marco estratégico. El convoy no fue un fin en sí mismo, sino el medio imprescindible para abrir la ofensiva, sostenerla en el tiempo y convertir a América en el auténtico centro de gravedad de la guerra.

En consecuencia, el análisis del convoy español de 1780 no puede limitarse a sus aspectos técnicos o navales: debe entenderse como el punto de partida de una estrategia ofensiva deliberada, concebida para alterar el curso de la guerra mediante la apertura de un segundo frente decisivo. Solo desde esta perspectiva se comprende plenamente por qué el gobierno español asumió los riesgos inherentes a una operación logística de tal

envergadura y por qué, sin la llegada de ese convoy, la ofensiva en Norteamérica –y, en particular, la conquista de la British West Florida– habría sido sencillamente imposible.

Las necesidades financieras: centralización de la Real Hacienda y movilización de caudales

La organización financiera del convoy español en Cádiz descansó sobre un elemento estructural decisivo: el elevado grado de centralización de la Real Hacienda alcanzado en el último tercio del siglo XVIII. Esta característica diferenciaba de manera sustancial al sistema español del británico y condicionó positivamente la capacidad del Estado para sostener una operación logística de enorme envergadura en un contexto de guerra prolongada. Frente a la fragmentación institucional que caracterizaba a la administración naval y financiera británica, la Hacienda española pudo articular una respuesta relativamente coherente gracias al papel director de la Tesorería General, que actuó como eje coordinador de los flujos financieros necesarios para la preparación y ejecución del convoy.

La Tesorería General no se limitó a canalizar pagos, sino que ejerció una auténtica función de dirección estratégica de los recursos monetarios del Estado. Desde ella se concentraron fondos procedentes de distintas tesorerías territoriales, se establecieron prioridades de gasto y se asignaron recursos de manera preferente a la habilitación del convoy. Este proceso implicó una clara jerarquización de necesidades; en un contexto de escasez generalizada, no todas las demandas podían ser atendidas, y la decisión de privilegiar el convoy revela la conciencia de su importancia estratégica para el desarrollo de la guerra en el Atlántico.

En este proceso fue decisiva la actuación del tesorero general Francisco Montes, cuya gestión permitió movilizar caudales en una coyuntura especialmente adversa. La guerra había interrumpido el comercio regular con América, privando a la Hacienda de una de sus principales fuentes de ingresos ordinarios. La ausencia de remesas americanas afectaba no solo a la disponibilidad inmediata de metálico, sino también a la confianza del sistema en su conjunto. En estas circunstancias, la capacidad de la Tesorería General para sostener grandes desembolsos dependía menos de los ingresos externos que de la redistribución interna de los recursos existentes.

La actuación de Montes demuestra que la fortaleza del modelo financiero español no residía exclusivamente en la llegada de plata americana,

sino en la posibilidad de movilizar y concentrar recursos ya existentes dentro del aparato fiscal del Estado. A través de transferencias internas, anticipos y reasignaciones de fondos, la Tesorería General logró reunir en Cádiz sumas muy elevadas en un plazo relativamente breve. Este mecanismo permitía compensar, al menos de manera temporal, la interrupción de los flujos coloniales y mantener la capacidad operativa del Estado en un momento crítico.

Un papel particularmente significativo en este proceso correspondió a la Depositaría de Indias. Tradicionalmente asociada a la gestión de los caudales procedentes del comercio americano, esta institución se encontraba en una situación paradójica durante la guerra: la paralización del tráfico con América había reducido drásticamente sus ingresos ordinarios, pero, al mismo tiempo, su posición dentro del sistema de la Real Hacienda la convertía en un instrumento idóneo para canalizar recursos extraordinarios. Gracias a la centralización financiera, la Depositaría pudo disponer de fondos transferidos desde otras tesorerías, actuando como un mecanismo de redistribución más que como un simple receptor de plata colonial.

Esta movilización interna de recursos revela un grado notable de flexibilidad financiera y una clara capacidad de adaptación del sistema. En lugar de quedar paralizada por la falta de ingresos específicos, la Hacienda española fue capaz de redefinir las funciones de sus instituciones y utilizarlas en función de las necesidades estratégicas del momento. La Depositaría de Indias, aun privada de su función tradicional, se integró así en el esfuerzo de guerra como un instrumento operativo al servicio del convoy.

La centralización de la Real Hacienda tuvo, además, un efecto directo sobre los tiempos de decisión. La existencia de un centro director claro permitió reducir fricciones administrativas y acelerar la asignación de recursos. Frente a los retrasos derivados de las rivalidades interinstitucionales observadas en el caso británico, el sistema español mostró una mayor capacidad para tomar decisiones rápidas y ejecutarlas sin dilaciones excesivas. Esta agilidad resultaba esencial en una operación sometida a fuertes condicionantes temporales, en la que cualquier retraso podía aumentar los riesgos de interceptación enemiga o comprometer la coordinación con otras potencias aliadas.

La concentración de caudales en Cádiz respondía, por tanto, a una doble lógica. Por un lado, satisfacía necesidades logísticas inmediatas (pagar la contratación de buques mercantes, financiar los trabajos de habilitación, adquirir suministros y mantener a las tropas concentradas en la bahía); por otro, constituía una apuesta estratégica consciente. El convoy

debía financiar la guerra en América, sostener a los aliados y garantizar la continuidad del esfuerzo bélico español en un momento en que la presión sobre la Hacienda era máxima. La acumulación de grandes sumas de dinero en un único punto implicaba riesgos evidentes, pero también ofrecía la posibilidad de un impacto estratégico decisivo si la operación tenía éxito.

Desde esta perspectiva, el convoy de Cádiz fue tanto una operación naval como una maniobra financiera de gran envergadura. La logística monetaria no fue un elemento secundario, sino uno de los pilares sobre los que se sostuvo toda la empresa. La capacidad de reunir, concentrar y asignar recursos financieros en un contexto de guerra global demuestra que la centralización de la Real Hacienda no era solo una característica administrativa, sino también un factor estratégico de primer orden.

En conjunto, la preparación financiera del convoy pone de relieve que la Hacienda española, pese a sus limitaciones estructurales, fue capaz de responder con eficacia cuando se estableció una prioridad clara y se activaron los mecanismos de centralización existentes. La coordinación ejercida por la Tesorería General y la gestión de figuras como Francisco Montes permitieron superar temporalmente la escasez de ingresos ordinarios y movilizar recursos decisivos en un momento crítico de la guerra. Este episodio confirma que, en la guerra de convoyes del siglo XVIII, la capacidad financiera del Estado era tan determinante como su poder naval, y que la centralización fiscal podía convertirse en una auténtica ventaja estratégica cuando se ponía al servicio de objetivos bien definidos.

La aportación de la Armada: centralización naval y prioridad estratégica del convoy

La contribución de la Armada a la organización del convoy de Cádiz fue decisiva y estuvo marcada por un rasgo esencial: la capacidad de su dirección superior para imponer una jerarquía clara de prioridades y concentrar recursos en una operación considerada estratégica para el conjunto del esfuerzo bélico. En este sentido, el papel desempeñado por Luis de Córdova, como director general de la Armada, resultó determinante. Su actuación permitió superar inercias administrativas y obstáculos estructurales habituales en la gestión naval, orientando de manera inequívoca los medios disponibles hacia la habilitación del convoy al mando de Solano.

La situación de partida era particularmente compleja. La Armada debía atender simultáneamente múltiples exigencias: el mantenimiento del

servicio ordinario en los arsenales, la preparación de otras escuadras, la vigilancia de las costas y la respuesta a amenazas potenciales en distintos teatros. En ese contexto, la organización de un gran convoy con una escolta poderosa competía inevitablemente con otras demandas formuladas por mandos y oficiales, cada uno de los cuales defendía la urgencia de sus propias necesidades. La dispersión de recursos era, por tanto, una posibilidad real y recurrente, alimentada además por rivalidades personales y corporativas dentro de la institución.

Uno de los principales logros de Córdova fue neutralizar estas rivalidades y frenar las demandas concurrentes que amenazaban con fragmentar el esfuerzo naval. Lejos de optar por soluciones de compromiso que repartieran medios de manera equitativa pero ineficaz, la dirección de la Armada adoptó una decisión clara y, en cierto modo, radical: establecer la salida del convoy como prioridad absoluta, subordinando a ella cualquier otra actividad naval. Esta opción implicaba asumir riesgos en otros ámbitos, pero respondía a una valoración estratégica precisa: la pérdida o el retraso del convoy tendría consecuencias mucho más graves que la postergación de misiones secundarias.

Imponer esta jerarquía de prioridades exigía un ejercicio efectivo de autoridad. No bastaba con emitir órdenes formales: era necesario coordinar servicios, reasignar recursos humanos y materiales y resolver conflictos internos con rapidez. La centralización de decisiones en la figura del director general de la Armada permitió reducir los tiempos de respuesta y limitar la interferencia de intereses particulares. En un sistema que, en condiciones normales, tendía a la compartimentación y a la negociación constante, esta centralización extraordinaria fue un factor clave de eficacia.

Desde el punto de vista operativo, la prioridad concedida al convoy se tradujo en una concentración sin precedentes de esfuerzos en Cádiz. Fue necesario reasignar tripulaciones procedentes de otros destinos, acelerar los trabajos de carenado y apresto de buques y movilizar recursos técnicos y humanos de los arsenales. Estas decisiones implicaron posponer reparaciones no urgentes, retrasar la salida de otras unidades y aceptar una cierta degradación temporal del servicio ordinario. Sin embargo, la coherencia de la dirección permitió que estas renuncias se integraran en una estrategia clara y asumida por el conjunto de la institución.

La rapidez con la que se habilitó la escolta del convoy es especialmente significativa si se tienen en cuenta las dificultades financieras y materiales del momento. La escasez de recursos, la presión sobre los arsenales y la necesidad de coordinar múltiples servicios hacían prever retrasos considerables. No obstante, la concentración de esfuerzos y la claridad de objeti-

vos permitieron acortar plazos de manera notable. La Armada fue capaz de generar lo que podría denominarse un pico de eficiencia logística, fruto no de una mejora estructural permanente, sino de una movilización intensiva y dirigida de los recursos existentes.

El resultado de esta política fue tangible. En un plazo inferior a dos meses, la Armada logró poner a disposición del convoy un núcleo de doce navíos de línea plenamente operativos, a los que se sumaron otros buques menores hasta alcanzar un total de diecisiete embarcaciones de guerra destinadas a su protección. Esta concentración de fuerza naval no solo garantizaba una escolta adecuada frente a posibles intentos de interceptación británica, sino que constituía en sí misma un mensaje estratégico. El Estado español mostraba así su determinación de proteger el convoy a cualquier coste y de asignarle los medios necesarios para asegurar su éxito.

Desde una perspectiva logística, la disponibilidad de estos buques implicaba mucho más que su simple presencia en Cádiz. Cada navío requería tripulaciones completas, artillería, munición, víveres y repuestos, lo que multiplicaba las exigencias sobre el sistema de abastecimiento. La coordinación entre los distintos servicios de la Armada fue, por tanto, esencial para evitar cuellos de botella y garantizar que los buques estuvieran listos en el momento previsto. La capacidad para sincronizar estos procesos revela un grado notable de control y planificación, especialmente en un contexto de urgencia.

La actuación de la Armada en este episodio permite matizar la imagen tradicional de una Marina española lenta e ineficaz, lastrada por rivalidades internas y carencias estructurales. Sin negar la existencia de estos problemas, el caso del convoy de Cádiz demuestra que, bajo una dirección firme y con prioridades claramente definidas, el sistema naval era capaz de responder con rapidez y eficacia. La clave no residía tanto en la abundancia de recursos como en su concentración y en la coherencia de la toma de decisiones.

En este sentido, el papel de Luis de Córdova fue más allá de la gestión administrativa. Su actuación supuso un ejercicio de liderazgo estratégico que integró consideraciones navales, logísticas y políticas. Al asumir la responsabilidad de concentrar medios en el convoy, aceptó implícitamente los riesgos derivados de desatender otras áreas, pero lo hizo sobre la base de una evaluación realista de lo que estaba en juego. La protección del convoy no era una misión más, sino un elemento central para el sostenimiento de la guerra y para la credibilidad del Estado español dentro del conflicto atlántico.

En conjunto, la aportación de la Armada a la organización del convoy de Cádiz muestra cómo la centralización naval y la imposición de una

prioridad estratégica clara permitieron superar, al menos temporalmente, las limitaciones estructurales del sistema. La rápida habilitación de una escolta poderosa fue el resultado de decisiones firmes, coordinación efectiva y una movilización intensiva de recursos. Este episodio confirma que la logística naval no dependía únicamente de factores técnicos o materiales, sino, de manera decisiva, de la capacidad de la dirección superior para ordenar, concentrar y sostener el esfuerzo en torno a objetivos estratégicos bien definidos.

La contratación de buques mercantes y su habilitación logística

La contratación de buques mercantes constituyó uno de los retos logísticos más complejos y decisivos de la organización del convoy español en Cádiz. En un plazo extraordinariamente breve, fue necesario reunir más de 130 embarcaciones mercantes, destinadas a cumplir funciones muy diversas: transportar un ejército de operaciones hacia América, trasladar grandes contingentes de suministros, armas y pertrechos, y servir como soporte material para una campaña concebida a gran distancia y de larga duración. La escala de esta movilización resulta excepcional incluso para los estándares del siglo XVIII, y solo puede entenderse si se tiene en cuenta la urgencia estratégica de la operación y la voluntad política de convertir el convoy en una prioridad absoluta del esfuerzo bélico.

El contexto en el que se llevó a cabo esta contratación agravaba considerablemente las dificultades. La guerra había incrementado la presión sobre el tráfico marítimo, elevando los riesgos de navegación y reduciendo la disponibilidad de buques mercantes aptos para largas travesías. A ello se sumaba la competencia por los recursos navales, tanto dentro del propio sistema español –que debía atender a múltiples necesidades simultáneas– como en el mercado internacional, afectado por la expansión del corso y la inseguridad general en el Atlántico. En estas circunstancias, lograr la adhesión de armadores privados a una operación de alto riesgo exigía no solo incentivos económicos, sino también garantías de protección y una clara demostración de que el Estado estaba dispuesto a asumir la dirección y los costes principales de la empresa.

La rapidez impuesta por el calendario limitó de manera drástica el margen de selección. No fue posible elegir buques homogéneos ni especialmente diseñados para el transporte militar, lo que obligó a aceptar embarcaciones de tipologías, tonelajes y estados de conservación muy diversos. Esta heterogeneidad introducía problemas logísticos considera-

bles: diferencias en velocidad, maniobrabilidad y capacidad de carga que complicaban la formación del convoy, la disciplina de navegación y la planificación de la estiba. La administración naval tuvo que ejercer un control riguroso para asegurar que los buques contratados reunieran unas condiciones mínimas de seguridad estructural y aptitud marinera, conscientes de que cualquier fallo podía comprometer no solo a un transporte individual, sino al conjunto del convoy.

La contratación masiva de mercantes pone de relieve, además, una característica estructural de la logística naval española: la dependencia del sector privado para la proyección de fuerzas a larga distancia. La Armada carecía de un número suficiente de transportes propios para asumir una operación de esta envergadura, lo que obligaba a recurrir de forma sistemática a armadores y asentistas. Sin embargo, lejos de evidenciar una debilidad insalvable, el caso del convoy de Cádiz muestra que el Estado era capaz de activar, en situaciones críticas, mecanismos extraordinarios de movilización y de integrar de manera eficaz recursos privados en un esfuerzo logístico de carácter público.

Una vez contratados, los buques mercantes debían ser habilitados para funciones muy distintas de aquellas para las que habían sido concebidos originalmente. La transformación de un mercante en transporte militar exigía modificaciones profundas en su configuración interior y en su equipamiento. El embarque de tropas obligaba a construir, en un tiempo récord, camarotes, literas y espacios de alojamiento capaces de albergar a cientos de hombres durante una travesía atlántica prolongada. Estas adaptaciones debían realizarse sin comprometer la estabilidad del buque ni su capacidad de carga, lo que exigía conocimientos técnicos y una cuidadosa planificación de los trabajos.

Paralelamente, el transporte de víveres planteaba exigencias específicas. Fue necesario instalar gallineros y espacios destinados a animales vivos, indispensables para garantizar el suministro de carne fresca durante la navegación, así como acondicionar bodegas para almacenar grandes volúmenes de alimentos secos. La correcta ventilación, protección frente a la humedad y control de plagas se convirtieron en preocupaciones constantes, ya que el deterioro de los víveres podía tener consecuencias graves para la salud de las tropas y tripulaciones.

El traslado de armas, municiones y otros pertrechos añadía un nivel adicional de complejidad. Estos materiales requerían envases adecuados, embalajes reforzados y sistemas de estiba cuidadosamente diseñados para evitar daños, pérdidas o accidentes durante la travesía. La pólvora y la munición, en particular, exigían condiciones estrictas de almacenamiento y manipulación, tanto por razones de seguridad como de conservación. La

preparación de estos envases y la organización de su estiba, en un contexto marcado por la urgencia, implicaron una coordinación estrecha entre proveedores, técnicos y personal naval.

Estas tareas de habilitación no podían resolverse mediante los procedimientos ordinarios del comercio marítimo. Su volumen y la premura con la que debían ejecutarse exigieron operaciones extraordinarias, que solo pudieron llevarse a cabo gracias a la movilización directa de recursos estatales. En este punto resultó fundamental la intervención del personal del arsenal de La Carraca, cuyos operarios, artesanos y técnicos fueron empleados de manera intensiva para atender simultáneamente múltiples trabajos de carpintería, acondicionamiento de espacios, fabricación de envases y adaptación de bodegas. La concentración de mano de obra cualificada en el arsenal permitió acelerar unos procesos que, en condiciones normales, habrían requerido semanas o incluso meses de trabajo.

La participación de La Carraca ilustra el carácter integral del esfuerzo logístico desplegado. El convoy no se organizó únicamente desde los despachos o mediante contratos mercantiles, sino que requirió una implicación directa de las infraestructuras militares del Estado. El arsenal actuó como un verdadero centro de transformación logística, capaz de adaptar recursos civiles a necesidades militares en un tiempo extremadamente reducido.

Desde una perspectiva más amplia, la habilitación de los buques mercantes pone de relieve la combinación de planificación previa e improvisación controlada que caracterizaba a la logística de guerra en el siglo XVIII. Aunque existían conocimientos y prácticas acumuladas, la escala y la urgencia de la operación obligaron a adoptar soluciones pragmáticas, ajustadas sobre la marcha y basadas en la experiencia de los técnicos y operarios disponibles. Esta capacidad de adaptación fue uno de los factores clave del éxito del convoy.

En conjunto, la contratación y habilitación de más de 130 buques mercantes no fue un mero episodio administrativo, sino uno de los pilares sobre los que se sostuvo toda la operación logística. Transformar en pocas semanas una flota mercante heterogénea en un sistema coherente de transportes militares capaces de cruzar el Atlántico demuestra hasta qué punto la logística española, cuando se concentraban recursos y se establecía una prioridad clara, podía responder con eficacia a desafíos extraordinarios. Este esfuerzo confirma que el éxito del convoy de Cádiz no fue fruto de la casualidad, sino consecuencia del funcionamiento coordinado –aunque exigido al límite– de un sistema logístico complejo, en el que Estado, Armada y sector privado actuaron de manera convergente para sostener la guerra transoceánica.

La provisión de recursos humanos: movilización, traslado y sostenimiento de un ejército transoceánico

La provisión de recursos humanos para el convoy organizado en Cádiz constituyó uno de los mayores desafíos logísticos de toda la operación. En un plazo inferior a dos meses fue necesario reunir un ejército operacional de más de doce mil hombres, destinado a actuar en América, al que se sumaban otros ocho mil efectivos asignados a guarnición y a la tripulación de la flota de escolta. La magnitud de esta movilización, realizada en un contexto de guerra generalizada y con recursos limitados, pone de relieve la extraordinaria complejidad del esfuerzo desplegado por la administración militar y naval española.

La dificultad no residía únicamente en alcanzar esas cifras, sino en hacerlo con rapidez, coherencia y capacidad operativa. No se trataba de concentrar contingentes dispersos de forma improvisada, sino de formar una fuerza militar funcional, con mandos, unidades organizadas y un mínimo de homogeneidad en su preparación. La urgencia temporal limitaba las posibilidades de adiestramiento adicional, lo que hacía aún más crítico el control de los tiempos y la coordinación entre autoridades militares, navales y civiles.

En este proceso desempeñó un papel relevante Gibraltar, no como base propia, sino como referencia estratégica que condicionaba los movimientos y la distribución de guarniciones en el sur peninsular. La necesidad de reforzar determinados puntos y de redistribuir tropas entre distintas plazas obligó a planificar una compleja operación de traslados entre guarniciones, en la que se integraron unidades procedentes de distintos territorios. Este trasiego constante de efectivos aumentó la presión sobre el sistema logístico y exigió una coordinación estrecha para evitar desajustes en los efectivos disponibles.

El traslado de estos contingentes hasta la bahía de Cádiz planteó dificultades adicionales. El transporte por tierra de miles de soldados, en un tiempo limitado y a través de una red viaria imperfecta, supuso un esfuerzo considerable. Las marchas forzadas, la necesidad de alojamiento provisional y el abastecimiento en ruta generaron tensiones logísticas que debieron resolverse de manera inmediata. La llegada escalonada de tropas a la bahía obligó a habilitar espacios de acogida, organizar relevos y evitar la saturación de los recursos locales.

Una vez concentradas en la zona, las tropas debían ser alojadas, atendidas y preparadas para el embarque. La habilitación de cuarteles provisionales fue una tarea prioritaria, al igual que la organización de hospitales capaces de atender a los enfermos y heridos que inevitablemente surgían

en concentraciones humanas de tal magnitud. Las condiciones sanitarias representaban un riesgo constante: cualquier brote epidémico podía comprometer la operatividad del contingente y retrasar la salida del convoy. La logística sanitaria, a menudo relegada a un segundo plano en los análisis tradicionales, fue aquí un elemento crítico para el éxito de la operación.

A estas dificultades se añadía el problema del vestuario. Las tropas llegaban a Cádiz con uniformes pensados para el servicio en Europa, en su mayoría confeccionados en lana, material inadecuado para el clima americano. Antes del embarque fue necesario dotar a los soldados de uniformes de lino, más apropiados para las condiciones tropicales, lo que implicaba una compleja operación de suministro y distribución en un plazo muy reducido. Este cambio de vestuario no era un detalle menor: el uso de prendas inadecuadas podía afectar seriamente a la salud y al rendimiento de las tropas una vez desplegadas.

Paralelamente, era imprescindible proporcionar capotes para la travesía atlántica, durante la cual los soldados estarían expuestos a condiciones climáticas muy distintas de las que encontrarían en América. La necesidad de equipar a los efectivos con prendas diferentes para la navegación y para el servicio en destino ilustra el grado de previsión logística requerido y la multiplicación de necesidades materiales asociadas a la movilización humana.

La distribución de este vestuario exigía un control riguroso para evitar retrasos y confusiones. Miles de hombres debían recibir prendas nuevas, adaptadas a su talla y unidad, en un contexto de urgencia y con recursos limitados. Cualquier fallo en este proceso podía generar desorden, quejas y pérdidas de tiempo incompatibles con el calendario de la operación.

Desde una perspectiva logística, el soldado no era solo un combatiente, sino también un consumidor de recursos. Cada hombre requería raciones, agua, atención médica, vestuario y espacio durante la travesía. La concentración de más de veinte mil efectivos en la bahía de Cádiz multiplicó exponencialmente las demandas sobre el sistema de abastecimiento, obligando a coordinar el suministro de víveres, la evacuación de residuos y la organización de turnos de embarque para evitar el colapso de las instalaciones portuarias.

La gestión de este volumen humano revela la capacidad del sistema español para ejecutar una movilización excepcional cuando se establecía una prioridad estratégica clara. La rapidez con la que se reunieron, equiparon y prepararon las tropas demuestra que, pese a sus limitaciones estructurales, la administración militar y naval podía actuar con eficacia en situaciones críticas. Al mismo tiempo, pone de manifiesto el carácter

extremadamente exigente de la logística de la guerra transoceánica: antes de que un solo disparo fuese efectuado en América, la guerra ya se había librado –y en gran medida decidido– en los caminos, cuarteles, hospitales y almacenes de la Península.

La logística del convoy británico: un sistema en tensión (1779-1780)

La organización logística del convoy británico a comienzos de 1780 revela con especial claridad las tensiones internas de un sistema naval concebido para un contexto estratégico distinto del que imponía la guerra de Independencia de Estados Unidos tras la entrada de España en el conflicto. Aunque la Royal Navy conservaba una indiscutible superioridad naval en términos generales, esa ventaja había descansado durante décadas en un dominio relativamente seguro de los mares próximos a las islas británicas y en la ausencia de una amenaza creíble de gran escala contra las líneas logísticas oceánicas. La guerra americana, y sobre todo su transformación en un conflicto global a partir de 1779, alteró profundamente estas condiciones.

Hasta ese momento, el sistema británico había podido prescindir en buena medida de una política sistemática de convoyes militares de gran entidad. El tráfico mercante y militar se había beneficiado de una protección relativamente laxa, basada más en el control general del mar que en la escolta permanente. Esta situación comenzó a erosionarse con la intensificación del corso norteamericano, pero fue la entrada de España en la guerra lo que obligó a una revisión radical del modelo. La aparición de una amenaza combinada hispano-francesa transformó el Atlántico en un espacio disputado y forzó a Gran Bretaña a adoptar, con retraso y dificultades, una política de convoyes que no formaba parte del núcleo de su cultura estratégica.

Un cambio forzado de paradigma

La necesidad de organizar grandes convoyes militares no fue el resultado de una planificación anticipada, sino una respuesta forzada a una coyuntura estratégica adversa. La Royal Navy se vio obligada a escoltar transportes que hasta entonces habían navegado con una protección mínima, incrementando de manera súbita la demanda de buques de guerra para misiones que muchos mandos consideraban secundarias frente a la defensa del territorio metropolitano.

Este cambio de paradigma se produjo en un contexto especialmente delicado. El gobierno británico temía, no sin razón, una posible invasión

de las islas por parte de las flotas combinadas francesa y española. Este temor condicionó toda la planificación naval y generó una resistencia estructural a dispersar fuerzas en misiones de escolta transatlántica. Desde la perspectiva de muchos oficiales, destinar navíos a convoyes suponía debilitar la línea defensiva frente a una amenaza considerada existencial.

Como consecuencia, la organización del convoy británico se desarrolló en un clima de ambigüedad estratégica, en el que la necesidad logística chocaba de forma constante con las prioridades defensivas. El resultado fue un sistema que funcionaba, pero lo hacía con fricciones, retrasos y una notable falta de coherencia interna.

La descentralización administrativa como obstáculo logístico

Uno de los principales problemas del sistema británico fue su fragmentación administrativa. La gestión de la logística naval estaba repartida entre distintos organismos con competencias solapadas y prioridades divergentes. El Navy Board se ocupaba de la administración técnica y material de los buques; el Victualling Board gestionaba el aprovisionamiento de víveres, mientras que la Royal Navy, como fuerza operativa, priorizaba las necesidades estrictamente militares.

Esta división, que había funcionado razonablemente bien en tiempos de dominio marítimo indiscutido, se convirtió en una fuente constante de conflictos en el nuevo contexto bélico. La organización de un convoy exigía una coordinación estrecha entre estos organismos, pero dicha coordinación no estaba institucionalizada de manera eficaz. Las rivalidades burocráticas, la defensa celosa de competencias y la ausencia de un mando logístico unificado ralentizaban la toma de decisiones y complicaban la ejecución.

El resultado fue un caos administrativo relativo, especialmente visible en los retrasos acumulados durante la preparación de los convoyes. La obtención de transportes, la carga de víveres, la asignación de escoltas y la fijación de fechas de salida se veían constantemente alteradas por desacuerdos entre organismos. Resolver estas fricciones en plena guerra era extremadamente difícil, ya que cualquier intento de reforma estructural chocaba con inercias institucionales profundamente arraigadas.

La dispersión de las fuentes de suministro

A los problemas administrativos se sumaba la dispersión geográfica de las fuentes de abastecimiento. El sistema logístico británico estaba diseña-

do para aprovechar una red amplia de puertos y centros de suministro: Cork aportaba víveres y ganado, Londres actuaba como centro financiero y administrativo, Plymouth y Liverpool contribuían con transportes y materiales específicos, mientras que Portsmouth funcionaba como principal base naval.

Esta dispersión había sido una fortaleza en épocas anteriores, cuando el control británico de los mares permitía una circulación relativamente segura entre puertos. Sin embargo, en el contexto de la guerra americana, se transformó en una debilidad estructural. Reunir provisiones procedentes de múltiples puntos exigía tiempos largos de coordinación y aumentaba la exposición al enemigo durante las fases de concentración.

La sincronización de recursos dispersos se convirtió en una tarea extremadamente compleja. Los retrasos en un solo punto de la cadena –por ejemplo, en la llegada de víveres desde Irlanda o de transportes desde el norte de Inglaterra– bastaban para paralizar la salida del convoy en su conjunto. Esta rigidez contrastaba con la lógica de concentración adoptada por el sistema español, que apostó por reducir al mínimo los nodos logísticos implicados.

El doble convoy de Portsmouth y Cork

En este contexto se organizó el doble convoy británico, concentrado en Portsmouth y Cork, bajo el mando de Moutray. La elección de dos puertos de salida respondía a la lógica tradicional del sistema británico: distribuir riesgos, evitar la saturación de un solo puerto y aprovechar recursos locales. Sin embargo, esta misma elección multiplicó las dificultades de coordinación y debilitó la cohesión del dispositivo.

La necesidad de sincronizar convoyes procedentes de dos puntos distintos implicaba una planificación compleja y una estricta disciplina de navegación. Cualquier retraso en uno de los puertos afectaba al conjunto de la operación. Además, la separación inicial de los convoyes aumentaba la vulnerabilidad durante las primeras fases de la travesía, cuando las escoltas aún no estaban plenamente concentradas.

El mando de Moutray se desarrolló, por tanto, en un marco especialmente exigente. Su función no se limitaba a la conducción naval, sino que incluía la gestión de tensiones logísticas heredadas del sistema administrativo. La falta de una autoridad logística centralizada reducía su margen de maniobra y obligaba a improvisar soluciones sobre la marcha.

La resistencia a la escolta y la prioridad defensiva

Uno de los rasgos más significativos de la logística británica en este periodo fue la resistencia persistente de la Royal Navy a destinar fuerzas suficientes a la escolta de convoyes. Esta actitud no respondía a negligencia, sino a una evaluación estratégica concreta: el temor a una invasión de las islas británicas por parte de las flotas combinadas hispano-francesas.

Este temor condicionó toda la planificación naval. Mantener una escuadra poderosa en aguas metropolitanas se consideraba una prioridad absoluta, incluso a costa de debilitar la protección de los convoyes transatlánticos. En la práctica, esto significó que muchos convoyes zarparon con escoltas insuficientes o tras largos retrasos, a la espera de buques que nunca llegaban en el número previsto.

Desde el punto de vista logístico, esta tensión entre defensa y proyección resultó especialmente perjudicial. La guerra en América dependía del flujo constante de hombres y suministros, pero ese flujo se subordinaba a una amenaza potencial que nunca llegó a materializarse en forma de invasión. La Royal Navy se encontró así atrapada en un dilema estratégico difícil de resolver, que limitó su capacidad para sostener de manera eficiente el esfuerzo bélico ultramarino.

Conviene subrayar que el sistema logístico británico no era ineficaz en términos absolutos. Su capacidad para movilizar recursos, organizar convoyes y sostener operaciones en múltiples teatros seguía siendo notable. Sin embargo, la guerra de Independencia de Estados Unidos puso de manifiesto que ese sistema estaba mejor adaptado a una guerra de hegemonía marítima que a un conflicto global simétrico, en el que el control del mar ya no podía darse por supuesto.

La combinación de descentralización administrativa, dispersión de recursos y prioridades defensivas generó una logística menos ágil de lo que la situación requería. Frente a un adversario que apostaba por grandes concentraciones y por una clara jerarquización de objetivos, el sistema británico tendía a fragmentar esfuerzos y a reaccionar con retraso.

El análisis de la logística del convoy británico a comienzos de 1780 permite comprender mejor las dificultades estructurales a las que se enfrentó Gran Bretaña en la fase decisiva de la guerra. La necesidad de organizar convoyes de gran escala fue una imposición estratégica más que una elección doctrinal, y el sistema administrativo y naval británico no estaba plenamente preparado para asumir sin fricciones ese desafío.

La descentralización, que había sido una fortaleza en tiempos de dominio indiscutido, se convirtió en una fuente de ineficiencia cuando el Atlántico pasó a ser un espacio disputado. La resistencia a destinar

escoltas suficientes, motivada por el temor a una invasión, debilitó la protección de las líneas logísticas y contribuyó a erosionar la capacidad británica para sostener la guerra en América.

En este sentido, el convoy británico no debe interpretarse únicamente como una operación naval concreta, sino como un síntoma de las tensiones internas de un sistema logístico sometido a una presión inédita. Su análisis, en contraste con el convoy español de Cádiz, permite comprender por qué la guerra de convoyes fue uno de los factores decisivos del conflicto y por qué, a partir de 1780, el equilibrio estratégico comenzó a desplazarse de manera irreversible en el teatro americano.

Conclusión comparativa: dos sistemas logísticos frente a frente en la guerra de convoyes

La comparación entre el sistema logístico español y el británico en la organización de los grandes convoyes de 1780 pone de relieve dos modelos profundamente distintos de concebir la relación entre guerra, administración y poder naval. Ambos Estados partían de tradiciones navales sólidas y de una larga experiencia marítima, pero reaccionaron de manera diferente ante un conflicto que transformó el Atlántico en un espacio disputado y convirtió la logística en un factor decisivo de la guerra.

El sistema británico se apoyaba en una estructura descentralizada, fruto de décadas de dominio marítimo indiscutido. La separación de funciones entre la Royal Navy, el Navy Board y el Victualling Board había funcionado razonablemente bien en un contexto en el que la seguridad de las rutas próximas a las islas no estaba seriamente cuestionada. Sin embargo, la guerra de Independencia de Estados Unidos —y, en particular, la entrada en ella de España— reveló los límites de este modelo. La necesidad de organizar grandes convoyes escoltados fue una respuesta forzada a una situación estratégica imprevista, y la fragmentación administrativa dificultó la coordinación, alargó los plazos y generó tensiones internas difíciles de resolver en plena guerra. A ello se sumó la prioridad otorgada a la defensa del territorio metropolitano frente al temor de una invasión, que redujo la disponibilidad de escoltas y debilitó la protección de las líneas logísticas transatlánticas.

Por el contrario, el sistema español, aunque más frágil en términos financieros y estructurales, mostró una notable capacidad de concentración y jerarquización de objetivos. La elevada centralización de la Real Hacienda permitió movilizar y redistribuir recursos con rapidez, mientras que la dirección de la Armada fue capaz de imponer una prioridad estraté-

gica clara: el convoy debía salir y debía hacerlo con los medios necesarios. La coordinación entre Hacienda, Marina y arsenales, unida a la movilización del sector privado, hizo posible una operación logística de enorme complejidad en un plazo muy reducido. Frente a la dispersión británica, España apostó por una concentración extrema de recursos y por una lógica de *todo o nada*, consciente de que el éxito del convoy era condición indispensable para pasar a la ofensiva en América.

Estas diferencias reflejan también dos concepciones estratégicas distintas. Gran Bretaña trató de sostener una guerra global defensiva, protegiendo simultáneamente el territorio metropolitano y las líneas de abastecimiento ultramarinas, mientras que España asumió riesgos en Europa para abrir un segundo frente decisivo en América. En términos logísticos, ello se tradujo en una mayor cohesión del esfuerzo español y una mayor resiliencia británica, pero también en una menor agilidad para adaptarse a un escenario en el que el control del mar ya no podía darse por supuesto.

En última instancia, la guerra de convoyes demuestra que la eficacia logística no depende únicamente de la abundancia de recursos, sino también de la capacidad del Estado para organizarlos, priorizarlos y concentrarlos en función de objetivos estratégicos claros. El contraste entre Cádiz y Portsmouth-Cork ilustra cómo, en la guerra de Independencia de Estados Unidos, la logística fue un campo de batalla tan decisivo como los enfrentamientos armados, y cómo las decisiones adoptadas en los despachos y arsenales europeos condicionaron de manera directa el desarrollo y el desenlace del conflicto en América.

TRAFALGAR: UNA VICTORIA QUE SE FRAGUÓ EN LOS DESPACHOS

Abastecimiento, financiación y administración naval comparada

Manuel DÍAZ-ORDÓÑEZ
Profesor de Historia Económica
de la Universidad de Sevilla

En el curso de esta conferencia, defenderemos que la derrota franco-española en la batalla de Trafalgar no fue meramente el resultado de la genialidad táctica de Nelson o de la superioridad intrínseca de la Royal Navy. Fue, en realidad, la culminación de un fallo logístico sistémico y prolongado que erosionó progresiva e inexorablemente la capacidad de combate de las fuerzas navales de Francia y España. Nuestro análisis sostiene que las razones de la derrota se sembraron mucho antes del primer disparo de la artillería naval frente a Barbate y Los Caños de Meca en Cádiz, y que apuntan a la concepción misma del plan de invasión de Inglaterra de Napoleón y de la gestión de los recursos necesarios para realizarlo. Examinaremos la campaña desde su inicio estratégico en los campamentos de Boulogne, siguiendo el rastro del desgaste material y humano durante la expedición a las Antillas, y culminaremos con el examen del colapso logístico final en el puerto de Cádiz, donde una flota agotada y mal abastecida fue empujada a una batalla para la que ya no estaba preparada.

Introducción

Para comprender la batalla de Trafalgar en su totalidad, es imperativo mirar más allá del humo de los cañones y del genio táctico de Nelson. Es necesario analizarla no solo como un enfrentamiento naval de un día, sino

como la culminación de dos sistemas logísticos opuestos, desarrollados y puestos a prueba a lo largo de más de dos años de campaña. El resultado de la batalla fue, en gran medida, una consecuencia predeterminada por una profunda y preexistente asimetría logística entre la Royal Navy y la flota combinada franco-española. Una importancia de la logística en la guerra que llevó a Alfred Thayer Mahan (1912) a distinguirla claramente de la estrategia y de la táctica con la definición de que «en la logística, el movimiento es el principal; mientras que en la estrategia y la táctica es solo un agente».

La superioridad del Estado fiscal-militar británico, manifestada en su capacidad para reformar su Administración, proyectar su poder de suministro a miles de millas y mantener un bloqueo implacable, creó las condiciones para el triunfo, y lo hizo a partir del aumento de su capacidad de avituallar los buques que realizaban los bloqueos navales, manteniéndolos con su máxima eficiencia. Esta situación contrasta de manera dramática con las severas limitaciones que paralizaron a los buques aliados en el puerto de Cádiz. La escasez de provisiones, el mal estado de los navíos y la precaria condición de las tripulaciones franco-españolas no fueron factores secundarios, sino que sirvieron como condicionantes estratégicos decisivos que sentenciaron el resultado de la campaña mucho antes de que se disparara el primer cañonazo.

La logística de las fuerzas navales enfrentadas en Trafalgar desde la perspectiva comparada (1780-1803)

A finales del siglo XVIII, los vastos océanos eran el escenario de una intensa rivalidad entre las grandes potencias europeas, en particular entre el poder naval consolidado de Gran Bretaña y las ambiciones marítimas de España y Francia (DÍAZ-ORDÓÑEZ: 2016). En este tenso contexto, la capacidad de una nación para proyectar y sostener su poder naval a miles de millas de sus costas dependía no solo de la pericia de sus almirantes o de la robustez de sus navíos, sino de un sistema logístico eficaz.

En este sentido, Gran Bretaña era el país que, a comienzos del siglo XIX, había perfeccionado con mayor eficacia su sistema logístico naval, en buena medida como consecuencia de las lecciones extraídas de los errores cometidos durante la guerra de Independencia estadounidense. Durante 1780, la falta de una gestión centralizada del transporte contribuyó a una coordinación inadecuada de la escolta naval para defender a medio centenar de mercantes –cargados con tropas, pertrechos y víveres para las campañas en América y las Indias Occidentales– mientras atravesaban el

Atlántico. La Real Armada española, bajo el mando de Luis de Córdova, capturó el convoy en agosto de aquel año, lo que causó un gravísimo revés para la capacidad inglesa de contener la rebelión de sus colonias norteamericanas (TORRES-SÁNCHEZ: 2025). La derrota se asimiló con rapidez y objetivó las profundas vulnerabilidades de un sistema logístico, el británico, fragmentado, ineficaz y peligrosamente expuesto al fracaso, lo que impulsó en las décadas posteriores un ambicioso proceso de reforma del esfuerzo naval. Por su parte, en el caso de Francia y España, los éxitos navales obtenidos durante la guerra norteamericana produjeron el efecto contrario: ambos reinos consideraron que su forma de conducir la guerra en el mar había sido lo suficientemente adecuada para no acometer reformas de fondo en materia de logística naval.

Pasemos a analizar en perspectiva comparada la forma de desarrollar las fuerzas navales de los tres países entre 1780 y 1805. Impulsado por las exigencias de un esfuerzo bélico sin precedentes contra la Francia revolucionaria y, posteriormente, contra la Francia napoleónica, el Estado británico experimentó una profunda ola de reformas administrativas a finales del siglo XVIII. Y en estas tuvieron un papel principal personajes como el almirante Charles Middleton (lord Barham), que impulsaron campañas para «reformar y ampliar los astilleros, eliminar las formas más burdas de corrupción e ineficiencia, y acumular existencias de material naval» (OBRINGER: 2018). Es preciso aclarar que estas innovaciones también fueron posibles gracias a la estructura única del Estado fiscal-militar británico. Dicha organización proporcionaba una financiación estable y a gran escala, así como el respaldo político necesario para inversiones a largo plazo en infraestructura y cadenas de suministro.

Este movimiento hacia una mayor centralización, eficiencia y profesionalización en la guerra fue especialmente notable en el ámbito naval, dado que la capacidad de avituallar, reparar y reforzar flotas en teatros de operaciones lejanos constituía el límite real del alcance estratégico del Imperio británico. De forma que la reorganización de la logística de la Royal Navy no fue un hecho aislado, sino la pieza central de una maquinaria estatal que se estaba modernizando y se encaminaba para hacer la guerra total. Y para Inglaterra, a partir de 1800, la forma de desarrollar esta nueva forma de hacer la guerra se sostendría en su capacidad para bloquear las bases navales de sus enemigos en Europa. En la doctrina inglesa, se debía confinar a las flotas enemigas en sus puertos, porque así se garantizaba que Gran Bretaña no sería invadida, al tiempo que se producía la asfixia del comercio enemigo. Con este fin, y a partir de las lecciones extraídas de la crisis derivada de la pérdida del convoy de 1780, Londres emprendió una serie de reformas administrativas que, a lo largo

de las dos décadas siguientes, transformaron la gestión de los recursos navales británicos y sentaron las bases de su dominio global, sustentado en la capacidad de la Royal Navy para mantener en el mar sus fuerzas durante periodos sin precedentes (RODGER: 2004).

El punto de inflexión de esta revolución administrativa fue la restauración de la *Transport Board* (Junta de Transportes) el 4 de julio de 1794, institución que recibió un mandato claro y transformador: actuar como la única autoridad centralizada para el fletamento de buques mercantes destinados a todos los servicios militares del gobierno (CONDON: 1972. MORRISS: 2004, 2007. SUTCLIFFE: 2013). La Transport Board se convirtió rápidamente en un ejemplo de la sofisticada burocracia del *Contractor State* (Estado contratista), utilizando múltiples corredores y agentes particulares a sueldo público (por comisión) para fomentar la competencia y que gestionarían con pericia diferentes tipos de fletes, desde «transportes regulares» de largo plazo hasta los «buques de tres meses» para necesidades específicas y cortas en el tiempo. La escala de estas operaciones fue inmensa. Baste señalar, aunque se trate de un ejemplo fuera de la cronología de Trafalgar, que en la expedición a Scheldt de 1809 se gastaron más de 800.000 libras esterlinas solo en transportes navales (SUTCLIFFE: 2013). Así, el impacto de esta centralización fue inmediato y profundo, puesto que la Transport Board pudo negociar mejores tarifas, estandarizar los contratos con los armadores y garantizar un suministro predecible de transporte para tropas, pertrechos y víveres en cualquier punto del mundo.

Perfectamente conectada con la anterior oficina funcionaba la *Victualling Board* (Junta de Avituallamiento), que operaba desde 1683 y conformaba una organización formidable, responsable de aprovisionar a una fuerza de casi 150.000 hombres repartidos por todo el mundo (CARTAYA: 2008). Su eficacia era tal que, como señala James Davey (2012), «no operation was ever hampered to due to a lack of provisions in the naval Victualling yards». Sin embargo, la campaña revolucionaria estadounidense había demostrado la incapacidad de la Junta para garantizar el suministro a las fuerzas navales inglesas en operaciones de bloqueo y, mucho menos, a las tropas del ejército que luchaban en Norteamérica. El objetivo, pues, de los cambios en esta Junta, realizados en el último tercio del setecientos, era acabar con el hándicap de que las escuadras de bloqueo debieran abandonar sus estaciones de asedio para reabastecerse (DAVEY: 2009). Para conseguirlo, Inglaterra instauró un sistema de aprovisionamiento articulado sobre

— la sustitución del clientelismo por una mayor profesionalización y meritocracia de los funcionarios de las juntas (ib.);

— una centralización de la logística naval bajo la jurisdicción de la Victualling Board (ib.), que planificaría la previsión de la demanda de pertrechos antes de las operaciones (ib.);
— una mejora de los precios y los condicionados en las negociaciones de fletes, en coordinación con la Transport Board, acabando así con las prácticas fraudulentas habituales de los miembros de las Juntas, que privilegiaban sus intereses en las embarcaciones empleadas (SUTCLIFFE: 2013);
— y, por último, el desarrollo de la colaboración público-privada en la creación de mercados de pertrechos locales, con lo que *de facto* acabó creándose una red de giro de letras contra la Victualling Board que garantizaba el pronto pago de cualquier transacción –dentro y fuera de Gran Bretaña–.

El último punto de esta nueva estructura de defensa, basada en la capacidad de bloqueo naval sobre sus enemigos, se articuló en torno a la habilitación de muchas bases navales ultramarinas. Gibraltar, en particular, funcionaba como un nodo vital de esta estrategia: su astillero permitía la reparación de buques averiados –como insistía el almirante S.[t] Vincent– (BRENTON: 1838. ROBSON: 2011. LAVERY: 2013. DALY: 2021); su estación de avituallamiento, puesta en marcha en 1799, reponía los suministros (BENADY: 1992. MACDONALD: 2004), y su función como tribunal de presas incentivaba a los capitanes británicos a complementar sus ingresos con el reparto de los premios obtenidos en sus capturas. Junto a Gibraltar, otros puertos mediterráneos y atlánticos se convirtieron en bases de apoyo para sus escuadras: Lisboa, en Portugal, se convirtió en el principal suministrador de carne fresca para la Royal Navy, hasta el punto de que Tito Benady (1992) defiende que, después de 1796, fue su base principal fuera de Inglaterra; Malta era una plaza fuerte en el Mediterráneo, en la que se suministraban víveres pero también marinería, y tenía un espléndido complemento en el puerto de Livorno, donde se extraía ganado para su consumo en los barcos; por último, otros enclaves, como Lagos, en el Algarve portugués, o Tetuán, en Marruecos, también suministraron pertrechos a la Marina inglesa. Con esta política centralizada de abastecimiento a nivel global y la red de bases navales de apoyo a la Armada británica, se garantizaron la rotación de hombres (BENADY: 2021) y el suministro de pertrechos, que mantuvieron la salud y la moral de las tripulaciones británicas en el mar.

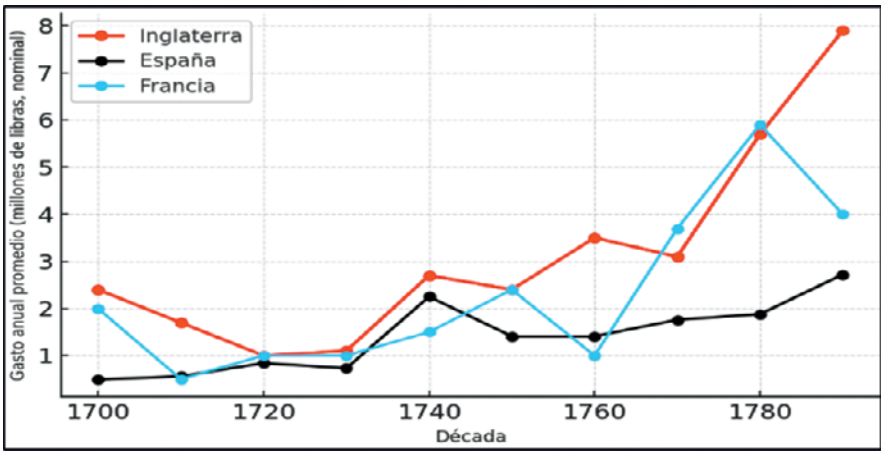
Este modelo innovador de logística naval contrastaba profundamente con los problemas crónicos y sistémicos que afligían a sus adversarios. En España, por ejemplo, el inconveniente esencial era la falta de finan-

ciación de la Real Armada. Entre 1790 y 1805, la monarquía de Carlos IV entró en un círculo vicioso fiscal: la irrupción de la Revolución francesa, la guerra de los Pirineos (1793-1795) y, enseguida, la alianza con Francia obligaron a multiplicar el gasto militar, justo cuando las remesas de plata americana se volvían más irregulares por el bloqueo británico y la inseguridad marítima. El resultado fue un déficit crónico de la Real Hacienda que, ya a comienzos de la década de 1790, se percibía como «peligro de bancarrota» (MARICHAL: 1999. LLOPIS: 2011). Para tapar agujeros se recurrió a instrumentos extraordinarios –vales reales y, en 1798, la desamortización eclesiástica– que aumentaron la masa de recursos *en papel*, pero no resolvieron la falta de metálico y se destinaron en buena parte a pagar deuda atrasada y obligaciones diplomático-militares, y no a la inversión productiva (SCHMIDT: 2004. LUCAS PARRÓN: 2017).

La tensión financiera española se hizo sentir en la Real Armada, de manera clara, a partir de 1793, cuando la Secretaría de Marina recibió la orden de frenar proyectos de nuevas construcciones y aceptar libramientos en vales reales, lo que dejó a los arsenales sin liquidez, ahuyentó a los asentistas y desplazó el gasto hacia lo estrictamente operativo (pagas, carenas urgentes, vituallas), en detrimento de la renovación de buques, que había permitido el gran salto de la década de 1780 (SERRANO ÁLVAREZ: 2018). A pesar del desacelerón en el gasto militar naval, España aún realizó un último esfuerzo en 1794 (con casi 368 millones reales), que acabó representando un sobresfuerzo insostenible, apenas matizado con la llegada masiva de plata americana (en 1798, la Corona extrajo fondos excepcionales de América). De hecho, en 1801 España suspendió pagos (bancarrota) y el gasto naval se redujo drásticamente después. Los ingentes recursos coloniales que la Monarquía destinó a la Armada en los años noventa del setecientos no bastaron para igualar el *músculo* financiero-industrial británico (BARBIER: 1984. TORRES SÁNCHEZ: 2019). La paradoja era evidente: al estar obligada por la alianza franco-española a sostener una escuadra de línea numerosa frente a la Royal Navy, la Monarquía española mantuvo un alto número de navíos sobre el papel, pero dispuso de caudales cada vez más limitados para conservarlos, armarlos y tripularlos. De este modo, en 1805 la Armada se había convertido más en una pesada carga fiscal que en un instrumento eficaz de proyección de poder, reflejando con claridad la crisis financiera general del régimen (CANGA ARGÜELLES: 1813. MARCHENA FDEZ. y CUÑO BONITO: 2018).

El caso de Francia era un poco diferente. Arrastraba una crisis económica importante desde las hambrunas en vísperas de la revolución de 1789,

Gráfico 1. GASTO NAVAL MILITAR PROMEDIO (1700-1800)



FUENTE: Mitchell y Deane (1962), Meyer y Acerra (1994), Barbier (1984), Jurado Sánchez (2009). Datos nominales aproximados, convertidos a libras esterlinas para comparación gráfica

una coyuntura financiera crítica que se complicó con el incremento de gasto militar que exigió el ataque de los aliados a la Convención. Por una parte, la inversión en defensa se había focalizado en el ejército, que había sostenido duras campañas europeas en la defensa revolucionaria; por otra, el dinero invertido para construir y armar buques se había reducido y, en muchas ocasiones, había acabado con barcos hundidos, quemados o capturados. Como muestra de esto, en 1793, españoles e ingleses destruyeron la escuadra en Tolón y, en 1794, se perdieron siete navíos de línea durante el combate del Glorioso Primero de Junio. Además, la oficialidad francesa de la Marine Royale había sufrido las purgas revolucionarias, con la pérdida subsiguiente de experiencia en el combate en el mar (LÉVÊQUE: 1998. MONAQUE: 2015). Estos fracasos navales incidieron en que la Marina francesa se acostumbrara a la forma de hacer la guerra que le imponía la Royal Navy, es decir, a que sus buques pasaran largos periodos bloqueados en sus bases o puertos a cobijo de la artillería de sus fortalezas.

Probablemente, la principal limitación de la flota francesa, a partir de 1803 (en aquel momento ya era la Marine impériale), residía en el concepto estratégico que Napoleón tenía de ella. Como desarrollaremos a continuación, el plan de invasión de Inglaterra se centraría en la construcción de

buques especializados en el transporte de tropas para trasladarlas a las costas británicas (mercantes, chatas, barcazas, etc.), quedando la flota de guerra francesa con un mero papel de escolta.

Por último, una reflexión comparada sobre el *motor* de la guerra naval que encontramos en el gasto en defensa. El gráfico 1 demuestra que el siglo XVIII se había caracterizado por cierta convergencia en el gasto naval entre los tres países, pero la tendencia es clara a partir de la década de los ochenta, cuando Inglaterra casi triplicó la inversión en la Royal Navy, mientras que Francia la hundió y España, a pesar de hacer un gran esfuerzo –merced a los ingresos extraordinarios americanos–, quedaba muy lejos de poder acercarse.

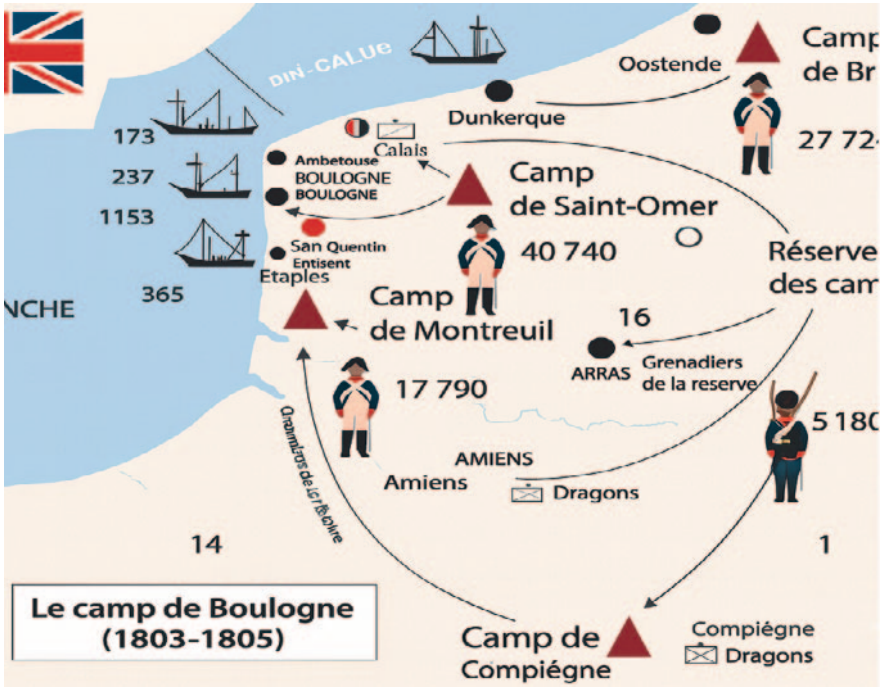
El Martillo Terrestre (Grande Armée) contra el Tridente Marítimo (Royal Navy)

A principios del siglo XIX, las Guerras Napoleónicas se caracterizaban por un estancamiento estratégico fundamental. Por un lado, Francia, dueña del continente, representaba el poder terrestre en su máxima expresión; por otro, Gran Bretaña, protegida por el canal de la Mancha y su formidable Royal Navy, ostentaba un dominio marítimo incontestable. Este dilema ha sido descrito a menudo con la analogía de la lucha entre un tiburón, supremo en el agua, y un tigre, invencible en tierra. Para Napoleón, la subyugación de Gran Bretaña no era una opción, sino un imperativo estratégico para acabar con el arma principal de los británicos: la estrategia del «bloqueo cercano» (*close blockade*) de las bases navales y los puertos franceses en Europa. Estas acciones militares, cuya eficacia había quedado demostrada en la precedente guerra de la Convención, resultaron particularmente eficientes. A modo de ejemplo, el bloqueado puerto de Brest, que debía armar 35 navíos de línea, solo consiguió alistar quince debido a las dificultades para el abastecimiento de personal y pertrechos (BATTESTI: 1998).

El largo desarrollo logístico de la batalla de Trafalgar (1803-1805): de Boulogne a Cádiz

El plan de Boulogne fue el gran proyecto estratégico de Napoleón para invadir Gran Bretaña, con el objetivo de batir a su rival en su propio territorio. Para conseguirlo, Francia, y su aliada España, debían alcanzar la

Mapa 1. El campo de Boulogne en 1803

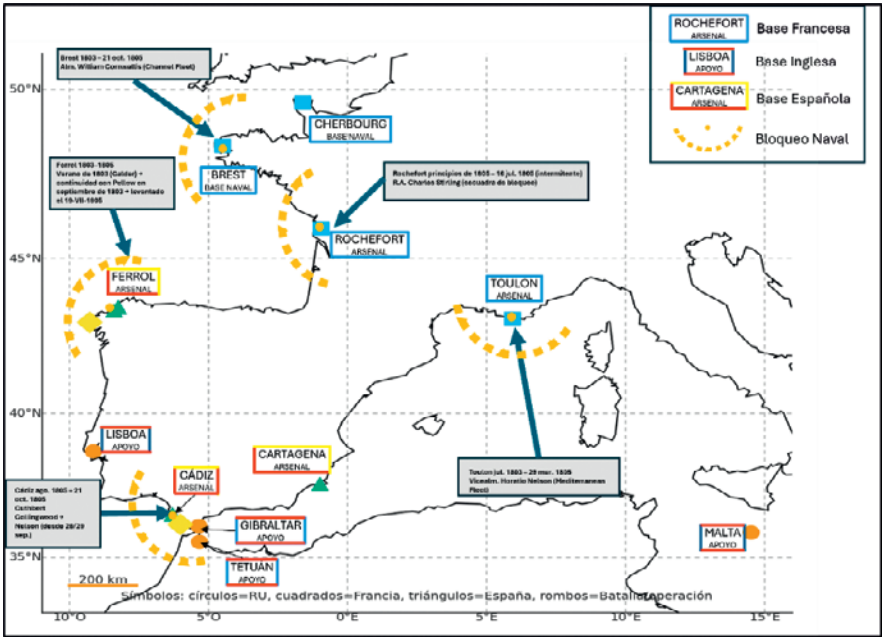


Fuente: IA (ChatGPT, 2025) sobre plano de Fréderic Lamaire (2018).

superioridad naval frente a Boulogne (mapa 1) a partir de una maniobra de distracción en las Antillas. El optimismo del Emperador sobre su genial maniobra le permitió decir a su almirante Latouche-Tréville que, si lograban dominar el estrecho durante seis horas, serían «señores del mundo» (Desbrière: 1907. Lon Romeo: 1950).

En el ínterin, el plan napoleónico se perfila con un objetivo claro: atraer al grueso de la Royal Navy lejos del canal de la Mancha para permitir el cruce de la Grande Armée, que desde 1803 se estaba concentrando en Boulogne –más de 167.000 hombres y 1.831 embarcaciones de todo tipo para su transporte– (Lamaire: 2018). Para ello era vital que las fuerzas navales francesas y españolas pudieran romper los bloqueos británicos sobre las principales bases de Brest, Rochefort, Tolón, Ferrol, Cádiz y Cartagena (mapa 2).

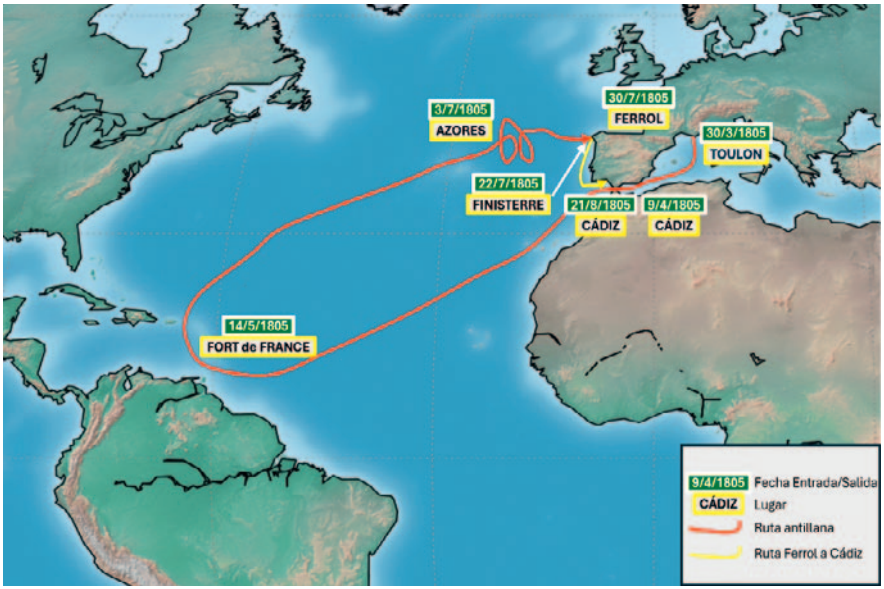
Mapa 2. Estrategia de los bloqueos navales británicos entre 1803-1805



Fuente: elaboración propia a partir de la bibliografía empleada.

Se desarrolló una maniobra central que recaería sobre la flota del vicealmirante Pierre-Charles de Villeneuve, quien debía zarpar de Tolón a la menor ocasión a principios de 1805 –eludiendo el bloqueo al que sometía dicho puerto el almirante Nelson–, unirse a la escuadra española del almirante Federico Gravina en Cádiz y navegar hasta las Antillas. Con esta movilización se pretendía intimidar a los empresarios y comerciantes ingleses, que verían peligrar sus inversiones y los ingresos procedentes del vasto comercio colonial británico en el Caribe, dando por supuesto que estos grupos acabarían presionando al Almirantazgo a fin de que despachara buques para la defensa del territorio americano. Conseguida esta primera fase de distracción, la flota combinada, a la que se debían unir otros escuadrones de puertos europeos bloqueados (mapa 3), tenía que regresar a toda vela a Europa, dominar el Canal y proteger la fuerza de invasión desde Boulogne hasta el desembarco en Inglaterra.

Mapa 3. La finta antillana de Villeneuve (de marzo a agosto de 1805)



Fuente: elaboración propia a partir de la bibliografía empleada (Software QGIS).

Desde una perspectiva puramente logística, este plan era una invitación al desastre. Su éxito dependía de una sincronización casi perfecta de escuadras separadas por miles de millas náuticas, un desafío casi insuperable con los medios de comunicación de la época. Como ha señalado la historiografía, un plan tan extenso «invitaba al contratiempo y a la confusión» (Flynn: 2019) y presuponía una capacidad de sostenimiento en el tiempo y el espacio que la Marina francesa, y en menor medida la española, simplemente no poseían.

A pesar de ello, Villeneuve logró burlar a Nelson en Tolón y se reunió, como estaba programado, con Gravina en Cádiz. Pero el viaje transatlántico que iba a iniciar la flota combinada no fue una simple maniobra de distracción, sino que se convirtió en la primera fase de un colapso logístico, en el que la tiranía de la distancia y el tiempo comenzó a desmantelar la capacidad combativa de la flota combinada mucho antes de avistar un enemigo. La larga travesía por el Atlántico consumió de forma crítica los recursos vitales de la escuadra; de hecho, la escuadra de Tolón de Villeneuve, que teóricamente había zarpado con seis meses de víveres, en realidad

solo disponía de cuatro meses y medio (MONAQUE: 2015), y la española de Gravina vació los almacenes del arsenal gaditano.

El desarrollo real de la maniobra entre marzo y agosto de 1805, desgraciadamente para la flota combinada, acabó demostrando que sería imposible coordinarlo todo. La prueba evidente de ello la ofrece el estado de los buques durante la singladura –entre 3.600 y 3.800 millas náuticas–, puesto que fueron sometidos a las rigideces de una navegación prolongada sin posibilidad de mantenimiento adecuado, lo que derivó en un deterioro manifiesto y progresivo. El navío *Terrible*, por ejemplo, hacía «alguna agua», una señal de debilidad estructural que requería de su entrada en dique al regreso a España (LON ROMEO: 1950). Incluso el malestar generalizado en el seno de la escuadra combinada llegó a provocar fricciones dentro del mando franco-español, atribuidas a la lentitud de algunos navíos españoles, como el *Atlas*, el *América* y el *España* (DESBRIÈRE: 1907. LON ROMEO: 1950). Las tensiones culminaron el 22 de julio de 1805, en el combate de Finisterre, cuando los españoles –y el propio Napoleón, que preguntó a su ministro de Marina, Decrès: «¿De qué se queja, pues, Villeneuve, de parte de los españoles? Estos se han batido como leones» (FERRER DE COUTO: 1851)– acusaron a los franceses de haberse comportado con cobardía en la batalla.

Aunque la implacable persecución de Nelson no culminó en un enfrentamiento directo en el Caribe, cumplió un objetivo estratégico crucial: negar a la flota de Villeneuve la oportunidad de descansar, reabastecerse y efectuar las reparaciones necesarias. La confusión inherente al plan se materializó en la incapacidad de la flota para sincronizar sus movimientos con otros contingentes, como la planificada unión con la escuadra de Rochefort (FLYNN: 2019). Además, cada día que pasaba, la capacidad de combate de la flota combinada se erosionaba no por la acción del enemigo, sino por la falta de una cadena de suministro eficaz. Cuando la fuerza finalmente regresó a aguas europeas, se encontraba en un estado de agotamiento material y humano –después de navegar entre 3.100 y 3.300 millas náuticas– que la obligó a buscar refugio en el primer puerto disponible, sentando las bases para el desastre final.

Relacionado con lo anterior, pero a menudo soslayado en las narrativas de corte heroico, está el hecho de que, cuando la escuadra combinada regresó a Europa en julio de 1805, Napoleón ya había abandonado su plan de invasión. De hecho, las decisiones de Villeneuve tras el combate de Finisterre –al optar por una retirada cautelosa hacia el sur, en lugar de avanzar con determinación hacia el canal de la Mancha para facilitar el paso del ejército imperial– terminaron de convencer al Emperador de la inviabilidad del plan (FLYNN: 2009). Este movimiento, dictado por la

prudencia y por la escasez de pertrechos –el buque del almirante francés llevaba a bordo «300 enfermos» y disponía apenas de «cuatro días de agua», clara señal del agotamiento de la escuadra tras su prolongada travesía (Lon Romeo: 1950)–, puso fin a la ambición napoleónica de llevar la guerra a territorio británico y comprometió, al mismo tiempo, el futuro operativo de su Marina. Además, las crecientes amenazas continentales, particularmente la movilización de Austria, forzaron al Emperador a una reevaluación estratégica. El 16 de agosto de 1805, Napoleón lanzó un ultimátum a Viena y comenzó a mover su Grande Armée desde Boulogne hacia el corazón de Europa. Este giro estratégico fue crucial: demuestra que Trafalgar no *salvó* a Inglaterra de una invasión que, en la práctica, ya había sido cancelada. La misión de la flota del almirante Villeneuve se transformó; ya no se trataba de asegurar el Canal para una invasión inminente, sino de afirmar el dominio regional franco-español en el Mediterráneo y en el Atlántico.

El *embudo* logístico gaditano (21 de agosto a 8 de octubre de 1805): de Finisterre a Cádiz

Tras el indeciso combate del cabo Finisterre el 22 al 23 de julio de 1805, la flota combinada arribó el 21 de agosto a la bahía de Cádiz en un estado deplorable. El parte oficial de Gravina es un testimonio elocuente de la situación, denunciando problemas críticos, que comprometían gravemente la operatividad de sus navíos, como «la escasez de agua, el considerable número de enfermos con que sus entrepuentes estaban embarazados, y la falta absoluta de medicinas» (Lon Romeo: 1950). Además de la crisis sanitaria y de suministros, los buques presentaban graves averías. Navíos españoles como el *Argonauta*, el *Terrible*, el *América* y el *España* habían sufrido daños significativos en sus arboladuras, jarcias y cascos, o adolecían de falta de mantenimiento. Este era el caso del *Santa Ana*, un imponente tres puentes, que fue alistado a pesar de que su «cobre es viejo», una decisión motivada por la pura necesidad de contar con su potencia de fuego, aun a sabiendas de que su velocidad se vería comprometida (ib.)

La arribada de la flota combinada al arsenal de Cádiz reveló las fracturas crónicas del sistema de aprovisionamiento español, estrangulado por la falta de dinero. La crisis se asentaba sobre tres pilares interconectados de debilidad sistémica: unas severas restricciones financieras que impedían dar una respuesta eficaz a una alarmante escasez de material para reparaciones y de suministros básicos, y un déficit crónico de personal cualificado,

tanto de marinería como de maestranza. Con esta coyuntura, el departamento gaditano se mostró incapaz de satisfacer las necesidades de la escuadra española, y mucho menos las de los buques franceses. La falta de capitales en Cádiz era un elemento fundamental para explicar ese *embudo* logístico. Y esta falta de dinero se debía, también, a los bloqueos británicos, que impedían el normal funcionamiento del comercio gaditano y paralizaban la llegada regular de la plata americana. El consulado de comercio de la ciudad, la primera institución requerida para suministrar caudales con que abastecer la flota combinada, declaró no tener ningún recurso con el que poder cumplir las demandas. La escasez de fondos obligó a los mandos a tomar medidas de austeridad que, si bien eran necesarias, resultaban perjudiciales para la moral. Un ejemplo claro fue la orden de Gravina de desembarcar a los «Jefes y Oficiales del Ejército» que no se consideraban estrictamente precisos. El objetivo era «no agravar tanto la Real Hacienda con las gratificaciones» que les correspondían (LON ROMEO: 1950). Esta medida, aunque lógica económicamente, privaba a la flota de un liderazgo experimentado y transmitía un mensaje de debilidad. De esta forma, Cádiz, lejos de ser un puerto seguro para rearmarse y reponer fuerzas, se convirtió en un atolladero logístico del que no se podría escapar, un escenario que minó la moral, la disciplina y la eficacia de las tripulaciones, presagiando el desastre que se materializaría meses después en las aguas del cabo de Trafalgar.

Analizando los problemas logísticos más acuciantes de la flota combinada, debemos reparar en la producción y calidad del «bizcocho» (galleta naval), el alimento básico a bordo, cuya mala calidad era una queja recurrente (CARTAYA: 2008). El reabastecimiento de una fuerza de miles de hombres confinados en la bahía representaba un desafío logístico formidable. En una comunicación del 2 de septiembre, Gravina aseguraba: «… no se pierde un instante en el reemplazo de los víveres, aguada y efectos del arsenal, redondeándose todos los buques a proporción de los medios que tenemos» (LON ROMEO: 1950). La frase clave, sin embargo, es «a proporción de los medios que tenemos», pues dichos medios eran manifiestamente insuficientes.

También el sistema español de reclutamiento de marinería, basado en matrículas obligatorias, era profundamente defectuoso y había sido mermado aún más por una reciente epidemia de fiebre amarilla –que azotaba recurrentemente Andalucía occidental desde 1800–, lo que provocaba una crónica escasez de marineros experimentados (FERRER DE COUTO: 1851). Sin ellos, los imponentes navíos de tres puentes no eran más que fortalezas flotantes, vulnerables e ineficientes. La Armada española

enfrentaba una grave escasez de marinería que comprometía su capacidad para alistar sus buques[1].

A esta falta de marineros se sumaba la deficiencia de personal de maestranza en los arsenales, provocada por la falta de financiación, que había sentenciado a estos enclaves industriales en la Península. La incapacidad del Erario para pagar salarios competitivos y retener el talento de los trabajadores altamente cualificados impidió realizar las reparaciones y el apresto de los buques con la celeridad que la situación de guerra exigía (Lon Romeo: 1950), Sin suficientes carpinteros de ribera, calafates, veleros y otros artesanos especializados, el mantenimiento de los navíos se convertía en una tarea lenta e incompleta.

La situación dentro y fuera de la bahía de Cádiz presentaba un contraste demoledor. Mientras que la flota combinada se encontraba atrapada y logísticamente estrangulada, la escuadra de bloqueo de Nelson operaba con una eficiencia formidable. El análisis de la correspondencia del almirante inglés, durante este periodo, revela que su principal preocupación organizativa no era la táctica, sino «la distribución de provisiones y suministros de agua» para mantener su flota en la máxima eficacia operativa. La atención de Nelson a los detalles del avituallamiento no era un rasgo de genio aislado, sino la manifestación en el teatro de operaciones de un sistema logístico naval británico que, tras décadas de reforma y profesionalización, se había convertido en el arma estratégica más formidable de su imperio.

El almirante británico contaba con los mercantes fletados por la Transport Board, que se abarloaban a sus buques para aprovisionarlos, pero su principal respaldo era la cercanía de diversas bases principales de avituallamiento. En este papel, Gibraltar otorgó a la flota que bloqueaba Cádiz una ventaja estratégica incalculable. Su proximidad permitía al almirante Nelson y a sus capitanes reabastecerse en Rosia Water y Rosia Bay –agua dulce, víveres, salazones, jarcia y pólvora–, realizar reparaciones menores y obtener inteligencia crucial sobre el estado de la flota combinada sin necesidad de abandonar el teatro de operaciones. Además de Gibraltar, según Eduardo Lon (1950), también fue esencial el abastecimiento que los británicos obtuvieron en la cercana región portuguesa del Algarve, como denunciaba el cónsul español Francisco de Prado Ordóñez por la carga en Lagos de más de 150 pipas de agua y la misma cantidad de bueyes y carneros el 8 de septiembre de 1805.

---

(1) La situación era tan crítica que, en un oficio del 22 de febrero de 1805, Gravina se vio obligado a desarmar la fragata *Rufina* y la corbeta *Paloma*, con el único fin de redistribuir a sus escasas tripulaciones para poder completar las dotaciones de otras embarcaciones consideradas prioritarias. Lon Romeo: 1950.

En cuanto a las dotaciones de los buques británicos, aunque la Royal Navy también recurría a la impopular leva forzosa, el modo en que preparaba profesionalmente el personal enrolado era muy distinto del de las Marinas continentales. Su modelo operativo descansaba en mantener las unidades en el mar durante largos periodos, en el marco de bloqueos casi permanentes, de modo que una exigencia logística –impedir la salida de las escuadras enemigas– se convirtió en un mecanismo de superioridad táctica. La permanencia continuada a bordo generaba una suerte de instrucción diaria: maniobras, artillería, disciplina y vida marinera se practicaban de forma ininterrumpida, con lo que tripulaciones inicialmente heterogéneas acababan alcanzando un nivel de cohesión y pericia muy superior. No era un principio teórico, sino una práctica sostenida. Tras Trafalgar, por ejemplo, muchos de los marineros que llegaron a Gibraltar no fueron licenciados ni autorizados a bajar a tierra, sino redistribuidos de inmediato a otros buques para proseguir las misiones de la Royal Navy. La confianza británica en su cadena de suministro queda patente en la correspondencia de Nelson, quien, hacia el 10 de octubre de 1805, afirmaba con seguridad: «… the question of the provisions was solved» (ILLÉS: 2006).

La decisión de partir: presión política sobre la realidad logística (8 de octubre a 21 de octubre de 1805). De Cádiz a Trafalgar

El testimonio del consejo celebrado el 8 de octubre de 1805 a bordo del buque insignia francés *Bucentaure* demuestra el pesimismo con el que se afrontaba el futuro inmediato de la combinada. Muchos navíos estaban «mal armados, por debilidad de los equipajes» (GONZÁLEZ-ALLER: 2004, t. II), hasta el punto de que se admitió explícitamente que tres de los imponentes navíos de tres puentes (el *Santa Ana*, el *Rayo* y el *San Justo*) acababan de salir del arsenal y no estaban «en estado de prestar los servicios que serán susceptibles cuando se hallen completamente organizados». La flota que se preparaba para enfrentar a Nelson era, en muchos aspectos, una flota de papel.

Conviene subrayar el enorme esfuerzo desplegado por la Monarquía hispánica, a través de sus funcionarios y de los oficiales de la Armada, para abastecer a la escuadra combinada. La capacidad de la Marina española para movilizar en Cádiz recursos a gran escala descansaba en una estructura organizativa sólidamente asentada, aunque sometida entonces a una presión sin precedentes. Instituciones como el Departamento Naval, el Arsenal y la Intendencia y Contaduría de la Provisión de Víveres constituyeron los ejes sobre los que recayó la coordinación de un esfuerzo que iba desde las carenas y reparaciones derivadas del combate hasta el acopio de víveres para

decenas de miles de hombres. A ello se añadió la participación de la sociedad civil, canalizada a través de las corporaciones municipales y del consulado comercial de la ciudad[2]. Entidades, unas y otras, herederas de las robustas reformas borbónicas del siglo XVIII y que demostraron ser un testamento de la resiliencia de una maquinaria burocrática que, si bien estresada hasta sus límites, fue capaz de responder a la urgencia de la situación. Partiendo de esta última idea se puede apreciar mejor el gran desafío de aprovisionar a una fuerza de casi treinta mil hombres en Cádiz para una campaña que se preveía de varios meses. Un reto al que España estaba obligada por el compromiso adquirido en enero de 1805, y que estipulaba la obligación de equipar los buques anclados en Cádiz con víveres para seis meses –la provisión de los componentes de la ración estándar de un marinero español

Tabla 1. PROVISIÓN DE PERTRECHOS (OCTUBRE DE 1805)

Fecha	*Partida*	*Cantidad/unidad*	*Destino/observaciones*
01/10/1805	Trigo para galleta	12.000 fanegas	Para completar 3 meses de víveres de la escuadra imperial en Cádiz
01/10/1805	Fondos para víveres	500.000 reales	Menestra fina, moliendas de trigo, acarretos y jornales
01/10/1805	Fondos para sanidad	100.000 reales	Pago de hospitales (reintegro de estancias adeudadas)
03/10/1805	Distribución municipal de fondos	600.000 reales	500.000 a disposición de Gravina
08/10/1805	Ropapara marinería	500.000 reales	Librados para vestir a la gente de mar necesitada
18/10/1805	Hospitalidades francesas adeudadas (aguada)	142.360 reales	Estancias de franceses desde 23 agosto-fin de septiembre
15/10/1805	Traslado por tierra de 200 hombres (de Vigo a Cádiz)	90.759 reales	Dietas y dos pagas para equiparse en viaje

Fuente: GONZÁLEZ-ALLER: 2004, t. II.

(2) Archivo Histórico Municipal de Cádiz, Libro de Actas Capitulares de 1805, leg. 10.161, ff. 527 y 527v.

incluía carne salada, tocino, menestra (legumbres secas), queso y, de manera fundamental, el bizcocho o galleta naval– y agua para cuatro meses (tabla 1).

Además de conseguir los suministros, los mandos de la flota combinada, especialmente los de la escuadra francesa, tuvieron muchos problemas para poder pagarlos. Principalmente porque la carencia de dinero en efectivo en la plaza gaditana, sumada a la incertidumbre del envío de efectos e instrumentos financieros a Francia, hizo muy complicado el que se aceptaran las letras de cambio a girar[3]. La falta de liquidez también sería un gran problema para la parte española, hasta el punto de que Gravina escribía a Godoy: «… la importancia de él para ocurrir a sus necesidades que en el día son más urgentes, por la actual y extrema falta de fondos que tenemos nosotros igualmente, pues pasa de un millón de reales»[4].

Sin embargo, y a pesar de los problemas financieros, España enfrentó de forma admirable la habilitación de la sanidad militar para que atendiera a los cientos de marineros y soldados que llegaron a Cádiz. Los centros sanitarios andaluces, ya de por sí atestados por los constantes brotes epidémicos de fiebre amarilla, atendieron de forma encomiable a los marinos de ambas escuadras. En la tabla 2 puede observarse que el personal sanitario español logró reducir la mortalidad: de 41 fallecidos en septiembre (sumando los dos hospitales gaditanos) se pasó, en los primeros quince días de octubre, a diecisiete, y los ingresos descendieron de 1.600 a unos 1.430.

Tabla 2. Ingresos hospitalarios en Cádiz (septiembre-octubre 1805)

Centro	*Promedio ingresos septiembre*	*Fallecidos septiembre*	*Promedio ingresos 1-15 octubre*	*Fallecidos 1-15 octubre*	*Síntomas*
Hospital Real (Cádiz)	1.100	21	1030	8	Calenturas, crónicos, cirugía, sarna
Provisional 2.ª aguada	500	20	400	9	Calenturas, cirugía, sarna, escorbuto

Fuente: González-Aller: 2004, t. ii.

(3) *Boletín de la Real Academia de la Historia* (BRAH), Col. ECC, Ms. 9/7444, carpeta F n.º 21 (copia), y BRAH, Col. JPG, Ms. 11/8315.

(4) Archivo General de Marina Álvaro de Bazán, Expediciones a Europa, leg. 211.



Vista de la acción en Trafalgar entre el navío *Santa Ana* y el británico *Royal Sovereign*, óleo de Ángel M.ª Cortellini y Hernández. FUENTE: Museo Naval de Madrid / Biblioteca Virtual de Defensa. CC-BY (MNM)

A la postre, la decisión final de Villeneuve de zarpar de Cádiz no se basó en una evaluación estratégica favorable, sino en la presión personal y en el temor a ser relevado del mando. Napoleón, furioso por la inacción de su almirante, al que consideraba «sobradamente cobarde para salir de Cádiz» (FERRER DE COUTO: 1851), había enviado un sustituto –el 17 de octubre Villeneuve se enteraría de que el almirante François E. Rosily-Mesros, su reemplazo enviado por Napoleón, había llegado a Madrid cinco días antes–. Ante la inminencia de su destitución, el francés convocó un consejo de guerra el 8 de octubre. En él, los oficiales españoles más experimentados, como Cosme Damián Churruca, se opusieron firmemente a la salida, advirtiendo de los peligros de «la estación avanzada» y el «mal tiempo» que ya anunciaban los barómetros (ib.) La orden de zarpar fue, por tanto, un acto de desesperación política que ignoró por completo la cruda realidad logística: los buques no estaban

completamente reparados, y las tripulaciones, muchas de ellas de «nueva leva» (ib., p. 116), no se hallaban en condiciones de afrontar una batalla decisiva contra la flota más eficaz del mundo. La suerte –la mala– estaba echada.

Conclusión

La campaña de Trafalgar es uno de los casos más ilustrativos de cómo la logística puede imponerse sobre la táctica y decidir el resultado de una batalla naval. El ambicioso plan de Napoleón para invadir Inglaterra fracasó no por falta de genio militar, sino por subestimar las exigencias de sostener una gran fuerza naval lejos de sus bases: la larga singladura atlántica agotó a la escuadra combinada, y su reclusión en Cádiz, sin capacidad real de recuperación, la dejó incapaz de afrontar un combate decisivo.

Frente a ello, Gran Bretaña había levantado, desde finales del siglo XVIII, un sistema logístico centralizado y profesional –reforzado con la creación de la Transport Board en 1794– que le permitió mantener bloqueos prolongados y bien abastecidos, algo que Francia y España no pudieron imitar. El 21 de octubre de 1805 no vencieron solo la cadencia de fuego británica o la pericia de sus tripulaciones; esa era la consecuencia visible de meses de navegación continua, buen aprovisionamiento y disciplina, frente a enemigos debilitados por la escasez y la inactividad. Trafalgar, en realidad, se había perdido antes, en los despachos y en los arsenales.

El resultado consagró el modelo británico de Estado fiscal-militar: la verdadera superioridad residía en poder sostener la guerra, no solo en librar la batalla. Administradores y contratistas, organizando convoyes, estandarizando suministros y cuidando la salud de las dotaciones, hicieron posible la presencia naval permanente. Visto así, Trafalgar demuestra que la logística, tan a menudo relegada en la historiografía militar, fue en este caso el factor decisivo.

Bibliografía

BARBIER, Jacques A. (1984). Indies Revenues and Naval Spending: The Cost of Colonialism for the Spanish Bourbons, 1763-1805. *Jahrbuch für Geschichte von Staat, Wirtschaft und Gesellschaft Lateinamerikas*, 21, 105-128.

BATTESTI, Michèle (1998). *La bataille d'Aboukir 1798. Nelson confronte la stratégie de Bonaparte*. París, Économica.

BENADY, Tito (1992). *The Royal Navy at Gibraltar*. Liskeard (Cornualles), Maritime Books.
BRENTON, Edward Pelham (1838). *Life and Correspondence of John, Earl of St. Vincent, G.C.B., Admiral of the Fleet*. Londres, Henry Colburn.
CANGA ARGÜELLES, José (1813). *Apuntes para la historia de la Hacienda pública de España en el año de 1811*. Cádiz, Imprenta Tormentaria.
CARTAYA BAÑOS, Juan (2008). La alimentación en la Armada española en la Edad Moderna. Una visión distinta de la batalla de Trafalgar. *Historia. Instituciones. Documentos*, 35, 127-148.
CONDON, Mary Ellen (1972). The Establishment of the Transport Board –a Subdivision of the Admiralty– 4 July 1794. *The Mariner's Mirror*, 58(1), 69-84.
DALY, Scott (2021). «Rock and Oak: A New Naval History of Gibraltar, 1779-1830». Tesis doctoral, University of Southampton.
DAVEY, James (2009). «War, Naval Logistics and the British State: Supplying the Baltic fleet 1808-1812». Tesis doctoral, University of Greenwich.
— (2012). *The Transformation of British naval Strategy: Seapower and Supply in Northern Europe, 1808-1812*. Woodbridge, Boydell Press.
DESBRIÈRE, Édouard (1907). *La campagne maritime de 1805: Trafalgar*. París, R. Chapelot.
DÍAZ-ORDÓÑEZ, Manuel (2016). Presentación del dosier «La logística anfibia: el poder naval del Imperio español en el Mediterráneo durante el siglo XVIII». *Revista Universitaria de Historia Militar*, 5(10), 10-22.
FERRER DE COUTO, José (1851). *Historia del combate naval de Trafalgar: precedida de la del renacimiento de la Marina española*. Madrid, Imprenta de D. Wenceslao Ayguals de Izco.
FLYNN, Matthew J. (2020). Napoleon and Naval Integration. *Journal of Advanced Military Studies*, 11(2), 7-25.
GONZÁLEZ-ALLER HIERRO, José Ignacio (2004). *La campaña de Trafalgar (1804-1805). Corpus documental conservado en los archivos españoles* (2 vols.) Madrid, Ministerio de Defensa, Museo Naval.
GONZÁLEZ ENCISO, Agustín (2020). Guerra y movilización de recursos económicos en el siglo XVIII. Un ensayo historiográfico. *Cuadernos Dieciochistas*, 21, 543-568.
ILLÉS, András (2006). Admiral Nelson's Correspondence in the Campaign of Trafalgar, with a Special Emphasis on the Information Connected to the Franco-Spanish Combined Fleet (October 1805). *Mediterrán Tanulmányok*, 15, 5-19.
JURADO SÁNCHEZ, José (2011). «Gasto militar, crecimiento económico y hegemonía en la época preindustrial: Gran Bretaña y España durante el siglo XVIII». Ponencia presentada al X Congreso de la Asociación Española de Historia Económica, Carmona (Sevilla), 8-10 septiembre 2011.
LAVERY, Brian (2013). «Dockyards and Industry». En COLVILLE, Q. y DAVEY, J. (eds.) *Nelson, Navy & Nation: The Royal Navy and the British People 1688-1815*. Londres, Conway, 58-76.
LEMAIRE, F. (2018). Archéoscopie d'un projet d'invasion: la fouille des baraquements d'infanterie du camp de Montreuil (1803-1805). *Napoleonica. La Revue*, 32(2), 5-48.
LÉVÊQUE, Pierre (2003). *Les officiers de marine du Premier Empire: étude sociale*. Vincennes, Service historique de la Marine.
LLOPIS AGELÁN, Enrique (2011). «España entre la Revolución francesa y la era ferroviaria: convulsiones, crisis y crecimiento económico». Comunicación presentada al X Congreso Internacional de la AEHE, Carmona (Sevilla), 8-10 septiembre 2011.
LON ROMEO, Eduardo (1950) [2005]. *Papeles de la campaña de Trafalgar*. Zaragoza, Institución Fernando el Católico [reimp. dig.]

LUCAS PARRÓN, Francisco David (2017). «La Hacienda española en la transición entre el Antiguo Régimen y el Estado liberal». Tesis doctoral, Universidad Carlos III de Madrid.
MACDONALD, Janet (2004). The Victualling Yard at Gibraltar and its Role in Feeding the Royal Navy during the Revolutionary and Napoleonic Wars. *Transactions of the Naval Dockyard Society*, 2, 49-64.
MAHAN, Alfred Thayer (1912). The Naval War College. *The North American Review*, 196(680), 72-82.
MARCHENA FERNÁNDEZ, Juan y CUÑO BONITO, Justo [eds.] (2018). *Vientos de guerra. Apogeo y crisis de la Real Armada, 1750-1823*. Aranjuez, Doce Calles.
MARICHAL, Carlos (1999). *La bancarrota del virreinato. Nueva España y las finanzas del Imperio español, 1780-1810*. México, Fondo de Cultura Económica.
MEYER, Jean y ACERRA, Martine (1994). *Histoire de la Marine française: des origines à nos jours*. Rennes, Éditions Ouest-France.
MITCHELL, Brian R. y DEANE, Phyllis (1962). *Abstract of British Historical Statistics*. Cambridge University Press.
MONAQUE, Rémi (2021). *Trafalgar: 21 octobre 1805*. París, Passés composés.
MORRISS, Roger (2004). *Naval Power and British Culture, 1760-1850. Public Trust and Government Ideology*. Aldershot, Ashgate.
— (2007). Colonization, Conquest, and the Supply of Food and Transport: The Reorganization of Logistics Management 1780-1795. *War in History*, 14, 310-324.
OBRINGER, Christopher S. (2018). «The Global Impact of British Naval Leadership, 1757-1805». Tesis de maestría, Sam Houston State University.
ROBSON, Martin (2011). *Britain, Portugal and South America in the Napoleonic Wars: Alliances and Diplomacy in Economic Maritime Conflict*. Londres, I. B. Tauris.
RODGER, Nicholas A. M. (2004). *The Command of the Ocean: A Naval History of Britain, 1649-1815*. Londres, Allen Lane.
SCHMIDT, Peer (2004). «Los vales reales y la desamortización de Carlos IV en España (1798-1808). Una perspectiva desde Cádiz, Sevilla y el Reino de Sevilla». En *Memorias del Segundo Congreso de Historia Económica. «La historia económica hoy, entre la economía y la historia»*. México, Asociación Mexicana de Historia Económica-UNAM.
SERRANO ÁLVAREZ, José Manuel (2018). «La gestión económica de la Armada española, 1750-1820». En MARCHENA FERNÁNDEZ, J. y CUÑO BONITO, J. (eds.) *Vientos de guerra. Apogeo y crisis de la Real Armada, 1750–1823* III. Aranjuez, Doce Calles, 317-378.
SUTCLIFFE, Robert K. (2013). «The Role of the Transport Board in the Failure of the Walcheren Expedition in 1809». Tesis doctoral, University of Greenwich.
TORRES SÁNCHEZ, Rafael (2019). «Financiando las reformas borbónicas: gasto militar naval en la España del siglo XVIII». En ÁLVAREZ, J. (coord.) *Hacienda, guerra y marina en el siglo XVIII*. Madrid, Ministerio de Defensa.
— (2025). *Caza al convoy. El triunfo de la Armada española en la independencia de Estados Unidos*. Madrid, Desperta Ferro.

LA BATALLA DE CAVITE Y LA PÉRDIDA DE FILIPINAS

Enrique ESQUIVEL LALINDE
Capitan de fragata retirado

Situación del archipiélago filipino

En el siglo XIX desapareció el modelo que había caracterizado a Filipinas dentro del Imperio español desde el siglo XVI, cuando, en 1565, Andrés de Urdaneta, en la expedición comandada por Miguel López de Legazpi, descubre la ruta para volver al territorio americano –es decir, el «tornaviaje»– y se establece la ruta comercial que se conocerá indistintamente como «Galeón de Manila», «Nao de Acapulco» o «Nao de la China» y que durante los siguientes 250 años unirá los continentes de Asia, América y Europa en uno de los primeros y más prolongados ejemplos de lo que es una auténtica globalización.

Filipinas, y más concretamente Manila, al independizarse el virreinato de la Nueva España, ya no actuaría como base fundamental del comercio entre los tres continentes, se cortaría la ruta de navegación y dejaría de funcionar como proveedor de plata americana hacia China, al igual que como distribuidor de productos asiáticos hacia América y Europa.

Por todo lo anterior, fue necesario redefinir el papel y la significación de Filipinas como territorio de la Monarquía hispánica, puesto que había que mantener la soberanía sobre unos archipiélagos que distaban más de doce mil kilómetros de la metrópoli.

Sin embargo, el cambio estuvo lejos de ser traumático, y en el último cuarto del siglo XIX Filipinas experimentó un notable desarrollo económico que podía haberla convertido en la posesión española más preciada Hay que tener en cuenta que la extensión del archipiélago triplicaba la de Cuba y que su población era seis veces mayor.

A esta revalorización de las islas se llegó por varios factores; por un lado, su posición geoestratégica se había revaluado como consecuencia de las enormes transformaciones que se habían producido en el mundo, particularmente el europeo, debido a la Revolución industrial. Además, la presencia europea en Asia no hacía sino aumentar, y Filipinas compartía con los territorios de su entorno el hecho de ser colonia europea, de la misma forma que Indonesia lo era de Holanda, Indochina de Francia, Birmania, Singapur y Hong Kong de Gran Bretaña o Macao de Portugal.

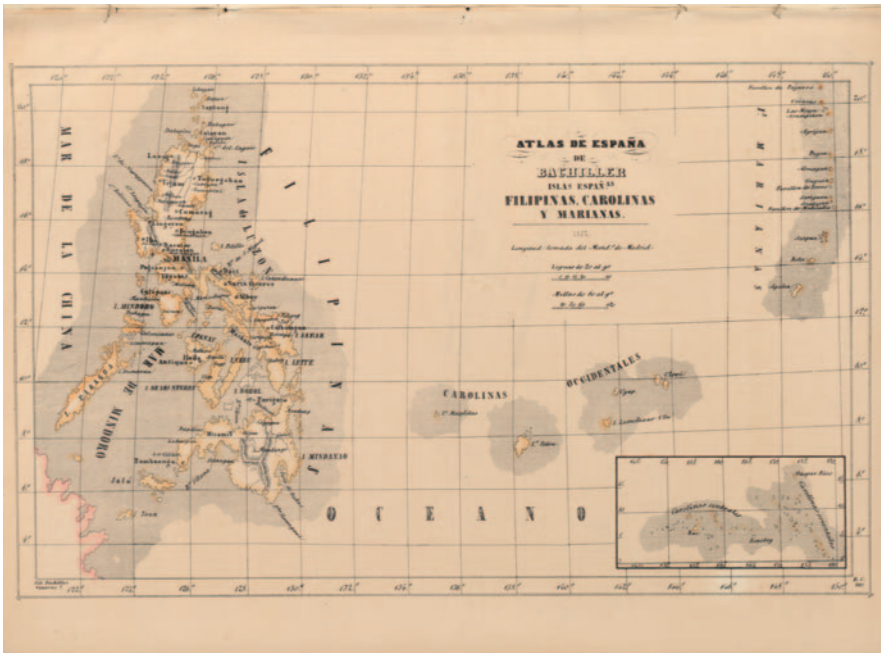
Por otro lado, en 1869 se abrió al comercio marítimo el canal de Suez, lo que supuso que las hasta entonces remotas regiones de los océanos Índico y Pacífico se habían acercado a los mercados europeos, que estaban ansiosos de las materias primas que estas regiones atesoraban. Por desgracia, España era en esos momentos una potencia de tercer orden y no supo aprovechar adecuadamente la oportunidad de progreso económico que se estaba abriendo.

A comienzos de la década de los ochenta, la economía de Filipinas era, según diferentes parámetros –como balanza comercial, exportaciones e importaciones per cápita, universitarios por cada mil habitantes–, la más avanzada del Sudeste Asiático. Comerciantes británicos, franceses, alemanes y de otros países se interesaron por las oportunidades de negocio que el archipiélago magallánico ofrecía (CASTELLANOS: 1997, p. 40).

La economía filipina adquirió un gran desarrollo gracias a que en ese momento se produjo un aumento de la demanda mundial de productos tropicales tales como el azúcar, el algodón, el añil o el arroz, y también el tabaco, el abacá y la copra, géneros todos ellos que podían cultivarse en Filipinas. Además, en 1834 el puerto de Manila se abrió oficialmente al comercio nacional y extranjero, lo que indudablemente contribuyó al florecimiento de las exportaciones y, con ello, al desarrollo económico del archipiélago.

Otro factor importante en este desarrollo fue la mejora de las vías de comunicación (ib., p. 37); en este sentido, es importante destacar que en el año 1892 se inauguró la primera línea de ferrocarril del archipiélago. Además, se mejoraron los caminos y carreteras existentes y se abrieron otros nuevos que facilitaron el transporte de los productos agrícolas que el mercado mundial deseaba.

Sin embargo, es importante destacar que la Administración española nunca consiguió un dominio absoluto sobre la totalidad del territorio, y hubo numerosas zonas de las montañas, del interior de las islas o del sur del archipiélago que permanecieron prácticamente ajenas a la colonización.



«Atlas de España de Bachiller : colección de Cartas Geográficas de todas las Provincias de España, acompañadas de una hoja explicativa. - Madrid : [Litografia de Bachiller], 1852». Biblioteca Virtual de Defensa

En la evolución histórica de la presencia española en las Filipinas, destacó desde el primer momento la importancia que en la vida y en la organización del archipiélago tuvieron las órdenes religiosas. Estas fueron las que crearon escuelas y también universidades en fechas muy tempranas, como la Universidad de Santo Tomás, fundada por los dominicos en 1611, que fue la primera de Asia. En el siglo XIX se podía estudiar en las islas Teología, Filosofía, Derecho, Leyes, Arte y Gramática, Farmacia o Medicina.

Por lo anterior, en las Filipinas decimonónicas existía un grupo importante de personas nacidas en el archipiélago formadas en sus escuelas y universidades, muchas de las cuales completaron su preparación en instituciones españolas y europeas. Este grupo, al que podemos calificar de «ilustrado», fue esencial en la formación de una conciencia nacional filipina.

Un tercer rasgo fundamental de Filipinas fue la importancia que adquirió el mundo chino en las islas, hasta convertirse en un pilar de la sociedad insular. El número de chinos asentados en Manila –cinco mil personas en 1586– pronto superó al de representantes de la Administración española, que empezaron a verlos como una amenaza, por lo que les recluyeron en una zona denominada Parián, donde se podía controlar más fácilmente sus actividades. A fines del siglo XIX se cifraban en torno a 90.000 los chinos que vivían en las Filipinas, a los que se conocía con el nombre de «sangleyes»[1].

Las causas del conflicto

La vida política de Filipinas en el siglo XIX quedó marcada por las Cortes de Cádiz, donde se proclamó la igualdad de derechos de los españoles de ambos hemisferios. Por ello, los criollos, los mestizos y los indígenas del archipiélago pensaron lógicamente que tendrían una mayor participación en la actividad política.

La vuelta de Fernando VII al poder, en 1813, significó el fin de esas esperanzas y el retorno a la antigua legislación. Al contrario que Cuba y Puerto Rico, que recuperarían la presencia parlamentaria en las últimas décadas del siglo XIX, las Filipinas se verían apartadas para siempre de la cámara representativa. Prometer la igualdad y luego negarla tendría como consecuencia una frustración de ese grupo al que hemos denominado «ilustrado» y daría lugar a un proceso de independencia que sería imparable, pues los filipinos eran conscientes de la desigualdad de derechos y oportunidades que tenían respecto a los peninsulares.

Todo ello provocó distintos movimientos y estallidos de violencia sin que las autoridades españolas dieran unas respuestas satisfactorias. De ahí que, a finales de siglo, los filipinos pasaran de la lucha por el autogobierno a la revolución independentista.

El primer líder e ideólogo del movimiento nacionalista filipino fue José Rizal, quien en 1892 fundó la Liga Filipina. En un principio, Rizal planteó reivindicaciones moderadas, sin cuestionar la pertenencia del archipiélago a España. Pero, al comprender que los españoles nunca atenderían sus demandas, impulsó la lucha por la independencia, aunque siempre estuvo en contra de cualquier acción violenta. Aun así, sus ideas parecieron tan

---

(1) Esta denominación se aplicaba tanto a los chinos de Manila en particular como a los de Filipinas en general. Probablemente derive del término chino *changlay*, «los que vienen con frecuencia».

subversivas que las autoridades españolas lo exiliaron a Dapitán, en el sur de las islas.

Fue esto lo que permitió que el «Katipunan», un movimiento revolucionario promovido por Andrés Bonifacio, se hiciera con el liderazgo de la insurrección. Bonifacio era mucho más radical que Rizal y su movimiento era totalmente revolucionario en sus planteamientos: aspiraba desde un principio a la independencia y era partidario del uso de la violencia para conseguir sus objetivos.

El Katipunan se fue extendiendo gracias a una gran labor de propaganda en la que desempeñó un papel fundamental el periódico *Kalaayan*, en el que se llamaba ya abiertamente a los filipinos a la lucha armada contra los españoles. De modo paulatino se fue organizando, además, una lucha de guerrillas que contó con gran apoyo entre los indígenas. Era evidente que el archipiélago, por su geografía y su vegetación, era un lugar ideal para llevar a cabo una guerra de este género.

Así se llegó a la sublevación llamada de Balintawakel, que tuvo lugar el 26 de agosto de 1896. Aunque el gobernador general de ese momento, Ramón Blanco, ofreció un periodo de gracia de 48 horas, en el que los insurrectos podrían rendirse sin sufrir represalias, sus esfuerzos fueron inútiles y el movimiento se propagó inicialmente por Manila y sus alrededores, extendiéndose enseguida por el resto del archipiélago, ganando cada vez más adeptos.

Ante el aumento de los problemas insurreccionales, el 30 de agosto Blanco declaró el estado de emergencia, decretó el embargo de bienes de los rebeldes y de sus posibles apoyos, y pidió refuerzos a la Península. Con las fuerzas que tenía en Manila, más las llegadas de otras partes de Filipinas, el gobernador consiguió defender la capital, pero le fue imposible detener la insurrección en el resto del archipiélago.

La estrategia de Polavieja

Polavieja llegó a las islas Filipinas el 3 de diciembre de 1896, en principio para ocupar el puesto de segundo de Blanco. Sin embargo, solo unos días después (el 8 de diciembre) sería nombrado gobernador general, capitán general y general en jefe del Ejército.

Su mando fue mucho más enérgico que el de su predecesor, e inmediatamente llevó a cabo una acción más contundente para acabar con los insurgentes. Pidió refuerzos a la Península y, con ellos, intensificó la lucha contra los revolucionarios. Sin embargo, Polavieja no consiguió la pacifi-

cación completa, ya que los insurrectos trasladaron la contienda a otras provincias que hasta entonces habían permanecido en paz y donde la presencia española era poco numerosa. El gobernador solicitó entonces veinte mil hombres de refuerzo para acabar con la rebelión. Esta petición de aumento de fuerzas no pudo ser proporcionada por el gobierno español, por lo que el general, escudándose en su estado de salud, presentó su dimisión en marzo de 1897, aunque se mantuvo al frente de las tropas hasta la llegada de su sucesor.

Al mismo tiempo, en las fuerzas independentistas surgió un problema de liderazgo. Andrés Bonifacio comenzó a ser cuestionado en sus propias filas por sus carencias de liderazgo y militares, y fue sustituido por Emilio Aguinaldo, miembro de una familia mestiza chino-filipina, que había desempeñado cargos municipales en la ciudad de Cavite. Convertido en oficial de las tropas revolucionarias, sus triunfos en las batallas en torno a Cavite, núcleo principal de la insurrección, aumentaron su ascendiente entre los revolucionarios.

Las disensiones continuaron en el movimiento insurreccional, y Bonifacio acabó siendo acusado de traición y condenado a muerte. Aunque Aguinaldo le indultó, el fundador del Katipunan fue asesinado el 10 de mayo de 1897. Aguinaldo se convirtió de esa manera en el líder indiscutible del movimiento independentista filipino.

Pacificación provisional

El general elegido para sustituir a Polavieja, Fernando Primo de Rivera, llegó a las islas en mayo de 1897. Primo de Rivera, que conocía el archipiélago por haber estado destinado allí anteriormente, intentó llevar a cabo una nueva política con los independentistas, combinando las acciones bélicas con las diplomáticas.

En un principio mantuvo las medidas implantadas por Polavieja y consiguió pacificar la provincia de Cavite, obligando a Aguinaldo y a sus hombres a refugiarse en las montañas situadas al norte de Manila, en la misma isla de Luzón.

Pese a estos triunfos parciales, la insurrección no acababa de sofocarse y las guerrillas se extendían por el archipiélago. Primo de Rivera apostó entonces por negociar un acuerdo en el que los insurrectos aceptaran deponer las armas. Las negociaciones fueron largas, pero en diciembre de 1897 se llegó a un pacto conocido como de Biak Na Bató. En él se establecía que España pagaría una cantidad de dinero a los rebeldes a cambio de que entregaran las armas y reconocieran la soberanía española.

Además, se establecía que Aguinaldo y los principales líderes revolucionarios se exiliarían en Hong Kong.

A principios de 1898, el Gobierno, pensando que las Filipinas estaban cerca de ser pacificadas, intentó implantar unas tímidas medidas autonomistas que puso en marcha el nuevo gobernador, Basilio Augustí, al llegar a las islas en abril de 1898. Sin embargo, estas medidas, además de ser escasas, se adoptaban demasiado tarde, y la lucha de los filipinos por su independencia no había terminado. La realidad es que los líderes independentistas solo estaban esperando un momento más oportuno para reanudar abiertamente la batalla en pro de su independencia, objetivo al que nunca habían renunciado. La ocasión se les presentó en el momento en que Estados Unidos declaró la guerra a España.

Montojo

La primera vez que el almirante Montojo estuvo destinado en Filipinas fue en el año 1860, como alférez de navío. En 1887, ya como capitán de navío, llega por segunda vez y observa muchas diferencias en las costumbres y modo de comportarse de los filipinos respecto a los españoles. Diez años después, el 7 de enero de 1897, llega por tercera y última vez al archipiélago, esta vez con el cargo de comandante general del apostadero y de la escuadra de Filipinas. En ese momento, el cargo de capitán general del archipiélago es desempeñado por el general Polavieja.

Desde el primer momento, la compenetración entre Polavieja y Montojo fue excelente, como demuestra el hecho de que aquel le diera al almirante el mando de la provincia de Cavite, donde los insurrectos eran más activos.

Conviene resaltar, sobre todo porque a veces se ha acusado a Montojo de pasividad, que desde el momento en que llegó a Filipinas su actividad fue incansable. Uno de sus objetivos principales fue poner a sus buques en estado de combate, para lo que ordenó que se efectuaran los trabajos de reparación y mantenimiento que necesitaran, puesto que desde el primer momento se dio cuenta de la lamentable situación en que muchos de ellos se encontraban. En descargo de sus predecesores hay que señalar que las instalaciones navales del Cavite no permitían desarrollar todos los trabajos que los buques necesitaban.

Montojo, nada más tomar el mando de la provincia de Cavite, llevó a cabo una campaña de combate sin descanso contra los insurrectos estable-

cidos en dicho territorio, que era precisamente donde tenían su centro de operaciones los cabecillas de la revuelta, Aguinaldo y Bonifacio. El almirante, con sus buques, batía diariamente las trincheras de los insurrectos en las cercanías de Cavite.

Cuando Polavieja es sustituido por el general Primo de Rivera el 23 de abril de 1897, las relaciones entre Montojo y el gobernador continuaron siendo excelentes, y este le encargó como misión primordial que evitara el desembarco de armas para los rebeldes.

La guerra hispano-norteamericana

A la muerte de Cánovas del Castillo, el 8 de agosto de 1897, asesinado por el anarquista italiano Michele Angiolillo en el balneario de Santa Águeda, en Mondragón, subió al poder el gabinete presidido por Sagasta, del partido liberal. Ante esta situación de cambio de ejecutivo, el general Primo de Rivera dimitió de su cargo de gobernador y capitán general del archipiélago, con el objeto de dejar al nuevo Gobierno libertad para elegir a la persona que le pareciera más adecuada para ejercer ese puesto.

El 20 de enero de 1898, nuestro agregado naval en Washington avisaba de que, de declararse la guerra entre Estados Unidos y España, lo primero que atacaría la Armada norteamericana sería el archipiélago filipino, y enviaba una relación de todos los buques estadounidenses desplegados en el Pacífico. Por otro lado, la composición y potencia de la escuadra del comodoro Dewey eran bien conocidas por los españoles gracias a los detallados informes que enviaba el cónsul español en Hong Kong.

El 11 de abril, Primo de Rivera entregó el mando al teniente general don Basilio Augustín. Con esta acción –cambiar a un gobernador del archipiélago que tenía un conocimiento exacto de la situación, en unos momentos en que se le había avisado claramente de las intenciones norteamericanas de iniciar una guerra, y precisamente en ese lugar–, que, siendo benevolentes, solo puede calificarse de poco meditada, demostraba el Gobierno su falta de previsión y de acierto. Su actitud en esta complicada coyuntura parece indicar claramente que el ejecutivo español pretendía por todos los medios evitar la guerra con Estados Unidos.

En este sentido, es esclarecedor el telegrama recibido en Manila el 5 de marzo de 1898, remitido por el ministro de Ultramar, Moret, al gobernador general del archipiélago: «Siendo muy cordiales nuestras relaciones con el Gobierno americano, reciba VE escuadra en los mismos términos que las extranjeras que han visitado ese puerto».

Otro ejemplo de ese intento de evitar el conflicto nos lo demuestra el hecho de que el capitán general saliente se encontraba a bordo de un buque fondeado en Hong Kong, los días 9, 10 y 11 de abril, pendiente de la respuesta del Gobierno a la proposición que le había hecho de quedarse allí a las órdenes del nuevo capitán general, Augustín, por si pudiera serle de ayuda, como conocedor de la situación del país, para hacer frente al conflicto que todo parecía indicar que se iba a producir. La respuesta del Gobierno a la propuesta de Primo de Rivera, en telegrama el 12 de marzo, decía así: «Visto telegrama de V.E. y no pareciendo inmediata la ruptura con Estados Unidos, puede regresar ...». Tan solo ocho días después, el 20 de abril de 1898, con el pretexto del hundimiento del crucero americano *Maine* en la bahía de La Habana, el presidente norteamericano, William McKinley, declaró la guerra a España.

El conflicto de Cuba no tenía nada que ver con Filipinas, pero la Marina estadounidense tenía antiguos planes estratégicos que sostenían que la escuadra española en el archipiélago podía ser una amenaza en caso de guerra contra España. De este modo, el escuadrón asiático de la Armada de Estados Unidos, al mando del comodoro George Dewey, se dirigió a las islas y el 1 de mayo de 1898 atacó a la flota española, mandada por el contralmirante Patricio Montojo, en su base de Cavite, en la bahía de Manila. El resultado fue la destrucción de todos los buques españoles y un número de bajas superior a las cuatrocientas.

A finales del siglo XIX, los estadounidenses eran plenamente conscientes de que las grandes potencias del momento, como Gran Bretaña, Francia o Alemania, ocupaban cada vez más territorios en Asia, y ellos no querían quedar excluidos de ese reparto.

Por ello, Estados Unidos tenía que aprovechar la guerra iniciada en el Caribe contra España por la isla de Cuba para atacar al mismo tiempo a Filipinas; de esa forma, los norteamericanos tendrían posibilidad de hacerse con un establecimiento frente a las costas de China desde el que proteger sus intereses en Asia. Manila, pues, debía convertirse en la gran base naval norteamericana en Asia oriental, cosa que efectivamente ocurrió.

Situación de la Armada en Filipinas

Cuando, en agosto de 1896, estalla la guerra contra los independentistas filipinos, España disponía en sus posesiones del Pacífico –es decir, los archipiélagos de las Filipinas, las Marianas y las Carolinas– de unos trece mil hombres del Ejército y la Armada, además de la Guardia Civil. Todas estas fuerzas contaban con una amplia mayoría de indígenas entre la

tropa. Durante la guerra contra los insurgentes, las tropas españolas, lógicamente, se tuvieron que incrementar, y al final se llegaron a enviar desde la Península unos treinta mil hombres. El problema era que estas fuerzas tenían que controlar más de siete mil islas pobladas por unos siete millones de habitantes, de los que solo una minoría había nacido en España.

A finales del siglo XIX, la situación de la Armada, en nuestras posesiones del océano Pacífico en general y en las Filipinas en particular, era muy deficiente. No contábamos con arsenales dignos de tal nombre. Solo disponíamos de Cavite, que tal vez reunía unas condiciones adecuadas para los galeones de los siglos XVI o XVII, pero poco podía apoyar a buques del siglo XIX. Entre otras deficiencias, Cavite no disponía de diques adecuados para reparar buques medianamente grandes. Tampoco disponíamos, a lo largo de una costa tan extensa con numerosas islas, de bases intermedias que sirvieran de apoyo a nuestros buques.

Por otro lado, en ese final del siglo XIX, la calidad y características de los barcos que se construían para la Armada en general –y no solo en Filipinas– no respondían a las exigencias del momento. Hay que tener en cuenta que nos encontramos en una época donde los buques de guerra evolucionan a una velocidad vertiginosa. En poco tiempo se había pasado de los cascos de madera a los de hierro o acero; la propulsión cambiaba de la vela al vapor, y la evolución de la artillería era trepidante. Estas transformaciones tan rápidas hacen que las necesidades de personal se modifiquen radicalmente y que se precise un perfil mucho más técnico. La Marina siempre había padecido una crónica falta de personal, pero este déficit ahora no solo afecta al número de hombres, sino también a su calidad, pues los conocimientos técnicos requeridos eran muy difíciles de adquirir sin unas escuelas de especialidad adecuadas. La transformación que se estaba produciendo en los buques de guerra era tan rápida que éramos incapaces de seguirla y, de ese modo, los barcos que se botaban nacían ya anticuados.

En los archipiélagos del Pacífico, la marina de guerra contaba con cuarenta buques. Este número, sobre el papel, podría parecer suficiente, pero lo cierto es que no lo era, no solo por la multitud de islas que estas unidades tenían que vigilar –ya se ha dicho que eran más de siete mil–, y por la enorme extensión de costas que tal cantidad de islas implicaban y que, por lo tanto, debían recorrer, sino sobre todo porque la mayor parte de esos buques no reunían las condiciones de armamento y velocidad que se requerían para un combate naval contra otra escuadra.

Se puede afirmar que la llamada Escuadra de Filipinas servía como mucho para sofocar insurrecciones locales o para combatir a los piratas de Mindanao o Joló. La realidad era que la Marina, y no digamos las defensas



«Plano de la Bahía de Manila : Situada la Ciudad en la Latitud Norte de 74 grados 28 mins. y en Longitud de 137 grads. 21 mins. segun Thenerife, y ultima observación hecha por Mr. Santi año de 1766 [AHIHM-A-9 [8] Mapa 14». Biblioteca Virtual de Defensa

y fortificaciones de las plazas de la bahía de Manila y de Cavite, se hallaban casi como a principios de siglo.

Por otra parte, las condiciones de la base de Cavite, donde se concentraba el grueso de los buques españoles, siempre fueron puestas en duda por la Marina. Ya en 1796, cuando la escuadra al mando de don Ignacio María de Álava acudió a socorrer el archipiélago filipino con motivo de la guerra contra Gran Bretaña, aquel elevó un informe en el que, entre otras cosas, decía: «No siendo Cavite susceptible de hacerse intomable, no solo no puede servir de refugio sino que no es posible que haya escuadra en Filipinas mientras Cavite sea el arsenal» (cit. en BLANCO NÚÑEZ: 1998, p. 7).

En realidad, Cavite no era más que una especie de débil fortaleza diseñada militarmente para hacer frente a un enemigo que atacase desde tierra, como era el caso de los insurgentes filipinos, pero era por completo inútil contra un enemigo que viniese del mar. En 1882, el capitán de navío

Concas, que posteriormente sería el abogado defensor del almirante Montojo en el consejo de guerra que lo condenó, escribía en el número de agosto de la *Revista General de Marina*: «Desde el punto de vista militar Cavite es un absurdo, situado en el fondo de una bahía que, por la amplitud de sus bocas, no son defendibles y que una vez bloqueadas convierten el puerto de refugio en una horrible ratonera». Y añadía proféticamente: «En Cavite nos espera un desastre en la primera ocasión» (ib.)

La Marina, desde mediados de ese siglo XIX, quería establecer en Subig el principal puerto militar del archipiélago filipino. Dicha bahía se encuentra en la costa oeste de la isla de Luzón, unos cien kilómetros al noroeste de Manila. Ahí sí que se podía instalar una base militar que reuniera las condiciones para defenderse de un ataque enemigo por mar, puesto que su boca es muy fácil de defender.

Decía Concas en la defensa de Montojo, refiriéndose a pasar a Subig la base principal de Cavite: «Casi un siglo había pasado desde que se pidió, cuarenta y siete años desde que se trató oficialmente, y diez y siete desde que estuvo separado el dinero para hacerle» (CONCAS: 1899, p. 19); y Filipinas seguía sin contar con un lugar adecuado para defenderse del ataque de una escuadra enemiga.

Hizo grandes esfuerzos el almirante Antequera cuando fue ministro, primero en el año 1876 y por segunda vez en 1884, para establecer la base de la Armada en Subig, pero sus intentos fracasaron por la desconfianza de las fuerzas vivas manileñas, que temían que Manila perdiera su importancia. También el marqués de Estella, en 1880, cuando era gobernador del archipiélago, ante la dificultad de defender la capital intentó hacer de Subig la base principal. En dicho año de 1880 se comenzó a pensar en construir allí un nuevo arsenal, y hasta se llegó a encargar un dique flotante de doce mil toneladas en Inglaterra. Los trabajos para montarlo estaban en marcha cuando se declaró la guerra. Desgraciadamente, el puerto militar no se había empezado cuando llegó la declaración de guerra estadounidense.

Curiosamente, en cuanto los norteamericanos se hicieron cargo de la administración del archipiélago filipino, después de derrotar a los españoles, hicieron realidad la idea española y construyeron la gran base naval de Subig Bay, que todavía hoy continúa en sus manos, tras el paréntesis japonés durante la Segunda Guerra Mundial, y es una de las bases principales de las que poseen en el Extremo Oriente.

El almirante Montojo, ante la crítica situación naval en que se encontraba el archipiélago y la inminencia del conflicto, había pedido a la Península cañones y torpedos. Dos días antes de la declaración de guerra, que fue el 25 de abril de 1898, el ministro de Marina comunicó a Montojo

el envío de setenta torpedos Bustamante que nunca llegaron a pasar el canal de Suez, y el de los cañones Armstrong desmontados de los buques *Numancia* y *Victoria*, los cuales todavía recorrieron menos camino, puesto que no llegaron a salir del arsenal de Cartagena. El mismo 25 de abril, Montojo enviaba el siguiente telegrama a Madrid: «Tengo para combatir el *Reina Cristina, Austria, Isla de Luzón* e *Isla de Cuba*». En total disponía de 6.769 toneladas de material casi inservible para un combate contra una escuadra moderna.

Para resumir la opinión que a los profesionales merecía la llamada «Escuadra de Montojo», basta ver lo que decía don Pascual Cervera en carta al ministro de 7 de marzo del 98: «Nunca he pensado en las fuerzas que los Estados Unidos tienen en el Pacífico y en Asia para el desarrollo de los sucesos en las Antillas; pero siempre he visto en ellas un gran peligro para nuestras Filipinas, que no tienen fuerzas que oponerles, *ni aun parecidas como una sombra*» (cit. en CONCAS: 1899, p. 25 [cursiva en el original).

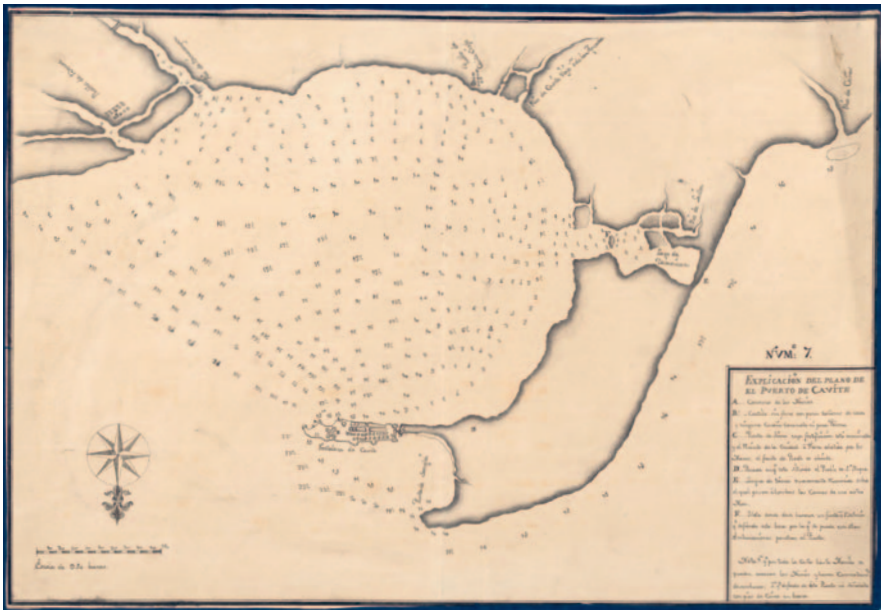
Hasta el 15 de marzo de 1898, es decir, 36 días antes de la declaración de guerra, no fueron enviadas a Subig, desde Manila y Cavite, algunas piezas para defender la entrada de la bahía, que por otra parte eran cuatro cañones ya totalmente anticuados. Pero es que, además, ni siquiera estos cañones estaban listos cuando llegó la flota enemiga, porque no hubo tiempo de terminar las obras indispensables para asentar las piezas.

La batalla de Cavite

Una vez declarada la guerra el 25 de abril, Montojo parte para Subig, suponiendo que los cañones estarían listos para combatir. Sin embargo, al llegar a Subig, y viendo que los cañones no podrían estar montados a tiempo, se resolvió en junta de jefes que aquella posición era insostenible y que no había más recurso que sufrir el combate en la bahía de Manila. Una vez de vuelta solo podía elegir entre apoyarse en Manila o en Cavite. Y decidió irse a Cavite, con la intención de proteger la ciudad de Manila del bombardeo enemigo.

En la batalla que tuvo lugar en Cavite, Estados Unidos desplegó los siguientes buques: los cruceros *Olympia, Baltimore, Raleigh, Condord* y *Boston*, y el cañonero *Petrel*, con un desplazamiento total de unas 19.000 toneladas y velocidades entre 11 y 20 nudos, armados con 53 cañones de grueso calibre y 57 de mediano, así como 10 tubos lanzatorpedos.

Montojo alineaba los cruceros *Reina Cristina, Isla de Cuba, Isla de Luzón, Castilla, Juan de Austria, Velasco* y *Antonio de Ulloa*, y los cañoneros *Duero* y *Lezo*, que sumaban unas 14.000 toneladas, con velocidades



Explicación del plano del puerto de Cavite. Archivo Cartográfico de Estudios Geográficos del Centro Geográfico del Ejército. Signatura: Ar.Q-T.1-C.3-96. Biblioteca Virtual de Defensa

entre 11 y 15 nudos, armados con 40 piezas de grueso y medio calibre y 43 ligeras, así como 13 tubos lanzatorpedos.

Aunque observando los anteriores listados pudiera parecer que había algo de equilibrio entre ambas fuerzas, la realidad es que la situación de la flota española era mucho peor de lo que este balance puramente teórico puede indicar. Desgastados por las continuas operaciones en el archipiélago filipino y faltos de un adecuado mantenimiento, los barcos españoles se encontraban con una operatividad muy reducida, además de no tener las dotaciones completas, siendo la falta de personal acuciante en máquinas y artillería. Por otro lado, dos de los cruceros (el *Velasco* y el *Ulloa*) y el cañonero *Lezo* se encontraban reparando y con la artillería desmontada. Esto se podría haber remediado con artillería de costa y minas. Pero en Manila se carecía de ambas cosas.

Como ya vimos, los cañones fueron prometidos, pero nunca llegaron a enviarse; y en cuanto a las minas, se enviaron tan tarde que el barco que las transportaba tuvo que regresar a España desde Suez al conocer el desastre de Cavite.

Desprovistos los puertos del archipiélago filipino de defensas submarinas y buenos cañones, contando solo con buques ineficaces para un combate naval, con poca velocidad, careciendo de protección, con cañones anticuados, faltos de oficiales, de maquinistas, de condestables, de contramaestres y, sobre todo, de artilleros, era imposible enfrentarse con alguna posibilidad de éxito a una flota moderna como la norteamericana.

Una vez tomada la decisión de salir de Subig, se ha achacado al almirante Montojo que podía haber intentado disgregar sus buques, escondiéndolos entre las intrincadas costas del archipiélago o dirigiéndolos hacia el sur, para obligar al enemigo a buscarlos en lugares apartados y no ofrecer el combate sino en condiciones en que no pudiera ser nunca decisivo. Pero Montojo dejó escrito: «No podía abandonar la bahía de Manila con la Escuadra sin oponerme directamente a la idea que el Excmo. Sr. Teniente General Agustín tenía sobre el particular» (cit. en BLANCO NÚÑEZ: 1998, p. 12).

Para el combate dispuso el almirante los buques acoderados y con todas sus amarras balizadas, con objeto de aprovechar los cañones del *Castilla* y el *Ulloa*. Estos actuaban como pontones, puesto que carecían de propulsión y, por tanto, eran incapaces de moverse sin ayuda, pero sus cañones, sobre todo los del primero, aún tenían cierto valor para el combate. Al disponerlos así, para poner en movimiento los que podían, como hizo valientemente el *Cristina*, no tenían más que picar las bozas y salir avante. Se apoyaba también en los dos cañones montados en Punta Sanglei.

Al llegar la hora del combate, el almirante Colomb, maestro de estrategas, lo resumió así: «Dewey se colocó a tal distancia, que ni buques ni baterías pudieron hacer una contestación adecuada a su fuego, ejecutado con cruel frialdad a modo del que ejecuta un negocio simple, y por el lado español una parada patética de quijotesco valor» (ib.)

El combate finalmente se convirtió en un tiro al blanco; era imposible que tuviera otro resultado, y sus culpables fueron los que lejos de allí habían dejado a una tan próspera y antigua colonia con tan escasa defensa.

Consideraciones finales

Es evidente que la responsabilidad máxima de la pérdida de los archipiélagos españoles en el océano Pacífico recae en los gobiernos de la Restauración. La postura gubernamental de España de ignorar la actitud beligerante de los Estados Unidos contra nuestros intereses resulta incomprensible, a no ser que la política española consistiera en evitar a toda costa el enfrentamiento con Norteamérica.

Probablemente, el proceso emancipador del archipiélago era inevitable, en un momento en el que el pueblo filipino ya tenía una clara vocación de independencia, pero se podía haber intentado atender sus aspiraciones políticas, toda vez que su única aspiración en un principio había sido tener los mismos derechos que los peninsulares.

Desde el punto de vista naval, ha quedado claro que la Marina había estado intentando trasladar la base principal de Cavite a Subig desde hacía más de un siglo, pero siempre con resultados negativos. Por otro lado, es evidente que no se podían mantener archipiélagos tan alejados de la metrópoli sin una Marina adecuada. Porque, como en feliz expresión ha dejado manifestado el capitán de navío Blanco Núñez, la Marina española en Filipinas era un «museo naval flotante».

Probablemente, si los gobiernos de la Restauración hubieran sido conscientes de las posibilidades estratégicas y económicas que ofrecían sus posesiones en el Pacífico, España habría podido jugar en el siglo XX un papel mucho más importante en el contexto mundial.

Bibliografía citada

Castellanos Escudier, Alicia (1997). *Filipinas: de la insurrección a la intervención de EE.UU., 1896-1898*. Madrid, Sílex.

Concas y Palau, Víctor M.ª (1899). *Defensa del general Montojo*. Madrid, Establecimiento tipográfico Sucesores de Rivadeneyra.

Blanco Núñez, José (1998). De Cavite a Santiago. *«La Marina ante el 98 (II). Génesis y desarrollo de un conflicto». Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, 11, 7-20.

Bibliografía adicional

Cervera Pery, José (1998). *La guerra naval del 98. A mal planteamiento, peores consecuencias*. Madrid, San Martín.

Fernández Duro, Cesáreo (1973). *Armada española, desde la unión de los reinos de Castilla y de Aragón*. Madrid, Editorial Naval.

Giner Lara, Pedro y Juan y Ferragut, Mariano [coords.] (2016). *El Galeón de Manila. La ruta española que unió tres continentes*. Madrid, Ministerio de Defensa.

Landín Carrasco, Amancio [coord.] (1991). *Descubrimientos españoles en el Mar del Sur*. Madrid, Banco Español de Crédito.

— (1992). *España en el mar. Padrón de descubridores*. Madrid, Editorial Naval.

Martínez Shaw, Carlos [coord.] (1988). *El Pacífico español. De Magallanes a Malaspina*. Madrid, Ministerio de Asuntos Exteriores, Comisión del V Centenario de Carlos III-Lunwerg Editores

Rodríguez González, Agustín R. (2021). *Urdaneta y el Tornaviaje*. Madrid, La Esfera de los Libros.

CAUSAS DE LA PÉRDIDA DE LA ESCUADRA EN SANTIAGO DE CUBA

Santiago José ACOSTA ORTEGA
Coronel de Intendencia de la Armada

Introducción

La mañana del 3 de julio de 1898, los cuatro cruceros y los dos cazatorpederos de la Escuadra de Operaciones de las Antillas, que mandaba Cervera, intentaron romper el bloqueo al que los tenía sometidos la escuadra norteamericana del almirante Sampson, desde finales de mayo, en Santiago de Cuba. El resultado fue que toda la escuadra quedó destruida, «incendiados y embarrancados el *Teresa, Oquendo* y *Vizcaya*, que volaron, embarrancado y rendido el *Colón*, y los dos cazatorpederos a pique».

La destrucción de la Escuadra supuso para España la pérdida de las últimas provincias ultramarinas, y para la Armada, el convertirse en blanco de los ataques de quienes pretendían hacerla culpable de la derrota. La Armada tuvo efectivamente que soportar ataques manifiestamente injustos –«no me toque usted la Marina» fue el vergonzoso latiguillo que se puso de moda para atacar a la institución– de una opinión pública que, imbuida de un triunfalismo injustificado provocado por una prensa inconsciente, se llenó de indignación tras una derrota inesperada.

¿Tenía Cervera alguna posibilidad de éxito con los medios de los que disponía? Para él y para sus comandantes estaba claro que no, pero aun así aceptó –aceptaron– disciplinadamente el acudir a lo que, forzosamente, solo podía ser un sacrificio inútil. La pérdida de la Escuadra en Santiago no fue sino el inevitable resultado de un cúmulo de decisiones erróneas, de abandono y de desidia política que hay que comenzar a buscar décadas atrás.

La evolución de la Armada de Trafalgar a la Restauración

El XIX es un siglo extraordinariamente convulso para la historia de España: Trafalgar, ocupación francesa, guerra de la Independencia (1808-1813), secesión de los virreinatos americanos (1810-1825), revolución liberal y reacción absolutista, guerras carlistas, cambios dinásticos, pronunciamientos, cambios de régimen, revolución cantonal, para acabar con el Desastre y la pérdida de los restos del Imperio.

La Armada sufrió de lleno todos estos vaivenes, en un siglo que empezó con una derrota naval y que acabó con otra. La Marina experimenta durante este siglo lo que el almirante Álvarez Arenas expresó como «un deseo siempre frustrado de querer volver a ser», constante histórica que, como dice Cervera Pery (1979), refleja el espíritu decimonónico. Tras haber conseguido figurar entre las primeras del mundo durante el siglo XVIII, Trafalgar significó el pistoletazo de salida para la práctica desaparición de la Armada. En efecto, aunque en 1808 aún se contaba con 42 navíos y 30 fragatas, además de numerosas unidades menores (FDEZ. DURO: 1903), durante la guerra de la Independencia la Marina no es que no recibiese gran atención, sino que tuvo que entregar gran parte de su escaso material y armamento para la lucha en tierra, aparte de contribuir con su propio personal; la lucha contra el Francés supuso su ruina. Así, en memoria rendida a la Regencia en octubre de 1812, José Vázquez de Figueroa señalaba: «… sepa todo el mundo que no hay arsenales y que no navegan los buques porque el Erario no puede soportar semejante gasto».

Durante el desastroso reinado de Fernando VII, autor de la famosa frase de «Marina, poca y mal pagada»[1], la Armada sufrió numerosas miserias, de entre las cuales se destacan como las más escandalosas los numerosos casos de jefes y oficiales muertos literalmente de hambre (FDEZ. DURO: 1903, p. 142). Cuando muere en 1833 y comienza el reinado de su hija Isabel II, y a la vez y como consecuencia la Primera Guerra Carlista, podemos decir que la Armada no existe: cuenta con tres navíos y cinco fragatas (ib., p. 365) y, además, en 1834 se suprime el Ministerio de Marina para incluirlo en el de Comercio y Ultramar. Dado que la estrategia naval adoptada por el bando isabelino en la guerra fue la del bloqueo de los puertos vascos en poder de los carlistas, para evitar el contrabando de armas, se hizo preciso comenzar a comprar vapores en Inglaterra, que se

(1) Aunque se le atribuye el haberla dicho por primera vez a su ministro Pedro Tadeo Calomarde.

dotaban con oficiales que se formaban embarcando como guardiamarinas y sin pasar por ningún centro docente.

En 1847, la Marina recupera su ministerio, que a finales de ese año asume Mariano Roca de Togores, marqués de Molins. Molins consiguió incrementar el presupuesto de Marina en treinta millones de reales para la construcción de seis unidades de vapor y dos de transporte[2], un aumento de casi el doble sobre los habituales cuarenta millones que se venían asignando, cambiando así la tendencia. Con el producto de la Desamortización, acordada por las Cortes Constituyentes de 1854, se asignó a la Marina un crédito extraordinario de 175 millones de pesetas para fomento de arsenales y buques, con el que se construyeron y se adquirieron en el extranjero una buena cantidad de unidades, se mejoraron los arsenales y se hizo acopio de materiales. Entre 1854 y 1867 se advierte un sustancioso incremento en las listas de la Armada, tanto en cantidad como en calidad de buques, aunque siguieran figurando en ellas algunos totalmente obsoletos (BORDEJÉ: 1999, p. 279).

El renacimiento de la Armada en esa época permitió expediciones como la de Fernando Poo (1858), la Cochinchina (1858-1863) y la campaña del Pacífico (1863-1866). Lamentablemente, la revolución de 1868, La Gloriosa, y lo que la siguió, hasta la situación de absoluto descontrol y desgobierno que sufrió España durante la Primera República, en la que parte de las dotaciones se sublevaron y se combatió entre buques españoles y en los arsenales de Cartagena y La Carraca, llevó otra vez a la Armada hasta casi su extinción.

La Armada, de la Restauración hasta el Desastre

Tras el pronunciamiento de Martínez Campos en Sagunto el 29 de diciembre de 1874, Alfonso XII llega a España en la *Navas de Tolosa* en enero de 1875. Se encontraba el nuevo rey con una nación empeñada en dos guerras civiles (la tercera carlista, que acabó el 27 de febrero de 1876, y la de secesión cubana, finalizada con la Paz de Zanjón el 10 de febrero de 1878). Con el material desgastado y escaso tras las guerras civiles y la revolución cantonal, que había destrozado los arsenales, la marina de guerra estaba otra vez prácticamente desaparecida. A la falta de material se sumaba el caos organizativo propio de una institución que a lo largo del siglo sería dirigida por un total de 140 personas, lo

(2) Decreto de 23 de marzo de 1850.

que viene a dar un promedio de un ministro cada siete meses (BORDEJÉ: 1995, p. 275).

Para empeorar la situación, en los años previos e iniciales de la Restauración, la industria naval española era prácticamente inexistente, afectada por la introducción del hierro y el acero en la construcción y por el atraso tecnológico de la nación, que las leyes librecambistas impedían superar. En el caso de los astilleros estatales, los problemas se agravaban con la ley de contrataciones de 1852 (CONCAS: 1884).

La necesidad de reconstruir la Armada estaba clara para todos, si bien tal reconstrucción no se pudo acometer hasta que no se afianzó la paz. En cualquier caso, y como señala Bordejé, «los exiguos presupuestos asignados a la Marina entre 1875 y 1885 impondrían desaceleraciones, retrasos y obstrucciones al pretendido rearme naval».

En el discurso de la Corona de 30 de diciembre de 1880, Alfonso XII reconocía que las guerras últimas habían obligado a tener abandonados el material de Guerra y Marina, y siendo este motivo de gran preocupación, podía afirmar que había alcanzado mayor impulso, «por ser mayor la urgencia, la Marina militar».

En 1880, el ministro, contralmirante Durán Lira, propuso un proyecto de Escuadra, principalmente destinado a la defensa de las Filipinas ante el peligro que suponía el desarrollo de las flotas de China y de Japón. El plan no llegó a aprobarse en las Cortes, pero sí consiguió que se comprasen varios cruceros y transportes en Inglaterra.

A principios de la década de los ochenta se dio una campaña de prensa, en la que participó la propia *Revista General de Marina*, que propugnaba la necesidad de restauración de la Marina y de reorganización del Ministerio. Periódicos como *El Globo, El Imparcial, La Época* y *El Progreso*, entre otros, se referían con frecuencia al deplorable estado de la marina militar y a la necesidad de que el Gobierno recordase que España era una nación marítima. La prensa además concentró sus ataques, por su supuesta inacción, en el almirante Pavía, ministro por entonces (desde 1881). Por añadidura, se proponían soluciones tales como suscripciones populares para la construcción de barcos, la supresión del arsenal de La Carraca o su entrega a la empresa privada, y el pase de la Infantería de Marina al Ejército. El ministro presentó, junto con el proyecto de presupuesto para el año 1883-1884, una memoria en la que exponía su visión, que comenzaba reconociendo: «… en pocas ocasiones se habrá declarado la opinión pública tan unánime en pro de una idea, como lo fue en estos últimos tiempos, reconociendo como necesidad imperiosa el incremento y desarrollo de la marina militar». Pavía había acordado con el ministro de Hacienda, Sr. Camacho, que se propondría a las Cortes un crédito extraor-

dinario de 250 millones de pesetas para la construcción de la Escuadra, que quería fabricar en un plazo que no excediese de seis años.

Este proyecto no llegó siquiera a debatirse en las Cortes, puesto que, como el crédito que precisaba debía obtenerse de la venta de montes del Estado, al discutirse en el Consejo de Ministros, la oposición del ministro de Fomento, Albareda, hizo que se rechazase por mayoría de votos, provocando la dimisión de Pavía y de Camacho.

A Pavía lo sustituyen, por periodos de pocos meses, primero Rodríguez Arias y luego Carlos Valcárcel, y en enero de 1884 asume la cartera el contralmirante Juan Bautista Antequera. Este llegó con la idea de poner en marcha un programa naval, que encomendó entre otros a un grupo de oficiales de confianza, entonces tenientes de navío de 1.ª, a quienes se conoció como el «Pentágono» (Villaamil, Concas, Ardois, Piñeiro y Auñón). En pocos meses estuvo listo el programa, que incluía principalmente seis acorazados de 1.ª clase y otros seis de 2.ª, de 9.000 toneladas. El programa se presentó al Congreso en junio de 1884, coincidiendo con un sobrante en el presupuesto de material de la Armada, para 1883-1884, de unos doce millones de pesetas. El presidente del Consejo de Ministros, Cánovas del Castillo, ordenó a Antequera que construyese un barco «cuanto más grande mejor» (BORDEJÉ: 1995, p. 169), como preludio del Plan Naval; cuando Antequera le preguntó qué harían cuando se acabasen los doce millones, Canovas le contestó: «Ya lo acabarán». Antequera contrató la construcción de un acorazado, el *Pelayo*, en los astilleros de La Seyne, cerca de Tolón.

La contratación de este acorazado sin la aprobación de las Cortes provocó encendidas polémicas sobre los presupuestos de Marina y su personal, y terminó por hacer fracasar la Ley de Escuadra, paralizada por una crisis ministerial. Antequera, desilusionado, presentó su dimisión, siendo relevado durante unos meses por el vicealmirante De la Pezuela y, tras la muerte de Alfonso XII, en noviembre de 1885, por el también vicealmirante José María de Beránger. Este, que era partidario de la *Jeune École*[3], apartó el proyecto de Antequera, presentando en 1886 su propio Plan Naval, del que ya habían desaparecido los acorazados. Beránger cesa sin poder aprobar su proyecto y es sustituido por Rodríguez Arias. Este presenta un programa naval basado en dos grandes grupos de buques: los cruceros acorazados y los cañoneros-torpederos; además, promete solemnemente que toda la Escuadra sería construida en España. El programa se

(3) Doctrina francesa de la época que propugnaba el final de los acorazados y la construcción de cruceros y torpederos.

convirtió en ley en enero de 1887[4], asignándosele un crédito de 225 millones de pesetas.

Este programa, que es el que produjo el grueso de la Escuadra destruida en Cuba, fracasó en su conjunto, como afirma Bordejé (1995, p. 272), por haber querido realizarlo en los arsenales del Estado, que adolecían de muchas carencias tanto en personal como en material, y en astilleros privados, que en la práctica no existían.

Rodríguez Arias cesa el 21 de enero de 1890, y entre esa fecha y el 14 de diciembre de 1892, en que asume el ministerio el entonces capitán de navío de 1.ª Pascual Cervera y Topete, hubo un total de siete cambios de ministro. Cervera dimitió, tras desempeñar el cargo durante poco más de tres meses, por desacuerdos con el ministro de Hacienda, Gamazo, que pretendía hacer ahorros en el presupuesto cargándoselos al de Marina. A Cervera lo relevó el contralmirante Pasquín, y a este de nuevo el vicealmirante Beránger en lo que sería su sexto mandato. Beránger intentó poner en marcha un nuevo plan, el de 1896, para potenciar el de 1887, aunque prácticamente lo único que pudo conseguirse fue la autorización para adquirir un crucero acorazado en Italia, el *Colón*, que estaba siendo construido para la Marina argentina y al que esta había renunciado por problemas económicos. Este fue el último buque de importancia que entró en servicio en la Armada antes de 1898, y fue asimismo el cuarto de los cruceros de Cervera en el combate de Santiago.

A Beránger lo relevó durante poco más de siete meses el contralmirante Segismundo Bermejo, y a este, finalmente, el capitán de navío de 1.ª Ramón Auñón y Villalón –cinco veces diputado a Cortes–, que fue a quien le cupo la responsabilidad de las operaciones contra Estados Unidos, cesando en marzo de 1899.

La Ley de Escuadra de 1887

Este programa naval tiene especial importancia porque, como ya se ha mencionado, es el que procuró tres de los cuatro cruceros que componían la Escuadra de Operaciones que fue destruida en Santiago de Cuba.

El proyecto de ley se presentó a las Cortes en junio de 1886, y su preámbulo venía a ser una afirmación de los postulados de la *Jeune École* –que, desgraciadamente, se demostraron erróneos–. Como se ha mencio-

---

(4) Ley de 12 de enero de 1887. *Gaceta de Madrid*, núm. 13. Jueves, 13 de enero de 1887.

nado, el plan no preveía un solo acorazado ya que, según Beránger, «las corazas caen definitivamente, como cayeron las de los guerreros de la Edad Media cuando se efectuó la invención de la pólvora»; así, «dentro de un porvenir muy próximo, las escuadras de combate se compondrán de grandes masas de pequeños buques que formarán en extensas líneas de batalla, buscándose en la dispersión y en la insignificancia económica de las unidades tácticas la compensación de los terribles efectos del torpedo perfeccionado …».

La ley se aprobó en enero del año siguiente[5] –habiendo sido ya relevado Beránger por Rodríguez Arias–, contemplando 11 cruceros protegidos (tres de 4.500 toneladas y ocho de 3.200), 6 cruceros torpederos de 2.ª clase de 1.500 toneladas, 4 cruceros torpederos de 3.ª de 1.100 toneladas, 96 torpederos de 1.ª, 42 torpederos de 2.ª y, para servicios especiales (policía y fiscales), 28 cañoneros-torpederos y 20 lanchas de vapor. El texto aprobado añadía un artículo en el que se expresaba que, además de las unidades previstas, se podrían «construir buques acorazados si su necesidad quedase demostrada»; su artículo 2 determinaba que de los 225 millones con los que se dotaba la ley, 190 saldrían del capítulo de construcciones de los presupuestos de la Península, y los 35 restantes, de los de Ultramar.

En la misma fecha de la aprobación de la ley (12 de enero), el ministro encomendó el estudio de los buques que deberían finalmente construirse al Centro Técnico Facultativo y Consultivo de la Marina[6]. El resultado fue que, por real decreto de 13 de octubre de 1887, los ocho cruceros protegidos de 3.200 toneladas se cambiaron por seis cruceros acorazados de siete mil (más adelante, en septiembre de 1888, se añadió un nuevo crucero –el *Carlos V*–, que debería pagarse con los créditos previstos para los torpederos).

Como uno de los objetivos de la ley era potenciar la industria nacional, buscando «el progresivo incremento de nuestras fábricas, el beneficioso aumento de la riqueza pública y la anhelada emancipación industrial de nuestra patria», de los seis cruceros tres deberían ser construidos en los arsenales del Estado (en Ferrol, Cádiz y Cartagena), y los otros tres –junto con tres cañoneros-torpederos– se sacaron a concurso para su construcción por la industria privada en España[7]. La primera de las bases de este concurso establecía que podrían tomar parte en él «todos los constructores españoles o extranjeros que se comprometan a construir en España los

---

(5) Ley de Fuerzas Navales de 12 de enero de 1887. *Gaceta de Madrid*, núm. 13.
(6) Real Orden de 12 de enero de 1887. *Gaceta de Madrid*, núm. 13.
(7) Real Decreto de 28 de diciembre de 1887. *Gaceta de Madrid*, núm. 364.

buques», así como sus máquinas y artillería. Los materiales también deberían ser producidos por la industria española, y españoles deberían ser, al menos en sus tres cuartas partes, los obreros empleados en la construcción.

El concurso lo ganó un empresario del País Vasco, Martínez Rivas, que presentó una propuesta conjunta con un constructor naval inglés, Charles M. Palmer. Firmado el contrato con el Estado el 1 de junio de 1889 para la construcción de tres cruceros –que serían el *Infanta María Teresa*, el *Almirante Oquendo* y el *Vizcaya*–, se formó la sociedad colectiva Martínez Rivas, Palmer y Compañía, y comenzó a montarse la factoría Astilleros del Nervión. Así, en el precio de los buques habría de incluirse, además de la ganancia del empresario, el coste del astillero que tuvo que crearse.

Hasta llegar a la adjudicación, se dieron en la prensa nacional una serie de enfrentamientos entre los distintos grupos licitadores. *El Noticiero Bilbaíno*, órgano de expresión de Martínez Rivas, se enfrentó a los articulistas de otros periódicos madrileños, gaditanos o coruñeses que defendían los intereses de los astilleros de sus respectivas regiones, mientras que de paso criticaba la desastrosa situación de la Armada y la incapacidad de la industria naval del Estado, y propugnaba la necesidad de asociar la Marina con una industria nacional.

La empresa Astilleros del Nervión fue mal recibida por la prensa, que recelaba de la participación inglesa y por eso no veía aquella como plenamente nacional; su oferta había sido además la más cara, pero se le adjudicó porque era la que más seguridad técnica ofrecía por ponerse a su frente Mr. Palmer, que no era ingeniero, pero aportaba sus contactos con empresas británicas. Además, Rivas contaba con que La Maquinista Terrestre y Marítima de Barcelona le construiría las máquinas para estos buques al precio habitual, y lo mismo preveía para la artillería, que debería haber hecho la sevillana La Portilla. Sin embargo, estas casas, al ver el precio a que habían sido adjudicados los buques, pidieron a Martínez Rivas una parte de la prima a él concedida dentro del precio señalado al total de las máquinas y artillería. Y, como este no accedió, el vizcaíno tuvo que construir en los astilleros fábricas de máquinas y artillería, lo que produjo un gasto enorme que lo llevó finalmente a la quiebra.

En ese momento, la Marina había pagado ya al astillero 32 millones de pesetas, pero los trabajos realizados en la construcción de los cruceros no alcanzaban ese valor; el sobreprecio a la postre resultante sobre el coste fijado inicialmente fue de 16,5 millones. La situación saltó a la prensa, que inició una campaña sobre el estado de construcción de los cruceros de Bilbao, campaña en la que se destacó *El Imparcial*. Este, que desde el principio había señalado la incapacidad de los astilleros nacionales para

construir los buques, así como la del Gobierno para hacer cumplir los plazos de ejecución, retomó el tema en enero de 1892 para denunciar el notorio incumplimiento de la empresa. Aunque el Gobierno intentó seguir como si nada hubiese pasado, en abril Astilleros del Nervión tuvo que suspender definitivamente los trabajos, obligando al Ejecutivo a intervenir la compañía.

Aquí podría fijarse el punto de inflexión que sufrió la postura general en España hacia los presupuestos de la Marina; cuando se liquidó el presupuesto extraordinario concedido para la construcción de una Escuadra y el fomento de los arsenales, los políticos y la opinión pública sufrieron la decepción de comprobar que las importantes sumas de dinero empleadas no habían producido el resultado esperado, siendo necesario ampliar los recursos previstos inicialmente (COUSILLAS: 1907).

El tema provocó múltiples debates en el Congreso, alimentados asimismo desde la prensa, especialmente a través de *El Imparcial*. Su director, Rafael Gasset, que era también diputado, presentó en junio de 1894 en el Congreso una proposición incidental para que se investigase qué había pasado con los recursos destinados a la construcción de la Escuadra, trasladando al debate parlamentario las denuncias de su diario; ante el retraso del Gobierno, presentó otra en febrero de 1895. Su periódico publicó la argumentación de su propuesta, que concluía diciendo que, «por la justicia y la utilidad que para el país y para la marina tiene la investigación de lo ocurrido con el crédito de la escuadra y la proposición de medios que eviten un nuevo desastre, estima el Sr. Gasset que debe ser aceptado su pensamiento»[8]. Se nombró finalmente una comisión parlamentaria para informar sobre el estado de la inversión del crédito que debía financiar la construcción de la Escuadra; no obstante, la nueva insurrección cubana, que estalló por aquellas fechas, vino a paralizar prácticamente toda actividad política (SÁNCHEZ ILLÁN: 1998).

No obstante, el despilfarro del que se acusaba a la Armada, a la que se echaban en cara los 225 millones otorgados por la Ley, no fue tal, ya que en realidad nunca recibió esa cantidad. Como dice el almirante Bordejé (1995, pp. 278 y 354ss.), una parte de los 225 millones provendría del presupuesto ordinario, del que anualmente se tomaban los diecinueve destinados a material; 35 deberían obtenerse del superávit del presupuesto de Ultramar, que cuando no se producía no se entregaba, y 33, de un préstamo de Tabacalera, que realmente solo entregó trece (aunque la Armada tuvo que pagar los dos millones de intereses que devengaban los 33).

---

(8) «Los asuntos de Marina». *El Imparcial*, 21 de febrero de 1895.

La Ley preveía 189,9 millones para nuevas construcciones, 22,6 para terminar buques ya en construcción, y 12,5 para arsenales y defensas submarinas. Al no entregar su parte el Ministerio de Ultramar (35 millones), consumirse 29,5 millones en terminar buques en grada anteriores a la Ley, 10,5 en arsenales y defensas submarinas, y otros 25,5 en iniciar obras en buques programados con anterioridad, pero a los que aún no se había puesto la quilla, resultaba que, en realidad, para la creación de la nueva Escuadra quedaban 115 millones. Así, del Plan de Rodríguez Arias se obtuvieron solo siete cruceros protegidos (de los que únicamente tres estuvieron listos en 1898), diez cañoneros torpederos y un buque más.

Esta falta de control debe achacarse, entre otros motivos, a que de estos créditos se extrajeron continuamente cantidades para aplicar a otras construcciones –como al submarino *Peral*–, y a que los buques en grada o en proyecto previos a la ley de 1887 se llevaron cantidades superiores a las previstas.

Cruceros frente a acorazados

La reconstrucción de la Armada en la época se enfrentaba, además de a los problemas de organización, de falta de industria de construcción naval y, sobre todo, económicos, a otro impedimento de carácter técnico, que era la definición de los buques necesarios.

A principios de los años ochenta había tenido un gran impacto la teoría francesa de la *Jeune École*. Esta había surgido como respuesta ante la inferioridad de la Marina francesa ante la británica. Asumiendo que el destino de Francia se dilucidaría en tierra, la Armada debía limitarse a actuar de apoyo al Ejército. Su principal impulsor fue el almirante francés Théophile Aube, que publicó en 1882 *La guerre maritime et les ports militaires de la France*. La idea era proteger el litoral con un cordón lineal de unidades dispersas, para eliminar la tradicional estrategia británica del bloqueo cercano de la costa. Al mismo tiempo preconizaba disponer de cruceros para intervenir en la guerra de corso, y hasta para atacar el litoral enemigo con una rápida retirada.

El acorazado, así pues, ya no sería necesario, puesto que no podría mantener el dominio del mar al ser golpeado por unidades mucho más rápidas (y sobre todo mucho más baratas). La polémica llegó a alcanzar a la clase política: la izquierda apoyaba a la *Jeune École* porque, en su opinión, los acorazados encarnaban «la reacción, y los torpederos, la democracia» (BORDEJÉ: 1997).

En España se dieron también las dos corrientes de pensamiento, con destacados representantes en ambas. Los planteamientos de la *Jeune École* se veían reforzados en nuestro país por los inventos de Peral, Villaamil y Bustamante, además de que, para una Marina como la nuestra, con dificultades presupuestarias crónicas, parecía la solución ideal, pues por el precio de un acorazado se podían construir decenas de torpederos que podían echarlos a pique, o varios cruceros que les igualaran en conjunto en capacidad artillera.

Como exponentes más destacados de ambas posturas podríamos señalar a los ministros Antequera y Beránger. El primero propuso un programa naval (que no tuvo éxito) que contemplaba doce acorazados, mientras que la propuesta del segundo no preveía ninguno y su preámbulo venía a ser una exposición de la nueva teoría, citando incluso al almirante Aube, entonces ministro francés de Marina. Este párrafo del preámbulo del proyecto es muy clarificador:

> «Una tal composición de nuestra flota se halla en armonía no solo con los progresos de la construcción naval y las exigencias tácticas que acaban de evidenciarse, sino también con nuestro estado económico, que desgraciadamente no consiente dispendiosos ensayos, y con el carácter defensivo-ofensivo que probablemente deberá informar nuestros futuros planes de campaña».

Como sabemos, venció la postura del segundo, a quien por ello se le podría achacar, como hizo algún autor, una importante parte de la responsabilidad en la derrota de Santiago, ya que «si hubieran sido acorazados los cuatro buques que perdimos en Santiago de Cuba, no habrían sido como fueron destrozados» (BAAMONDE: 1899, p. 94).

Este empecinamiento en rechazar los acorazados no puede achacarse a desconocimiento, ya que en la propia *Revista General de Marina* de aquellos años pueden encontrarse numerosos artículos que informan de los avances y del estado de las Marinas extranjeras, y especialmente de la norteamericana, además de muchas opiniones de oficiales que argumentaban en favor de los acorazados. La *Naval Defence Act* británica de 1889, por ejemplo, encargaba ocho acorazados de 1.ª clase y dos de 2.ª, y a principios de la década de los noventa los Estados Unidos, asumiendo la doctrina de Mahan, ya habían comenzado a construir acorazados.

Para explicar la derrota, Joaquín Sánchez de Toca (1898), en un capítulo que añadió a su libro *Del poder naval en España* tras el combate de Santiago, afirmaba:

«No ha sido guerra ofensiva ni defensiva, sino acción atropellada y de desconcierto en todo (…) Solo de esta manera se explica que no teniendo como elementos de poder naval sino cruceros que necesitan eludir combates de escuadra y que únicamente pueden ser ofensivos en guerra marítima comercial y en ataque rápido de costas y sobre todo trastornando á distancia las operaciones de escuadras enemigas, se les quitara desde luego á estos cruceros su libertad de fuerza ofensiva …».

El propio Concas dice en su libro sobre las vicisitudes de la Escuadra, cuya primera edición se publicó en 1899, que «los cruceros tampoco deben batirse con acorazados, contra los que su artillería es impotente; pues nadie nos hará la injusticia de suponer que lo ignorábamos …» (CONCAS: 1902).

Los presupuestos de la Armada

El año 1881-1882 supuso para España el comienzo de una época especialmente complicada en lo económico: crisis internacional y pérdida de la inversión extranjera, caída de la cotización de la peseta, quiebra de la plaza financiera de Barcelona, expansión de la oferta monetaria del Banco de España para hacer frente al gasto, enorme volumen de deuda, etc.; además, se registraba un notable aumento de las tensiones sociales.

En el periodo 1881-1902, el gasto público osciló entre un mínimo del 8,1 por ciento en 1900 y un máximo del diez por ciento del PIB en 1889, cifras muy bajas que indican la laxitud de la presión tributaria. El déficit del Estado era en esa época sistemático (a comienzos del siglo XX, la deuda acumulada era de alrededor de un 115 por ciento del PIB), por lo que con los bajos ingresos tributarios había que hacer frente también al pago de la deuda, lo que reducía la disponibilidad para otros gastos y producía un efecto de expulsión (*crowding out*) que perjudicaba a la industria (VELARDE: 1998).

La necesidad de recortar gastos en esta situación acabó sufriéndola la Marina, a pesar de la situación internacional, que no era un secreto para nadie –como hemos dicho, Cervera dimitió como ministro por esta causa en 1892–.

Surgió por aquella época el debate sobre los «presupuestos de la paz», expresión cuya autoría puede atribuirse a don Emilio Castelar, por aquel entonces líder de los republicanos «posibilistas», y que básicamente propugnaba la necesidad de reducir drásticamente el gasto militar de la nación. La propuesta tenía también muchos defensores fuera de su partido.

El año de la dimisión de Cervera como ministro por desacuerdo con los presupuestos de Marina, podían leerse en la prensa elogiosas referencias a la prevista intervención de Castelar en el Congreso, con ocasión de la discusión de los presupuestos de 1892-1993:

> «Su discurso en defensa del presupuesto de la paz, de un presupuesto con reducción del Ejército, con grandes y positivas economías en todos los departamentos, reduciendo los gastos, en fin, al estado de derecho en que vivimos y á las necesidades de una nación angustiada por graves crisis económicas y financieras, será un discurso de grandísima resonancia»[9].

Su planteamiento era que, una vez conquistadas las libertades públicas en el ámbito interno, y manteniendo la neutralidad en el externo, España podría acometer estas reducciones. En sus propias palabras,

> «cada vez que veo poner piedras en las fortalezas y no raíles en el suelo; echar acorazados inútiles al Océano y no vapores mercantes; acrecentar los soldados de nuestras guarniciones y los alardes aparatosos de guerra, mientras nada se hace por un presupuesto de libertad y de paz (…) asáltanme ideas pesimistas (…). Mi campaña parlamentaria será activa y fuera de toda política militante. Defenderé para fuera de España una neutralidad absoluta. (…) Dentro de España pediré un presupuesto de la paz y una política de orden, de trabajo y de progreso»[10].

Desde los distintos periódicos militares (*El Ejército Español, La Correspondencia Militar* o *El Correo Militar*) se rechazaban sus argumentos, afirmando que todas las naciones, sin importar su régimen político, estaban aumentando rápidamente su poder naval.

En cualquier caso, durante la década previa al Desastre, los presupuestos de Marina resultaron escasos y francamente insuficientes con vistas a preparar a la Armada para la guerra, como recordaba después de esta la prensa especializada:

> «Toda consignación aplicada al fomento del ramo naval se ha obtenido á regañadientes y después ha sido vista con un enorme cristal de aumento; (…) estas consignaciones (nunca nos cansaremos de repetirlo) no han alcanzado desde hace muchos años más de un 4½ por 100 del presupuesto general de la Nación, ó sea, proporcionalmente, la tercera parte de lo que invierten en las suyas otros Estados. (…) [Además,] matemáticamente los créditos otorgados

---

(9) *La Iberia*. Madrid, 28 de febrero de 1892.
(10) *La Época*. Madrid, 13 de noviembre de 1891.

fueron siempre pequeñísimos é incapaces de mantener en perfecto estado de instrucción más allá de cuatro ó cinco cruceros»[11].

En los diferentes presupuestos de esos años, el 36 por ciento se lo llevaba la deuda de guerra; el seis por ciento, las pensiones, y el 46 por ciento, el Ejército y la Marina (en una proporción de 6 a 1), quedando un doce por ciento para otras atenciones (BORDEJÉ: 1995, p. 276).

Seguramente, no fue la cicatería mostrada hacia la Marina en sus presupuestos la única culpable de la derrota, pero cuando, tras ella, se empezaron a buscar explicaciones, esta era la que aparecía muchas veces en primer lugar: «… vino el famoso presupuesto de la paz. El Ministro de Marina de aquella época dijo amén, y como consecuencia, nuestros barcos se amarraron de firme en los rincones de los arsenales, y los marinos, sin barcos, buscaron alguna ocupación con que entretener su aburrimiento»[12]. Concas, el comandante del *María Teresa* y capitán de bandera, por tanto, del almirante Cervera, se refiere a don Emilio Castelar como «hombre funestísimo para España (…) autor del presupuesto de la paz y soñador del amor universal, tanto que las construcciones navales las calificaba arrojar millones al Nervión» (CONCAS: 1884).

Como afirma el almirante Bordejé (1995, p. 269), en los trece gobiernos de la Regencia tras la muerte de Alfonso XII, en noviembre de 1885, rara vez un ministro de Marina se atrevió a presentar en los debates parlamentarios o por cualquier otro medio las carencias y las verdaderas necesidades de la Armada, y aún menos a proclamar, como sí hizo Joaquín Costa en 1883, que para España mantener un gran ejército permanente era un lujo, y una Marina, en cambio, una necesidad imperiosa.

El estado de la Escuadra de Operaciones de las Antillas

La fuerza naval en la época se organizaba en la Escuadra de Instrucción, que fue la que formó el núcleo de la Escuadra de Operaciones que se envió a las Antillas. El 1 de enero de 1898, su comandante general era el contralmirante Cervera (desde el 30 de octubre de 1897) y tenía asignados los buques más modernos de la Armada (los tres cruceros de Bilbao más el *Alfonso XIII*, sustituido después por el *Colón*). Estaba previsto también incorporarle en breve dos cruceros acorazados de 1.ª clase: el *Carlos V*, que se estaba terminando en Cádiz, y el *Pelayo*, en obras de moderniza-

(11) Ibídem.
(12) *El Mundo Naval Ilustrado*. Madrid, 15 de julio de 1898.

ción en los astilleros de La Seyne (Francia). Ninguno estuvo listo a tiempo, lo que les ahorró a ambos el Desastre.

Los buques estaban prácticamente recién construidos, pero su nivel de alistamiento era muy bajo, tanto en personal y material como en adiestramiento. Por eso, lo primero que hizo Cervera al tomar el mando (relevando al contralmirante Segismundo Bermejo, ministro de Marina desde el 4 de octubre de 1897) fue pedir permiso para realizar ejercicios tácticos y de tiro. El ministro se lo concedió, aunque con la recomendación de «no gastar mucho, ni en carbón ni en disparos».

Tras los ejercicios, que tuvieron lugar en Santa Pola, la Escuadra se dirigió a Cartagena, donde entró el 28 de enero de 1898 para llevar a cabo su pertrechado y alistamiento, durante un par de meses, antes de salir para Cádiz. En los ejercicios, por problemas en los casquillos de 140 mm, no se pudo disparar esa artillería. De los buques que componían la Escuadra en esos ejercicios, el *Oquendo* entró después en obras por una avería en los condensadores; el crucero protegido *Alfonso XIII* y la fragata blindada *Victoria* también tuvieron que entrar en obras, y el *Colón* salió para Tolón con el fin de solucionar un problema en la expulsión de casquillos en dos piezas de 140 mm que tenía inoperativas –sin conseguir resolverlo–; más tarde se reincorporó a la Escuadra en Cartagena, sin haber llegado a hacer ningún disparo en los ejercicios.

Durante el periodo cartagenero de alistamiento, el almirante Cervera mantuvo un intenso intercambio de correspondencia con el ministro Bermejo, donde se reflejan los múltiples problemas que se encontró allí la Escuadra. El 6 de febrero remitió un informe reservado sobre el estado en que se encontraba aquella:

> «… la artillería de 14 centímetros, principal fuerza de estos buques, está prácticamente inútil, por el mal sistema de sus cierres de culata y la debilidad de los casquillos, de los cuales no hay más que los que existen a bordo. Al *Colón*, que es, sin duda alguna, el mejor de todos los buques que tenemos bajo el punto de vista militar, le faltan sus dos cañones gruesos (…) Los cazatorpederos *Furor* y *Terror* están en buen estado; pero dudo que puedan hacer uso eficaz de sus piezas de 75 milímetros. De los recursos exteriores que necesita una Escuadra se carece, con frecuencia, aun de los más necesarios. En este Departamento no hemos podido rellenar de carbón, y entre Barcelona y Cádiz, solo hemos podido obtener la mitad de la galleta que pedimos, y aun eso contando con 8.000 kilogramos que yo había mandado hacer aquí. No tenemos cartas de los mares de América, y aunque supongo que estarán encargadas, hoy no podríamos operar».

Días más tarde, el 12 de febrero, el almirante le dice al ministro: «… es del todo inadmisible la penuria que tiene este Arsenal».

Los cañones de 140 mm, verdadera fuerza de los buques según el almirante Cervera, disparaban con sus cargas dentro de casquillos. La mayor parte de los que disponía la Escuadra eran de la casa Armstrong, que presentaban el defecto de que, al disparar, expelían los gases por la culata. En el *María Teresa* había salido despedido parte del cierre de un cañón por esta causa, hiriendo a varios sirvientes. Para el capitán de navío Concas, el problema lo había generado la penuria en los presupuestos: «A tal extremo habían llegado las economías del llamado presupuesto de la paz, que al subir al poder el ministerio Cánovas hubo que gastar 5 millones de pesetas en municiones de guerra; lo que tuvo que hacerse atropelladamente, y de ahí la admisión de los famosos casquillos de Armstrong». Como resultado de ello, el primer disparo de los cañones de 14 centímetros fue el que tiraron al enemigo, ocurriendo que en el *Oquendo* un cañón despidió el cierre, matando a todos los sirvientes.

El recurso de personal era también deficitario; a las peticiones de Cervera, el ministro había contestado, en noviembre de 1897: «… se lucha con la falta de personal de Maquinistas, hoy aumentada esta necesidad por los contratados que se van separando del servicio», y en febrero de 1898: «… su relación sobre falta de Oficiales se la he trasmitido, recomendándosela, al Director del Personal; tenemos gran escasez de ellos y especialmente de Alféreces de Navío».

Parece claro, pues, que la Escuadra que se envió a Cuba no estaba en condiciones para enfrentarse a la de los norteamericanos, lo que no era desde luego un secreto para el almirante Cervera:

> «Todavía, si nuestra corta Escuadra estuviera bien dotada de todo lo necesario, y sobre todo bien adiestrada, podría intentarse algo, pero tú dices muy bien que no hay más municiones que las de los pañoles, y yo añado que peor que eso es la falta de organización en todos conceptos, hija de muchas causas, entre las que descuellan la absurda economía de carbón …»[13].

A la pregunta de cómo podría evitarse el desastre, había contestado: «Permitiéndome consumir antes cincuenta mil toneladas de carbón en maniobras y un millar de proyectiles en ejercicios. De no ser así, iremos a un Trafalgar. Acordaos»[14].

Cervera tenía claro que no tenía ninguna posibilidad de vencer en un enfrentamiento con la Marina norteamericana, y así se lo había comunicado

---

(13) Cervera y Topete, Pascual. «Carta a don Juan Spottorno». Puerto Real, 14 de marzo de 1896.

(14) *El Mundo Naval Ilustrado*. Madrid, 15 de julio de 1898.

al ministro; además, el capitán de navío Fernando Villaamil aprovechó su condición de diputado para, tras la junta de Cabo Verde, telegrafiar al presidente del Gobierno, Sagasta, y decirle que veía el sacrificio de la Escuadra seguro, inútil y contraproducente.

La Marina de los Estados Unidos en 1898

La US Navy, en un estado desastroso tras la guerra de Secesión (1861-1865), comenzó a modernizarse bajo el mandato del presidente Chester Arthur (1881-1885); ante el crecimiento de los mercados ultramarinos, y con objeto de controlar las comunicaciones a través de América Central, el país se lanzó a una política de expansión naval cuyo primer paso fue la aprobación de la *Navy Act* de 1883. Durante estos años de la década de los ochenta, la estrategia de la US Navy era sobre todo defensiva, pensando en la protección del comercio y en contrarrestar la posible amenaza de las Marinas sudamericanas.

El planteamiento cambió con el presidente Benjamin Harrison (1889-1893). Ya en su discurso inaugural manifestó su intención de construir barcos de guerra modernos y de adquirir bases de apoyo en ultramar. El partido republicano volvía por entonces a invocar la doctrina del «destino manifiesto», que había justificado su expansión continental en la década de los cuarenta y ahora debería servir para legitimar su expansión marítima. En 1890, Alfred T. Mahan publicaba su famoso *The Influence of Sea Power upon History, 1660-1783*, que tuvo una gran repercusión en todo el mundo y supuso un punto de inflexión en la política norteamericana, pero que sobre todo dejaba claro a los Estados Unidos que para ser una gran potencia se necesitaba el dominio del mar, y que eso solo se lograba con los acorazados.

Ese mismo año de 1890 se aprobó la *Navy Bill*, autorizando la construcción de tres acorazados (*Oregon, Massachusetts* e *Indiana*); dos años más tarde se sumó un cuarto, el *Iowa*. Entre 1894 y 1898, los presupuestos de la US Navy llegaron a sumar un total de más de 241 millones de dólares[15] (en pesetas de la época, unos 1.737 millones); en ese periodo, los presupuestos de la Armada, sumando ordinarios y extraordinarios, llegaron a algo más de 232 millones de pesetas, siete veces y media menos.

---

(15) «Budget of the US Navy: 1794 to 2004». Naval History and Heritage Command. http://www.history.navy.mil/research/library/online-reading-room/title-list-alphabetically/b/budget-of-the-us-navy-1794-to-2004.html

Todo este proceso de fortalecimiento de la US Navy era perfectamente conocido por las instancias oficiales en España, por los informes recibidos tanto de militares destinados en Cuba como del propio agregado naval (teniente de navío de 1.ª Gutiérrez Sobral) o de comandantes de buques españoles. Fernando Villaamil, por ejemplo, que había visitado los arsenales de Filadelfia como comandante de la *Nautilus*, advertía en mayo de 1894: «[Estados Unidos] en estos últimos años, de modo inesperado, dedica su atención y créditos a adquirir buques de guerra que representan la última expresión del adelanto en la arquitectura naval» (CHOCANO: 2018). La *Revista General de Marina* acogía además con frecuencia artículos que describían el crecimiento de la Marina norteamericana.

Como resultado de estas políticas de fortalecimiento de su poder naval, a principios de 1898 la US Navy se componía de 6 acorazados, 2 cruceros acorazados, 13 cruceros protegidos, 6 monitores de acero, 8 viejos monitores de hierro, 33 cruceros no protegidos y cañoneras y 6 torpederos. De esta fuerza, cuatro acorazados (*Indiana, Oregon, Iowa* y *Texas*) y un crucero acorazado (*Brooklyn*), con un total de 47.213 toneladas de desplazamiento y que podían poner en el aire 5.032 kilos de proyectiles por minuto, constituyeron la fuerza principal de la Escuadra del almirante Sampson que se enfrentó a la de Cervera, cuyo núcleo lo formaban los tres cruceros de Bilbao y el *Colón*, que sumaban 27.780 toneladas y cuya potencia de fuego teórica era de tan solo 3.051 kilos de proyectiles al minuto (PLACER CERVERA: 1998).

Epílogo: las causas del fracaso

El capitán de navío Concas, capitán de banderas del almirante Cervera en la batalla de Santiago, hacía muy pocos años después del Desastre la siguiente reflexión:

> «El combate naval de Santiago no se olvidará ciertamente en mucho tiempo; y si Dios no hace el milagro de que los españoles se enteren algo más que hoy se enteran de lo que por el mundo pasa, es posible que en esta tierra siga discutiéndose el pro y el contra como una novedad; por lo que, y cuando el Señor haya llamado a sí a los que hemos figurado en aquel desastre, encomendamos a aquellos que entonces vistan el uniforme de la Armada española mantengan la defensa de [nuestra] memoria (CONCAS: 1901).

No imaginaba quien fuera también jefe del Estado Mayor de Cervera, por la muerte del capitán de navío Bustamante, cuánta razón tenía, pues

todavía hoy, más de 125 años después, siguen escribiéndose libros sobre el tema y discutiéndose en redes sociales extrañas teorías de la conspiración.

Sin entrar en discusiones tácticas ni estratégicas –tampoco políticas–, sobre las que se han escrito infinidad de páginas, en España y en el extranjero, prácticamente desde el día siguiente al Desastre, podemos entrar a valorar si la Escuadra que se envió a las Antillas tuvo alguna oportunidad.

De acuerdo con lo que hemos visto, está claro que no; como en otras ocasiones de nuestra historia, se mandó a combatir a nuestros antecesores con medios inadecuados, insuficientes y sin el adiestramiento necesario. Como decía también Concas, «cuando empezó la guerra, ya estaba de hecho terminada» –muchos años después, el mariscal alemán Rommel afirmaba en sus memorias: «La batalla está combatida y decidida por los logistas antes de que empiecen los disparos», frase que describe exactamente lo que pasó en Santiago–. Aunque el tiempo haya podido diluir o enmascarar este hecho, lo cierto es que para quienes vivieron en aquellos años era una verdad incontestable.

Lo era desde luego para el almirante, que se lo hizo saber al Gobierno, y lo era para sus comandantes, pero también para los observadores externos. Como dice Baamonde:

> «Los mayores errores en la desgraciada administración de la Marina, fueron cometidos por los señores Rodríguez Arias y Beránger. El primero con su afán de proteger una industria privada que no existía en el país, entregándole casi por completo el crédito de doscientos veinticinco millones de pesetas que las Cortes habían concedido para crear una Escuadra, y el segundo, (…) por el capricho de que España solo necesitaba cruceros protegidos con mucho radio de acción …» (BAAMONDE: 1899, p. 94).

Por su parte, Sánchez de Toca, en el mismo año del Desastre, recordaba que los cruceros «necesitan eludir combates de escuadra».

Las estrecheces presupuestarias que la Armada sufrió en los años previos al Desastre hicieron que la Escuadra acudiese al combate sin estar convenientemente alistada y adiestrada, e incluso con escasez de municiones. Las consideraciones económicas terminaron asimismo de decantar la opción de los cruceros sobre los acorazados a la hora de diseñar los barcos que deberían constituir nuestro «poder naval». Es en estas dos razones –la escasez presupuestaria y el erróneo diseño de la Fuerza– donde hay que buscar las verdaderas causas de nuestra derrota en Santiago.

Bibliografía

Baamonde y Ortega, Manuel (1899). *La administración de la Marina española durante el reinado de la Casa de Borbón*. Ferrol, Imprenta de El Correo Gallego.

Bordejé y Morencos, Fernando de (1995). *Crónica de la Marina española en el siglo xix II (1868-1898)*. Madrid, Ministerio de Defensa.

—(1997). Consolidación del pensamiento estratégico y naval en el siglo xix. *Revista de Historia Naval*, 57.

—(1999). *Crónica de la Marina española en el siglo xix I (1800-1868)*. Madrid, Ministerio de Defensa.

Cervera Pery, José (1979). *Marina y política en la España del siglo xix*. Madrid, San Martín.

Chocano Higueras, Guadalupe (2018). *La Armada en la prensa del xix: ¿cuestión nacional?* Madrid, Ministerio de Defensa.

Concas y Palau, Víctor (1884, marzo). Situación de la Marina militar ante la Ley de Presupuestos y la de Contratación General del Estado. *Revista General de Marina*.

—(1902). *La escuadra del almirante Cervera* (2.ª ed., corregida y aumentada). Madrid, Librería de San Martín. (1.ª ed., m.l., m.ed., 1901.)

Cousillas, José (1907, abril). Los Presupuestos de Marina desde 1850 a 1900. *Revista General de Marina*.

Fernández Duro, Cesáreo (1903). *Armada española, desde la unión de los reinos de Castilla y de Aragón* IX. Madrid, Sucesores de Rivadeneyra.

Placer Cervera, Gustavo (1998). La acción naval de Santiago de Cuba: aspectos cuantitativos. *Revista de Historia Naval*, 63.

Sánchez de Toca, Joaquín (1898). *Del Poder Naval en España*. Madrid, Imprenta de los hijos de M.G. Hernández.

Sánchez Illán, Juan Carlos (1998). *El Imparcial* ante la guerra de Cuba. *Historia y Comunicación Social*, 3.

Velarde Fuentes, Juan (1998). La economía del 98. *XVIII Jornadas de Historia Marítima: «Visiones de Ultramar. El fracaso del 98». Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, 32, 33-44.

LA LOGÍSTICA DE OBTENCIÓN Y LOS PROGRAMAS NAVALES DEL PRIMER TERCIO DEL SIGLO XX

Adolfo MORALES TRUEBA
Coronel de Infantería de Marina

Introducción

Entre las múltiples clasificaciones que se pueden realizar de la logística en el ámbito naval militar, se encuentra la de dividirla entre *logística de obtención* y *logística de sostenimiento*. La primera se enfoca en identificar, obtener y preparar los recursos de personal, material y servicios que ha de necesitar la Armada para realizar sus funciones y cumplir sus cometidos, y la segunda, en mantenerlos para asegurar la operatividad de esta herramienta militar.

La logística de obtención, como encargada, pues, de adquirir y desarrollar el material y sistemas de combate necesarios para que funcione la Armada, requiere y requería una dirección al mayor nivel para poder mantener la coherencia y cohesión del conjunto. De nada servía diseñar, fabricar e incorporar un buque de guerra que no fuese útil para los intereses marítimos nacionales, o adquirir un avión torpedero sin prever la producción o la compra de los torpedos que habría de emplear. Debía ser un proceso completo pues, por ejemplo, no solo había que obtener buques con sus piezas de artillería, sino también la munición que habría de emplear en paz y en guerra, en adiestramiento y en operaciones.

La determinación de *qué* unidades y sistemas navales había que adquirir, *dónde* fabricarlas y *con qué* sistemas de armas equiparlas, era una decisión estratégica. Algo que exigía de un enorme esfuerzo intelectual y de planificación, en la medida en que, por ejemplo, en el diseño de un buque,

había que pensar en el escenario en que habría de operar y trabajar hasta muchas décadas después, o lo que había de consumir en paz y en guerra, además de sus necesidades de actualización y modernización años después de su entrada en servicio. La vida operativa de un buque o un submarino en aquellos años podía alcanzar varias décadas.

La importancia de este ámbito era, pues, mayúscula, y la mayor exigencia de la logística de obtención residía en alinear el proceso con los intereses navales nacionales, a la vez que lograr una autonomía nacional suficiente para lograr independencia estratégica en este sector, de manera que otras naciones o servidumbres no condicionaran el desarrollo y las capacidades de la Armada.

Este trabajo va a tratar sobre cuáles fueron las líneas generales del desarrollo de la logística de obtención en la Armada durante el primer tercio del siglo XX, cuando se produjeron muchos cambios en su diseño y concepción y se estructuró un sistema sobre el desarrollo de un nuevo tejido industrial nacional. Un proceso que tuvo notables fallos pero, como se podrá ver, también importantes éxitos cuyas consecuencias han alcanzado el siglo XXI.

Antecedentes

A lo largo del siglo, la Armada pasó por múltiples vicisitudes. La decadencia tras Trafalgar apuntó a una recuperación parcial a partir de mediados de siglo, para concluirlo con un desarrollo tímido y lento que terminó por estrellarse en dos importantes derrotas navales en Cuba y Filipinas en el desastre del 98.

Hasta ese momento, la obtención de nuestras principales unidades navales se basaba en un conjunto de fuentes de escasa eficacia, eficiencia y resultados. La elección y fabricación de buques se realizaba de una manera desorganizada, lo que producía una flota muy heterogénea y con diversos condicionantes y servidumbres que habían de evitarse.

Por ejemplo, algunos buques se obtenían fabricados en los anticuados astilleros militares, localizados en Ferrol, Cartagena y Cádiz, que se caracterizaban ya por la falta de proyectos y por haberse devaluado mucho tecnológicamente en unos años de continua evolución en el ámbito de la construcción naval (ANCA ALAMILLO: 2012, pp. 214-215). También adolecían de escasa coordinación, y en muchas ocasiones tenían que atender al mantenimiento del empleo en sus localidades a la hora de repartir carga laboral entre todos ellos, en vez de a criterios de calidad en el producto. Así se construyeron, por ejemplo, los cruceros de la clase Cardenal Cisneros,

incluidos en el plan de Rodríguez Arias, de 1887: el *Cardenal Cisneros* se fabricó en Ferrol; el *Princesa de Asturias*, en San Fernando, y el *Cataluña*, en Cartagena, tres buques similares elaborados en paralelo, con las consiguientes diferencias.

Por otros condicionantes, también se incorporaron buques fabricados en astilleros civiles, con el desafío que suponía para ellos completar unidades militares a las que había que armar y que tenían unos requisitos y características muy diferentes de las demandadas habitualmente por los buques civiles. Por ejemplo, entre otros, este fue el caso de los cruceros de la clase Infanta María Teresa: el *Infanta María Teresa*, el *Vizcaya* y el *Almirante Oquendo*, que fueron construidos en Sestao, en la sociedad Astilleros del Nervión. Las limitaciones y carencias de estos astilleros, unidas a la necesidad de sostener la actividad y el empleo en Ferrol, provocaron que los tres hubieran de trasladarse allí para terminar de armarse y alistarse (BREY: 1984).

Y, para completar las fuentes de obtención, hay que subrayar el hecho de que en muchas ocasiones los buques militares terminaban adquiriéndose igualmente en astilleros extranjeros, en aquel momento más cualificados y preparados para diseñar y construir modernos buques militares, una alternativa muy empleada, especialmente a partir de 1880. Un recurso mucho menos aceptable que restaba autonomía logística a nuestra fuerza naval, al tiempo que provocaba posteriores problemas de mantenimiento lejos del astillero constructor y vaciaba aún más de capacidad a nuestros propios astilleros, que quedaban retrasados por falta de estímulos para progresar. La construcción en el extranjero añadía además una incertidumbre notable, consecuencia de los condicionantes derivados de la diplomacia o las alianzas de los diferentes países. En este caso se encuentran, por ejemplo, el acorazado *Pelayo* y el crucero *Río de la Plata*, construidos en Francia; el crucero *Gravina* o los destructores *Destructor, Terror, Furor, Audaz, Osado, Plutón* y *Proserpina*, fabricados en Gran Bretaña, o el crucero acorazado *Cristóbal Colón*, construido en Italia[1].

La enorme heterogeneidad y escasa coordinación y control sobre los procesos de construcción, unida a las limitadas posibilidades nacionales, provocaron notables demoras en la incorporación de unos buques que, ya solo por eso, entraban en servicio superados por la evolución naval acaecida en su tiempo de fabricación. Las últimas dos décadas del siglo XIX llevaron a degradar enormemente la capacidad tecnológica de nuestra construcción

---

(1) Alejandro Anca (2012: pp. 217-218) indica que en ese periodo se obtuvieron unidades de Gran Bretaña, Francia, Italia, Alemania e incluso de Estados Unidos.

naval, imposibilitando a nuestros astilleros militares de Cartagena, Ferrol y Cádiz para acometer grandes proyectos, con un resultado escasamente positivo para la operatividad de nuestra fuerza naval.

La creación del tejido industrial

España entró en el siglo XX con su Marina prácticamente desaparecida en la guerra de 1898 contra los Estados Unidos. Si en el *Estado general de la Armada* de aquel año se indicaba que se disponía de 165 buques, en el de 1901 aparecían únicamente 49 unidades. Esto suponía que en menos de tres años el poder naval español había perdido el setenta por ciento de sus efectivos. Y, aparte de este desplome cuantitativo, cualitativamente en aquel conflicto se habían perdido las unidades más modernas, de manera que, tras la guerra, los únicos buques que podían sostener un combate naval frente a homólogos europeos eran el acorazado *Pelayo* y el crucero *Carlos V*.

Tras unos años de incertidumbre, y gracias a un enorme esfuerzo político y económico, a finales de la primera década del siglo se impulsaron un conjunto de reformas conducentes a recuperar el poder naval perdido en aquel conflicto. Su artífice fue el vicealmirante José Ferrándiz y Niño, ministro de Marina del segundo gobierno del líder conservador Antonio Maura, quien las elaboró entre los años 1907 y 1908.

Sus proyectos se estructuraron en tres leyes y un conjunto de normas y disposiciones posteriores[2]. Su resultado se tradujo en la modernización y adaptación de los Reales Arsenales (Ferrol, Cartagena y La Carraca en San Fernando), la reorganización de la estructura y la normativa de personal, y la ejecución de un programa naval –contenido en la primera de las tres leyes– que planteó la construcción de las siguientes unidades: tres acorazados de la clase España, tres destructores de la clase Bustamante, veinticuatro torpederos –de los que finalmente solo se construyeron veintidós–, cuatro cañoneros de la clase Bonifaz y diversos buques menores, como cuatro aljibes, un remolcador y varias barcazas para carbón y municiones[3].

---

(2) Ley de 7 de enero de 1908, de reorganización de los servicios de la Armada y armamentos navales; *Gaceta de Madrid* 8, 1908. Ley de 14 de febrero de 1907, de protección de la industria nacional; *Diario Oficial del Ministerio de Marina* (DOMM) 47, 1907, y Ley de 14 de junio de 1909, de fomento de las industrias y comunicaciones marítimas; DOMM 135, 1909.

(3) Real orden de 22 de noviembre de 1909; DOMM 261, 1909.

La inversión total que exigía el programa alcanzaba los 198,654 millones de pesetas, 135 de los cuales –casi el 68 por ciento– se iban a destinar a la construcción y armamento de los tres acorazados. El resto, además de a financiar las demás unidades citadas, iba a ser dedicado a un fin muy importante: la modernización y adaptación de las bases navales, a fin de poder garantizar la influencia en los mares próximos de las unidades apoyadas en ellas. Un conjunto de actuaciones que iba a renovar las tres principales de tales bases.

En la base naval de Ferrol se iban a invertir 11,15 millones de pesetas, que incluían partidas para la construcción de un dique para grandes buques, el dragado de la dársena y antedársena, el remate de la instalación de la central de energía eléctrica, la adecuación de talleres, la construcción de polvorines, y otras actuaciones dirigidas a apoyar la construcción, mantenimiento y operatividad de los nuevos acorazados. En La Carraca se invirtieron 3,184 millones de pesetas para, entre otros destinos, el dragado de los accesos, la preparación de los talleres de construcción de cañones y montajes y la adquisición de maquinaria para ellos, y la preparación de la fábrica de proyectiles de ejercicios de fuego y experiencias de la Junta Facultativa de Artillería. Por último, a Cartagena se le asignaron 370.000 pesetas, dirigidas, por poner algún ejemplo, a la construcción de nuevos polvorines y a la mejora de accesos.

El resultado indirecto más relevante de la aplicación de estos proyectos fue el nacimiento de la Sociedad Española de Construcción Naval (SECN). Esta se constituyó en Madrid, por escritura pública de 18 de agosto de 1908, con un capital de veinte millones de pesetas y, con más o menos polémica, fue la ganadora del concurso público dirigido a adquirir las unidades antes detalladas (G.ª MTNEZ.: 2007, p. 9). Dicha sociedad, inicialmente participada en un sesenta por ciento por un consorcio de diversos industriales españoles –conocidos como «el grupo bilbaíno»–, y en el restante cuarenta por ciento, por las empresas británicas Vickers Ltd, Armstrong-Whitworth, John Brown Ltd y Thorny-croft, y por la francesa Normand –esta última, especializada en la construcción de torpederos y destructores–, pasó a convertirse en un actor de singular importancia para el recurso del material de la Armada durante el resto del siglo XX.

Para que la SECN llevase a cabo el programa naval adjudicado, se le otorgaron las necesarias facilidades de instalación y se le cedió el uso de terrenos de los arsenales militares. Así, el 23 de junio de 1909 recibió el astillero y la zona industrial de Ferrol, adonde se dirigió la construcción de los acorazados; el 25 de agosto, el astillero de Cartagena, destino de la construcción de los destructores y torpederos, y poco después, los talleres de artillería del arsenal de La Carraca. Desde el mismo momento en que la

nueva empresa se hizo cargo de los terrenos cedidos para su funcionamiento, comenzó las obras necesarias a fin de habilitarlos para su nueva función. Unas obras que supondrían unas mejoras que no se limitarían al recinto del astillero y se simultanearían con las que, presupuestadas en la ley, modernizarían el interior de los arsenales.

En dos años, el astillero de Ferrol incorporó una grada de 180 metros para poder trabajar dos cascos de forma simultánea; un nuevo muelle de 6,5 metros de calado para descarga de materiales, y un nuevo taller de herreros con capacidad para trabajar hasta seis mil toneladas de acero al año. En su órbita, dentro del arsenal se creó un taller de turbinas –de donde saldrían las de vapor de los acorazados, destructores y torpederos de la ley Ferrándiz–, se modernizaron los talleres de calderería, fundición, forja, galvanizado y monturas a flote, y entre mayo de 1910 y mayo de 1913 se construyó el nuevo dique seco planteado en la ley, proyectado por la casa John Jackson & Co. Ltd, que se valoró en 6,7 millones de pesetas y al que se dio el nombre de dique Reina Victoria Eugenia.

En el caso de Cartagena, su astillero estaría dirigido a construir buques menores: destructores, cañoneros y torpederos o submarinos. Dado su buen estado, con las gradas de Santa Rosalía y un dique flotante anexo aptos para su empleo, solo necesitó reformas menores, centrándose prácticamente toda la inversión en la mejora de las instalaciones y maquinaria de los talleres. Sobre el municipio de San Fernando, las actuaciones en las instalaciones de La Carraca se dirigieron principalmente a sus talleres de artillería, para adaptarlos al fin que se les había asignado: fabricar la mayor parte de los cañones de los buques a incorporar, con la relevante excepción de las piezas de 305/50 mm de los acorazados, que serían construidas por la maestranza de Vickers Ltd. en Gran Bretaña, y la mitad de la artillería de 101 mm del *España* y algunas piezas de menor calibre, que se elaborarían en la Fábrica de Armas de Placencia, igualmente propiedad de Vickers. Menos de seis años después, en 1915, los nuevos talleres ya operaban reconstruidos totalmente y dotados de la nueva maquinaria y del utillaje necesarios para trabajar sus nuevos productos.

Como resultado de ello, y gracias a la rápida instalación de los nuevos astilleros de la SECN, España y la Armada asistieron al desarrollo progresivo de un tejido industrial capaz de atender la demanda de construcción de buques de superficie, cuya técnica y diseño incorporaron una extraordinaria transferencia tecnológica de la casa Vickers Ltd. Nuestro país recuperó así la capacidad de producir los principales medios navales en territorio nacional y, con ella, de mantenerlos y modernizarlos con un grado de autonomía cada vez mayor.

De esta manera, y con posterioridad a la ejecución del proyecto de Maura-Ferrándiz, la SECN pudo atender la demanda de buques que fue trasladando la Armada a través de diversos programas, caso de los del ministro Augusto Miranda o del de los que los siguieron en los años veinte y treinta, y que en la mayoría de los casos se inspiraron en diseños británicos. Algo que hicieron atendiendo a las necesidades que identificaba la Armada, aunque luego se vería que conformarían una Marina desequilibrada, con un excesivo número de cruceros y una cantidad muy escasa de buques auxiliares y de escolta, caso de los destructores.

La calidad que se fue imprimiendo progresivamente a la construcción naval permitió que España pasase de tener que obtener buques en el extranjero a finales del siglo anterior, a exportarlos, como sucedió con los dos primeros destructores de la clase Churruca, que se construyeron con motivo del plan de Calvo Sotelo, inicialmente nombrados como *Churruca* y *Alcalá Galiano* y que en 1927 se vendieron a Argentina, donde se renombraron como *Cervantes* y *Juan de Garay*, respectivamente (RAMÍREZ GABARRÚS: 1980, pp. 121-122). Esta realidad fue después ampliada por el gobierno de México con el encargo, en 1933, de la construcción de cinco cañoneros y diez pequeños guardacostas[4]. Lamentablemente, en ese momento se pasaba por una penuria generalizada en esta industria y, con el fin de repartir la carga de trabajo, estas construcciones fueron distribuidas entre diversos astilleros[5].

La artillería, su munición y las armas submarinas

En paralelo al desarrollo del tejido destinado a la construcción de buques, la SECN también impulsó lo necesario para obtener los sistemas de armas, caso por ejemplo de algo tan importante como las piezas de artillería que habrían de dotar a los nuevos navíos. Así, los antiguos talleres del astillero militar de San Fernando pronto se adaptaron para poder fabricar cañones con que dotar a los nuevos buques, con la relevante excepción de las piezas de 305/50 mm de los acorazados de la clase España –que por su complejidad serían construidos en Gran Bretaña por la maestranza de la matriz de la Vickers– y la mitad de la artillería de 101 mm del *España* y

(4) La construcción de dos de esos cinco cañoneros fue asignada a la factoría de la SECN en Ferrol; uno, a la de Matagorda, en Cádiz; otro, a la Unión Naval de Levante, y el quinto, a los astilleros Echevarrieta. Las diez lanchas guardacostas se construyeron en la Compañía Euskalduna de Construcción y Reparación de Buques.

(5) Decreto de 27 de julio de 1933. *Gaceta de Madrid* 210, 1933.

algunas piezas de menor calibre que se elaborarían en la Fábrica de Armas de Placencia, una planta que era igualmente propiedad de la casa británica, que de esta manera creaba una importante sinergia en su capacidad industrial en España.

En 1915, los talleres de artillería de San Fernando ya estaban renovados y dotados con la nueva maquinaria y el utillaje necesarios para trabajar modernas piezas de artillería con la tecnología más avanzada del momento, proporcionada por la casa británica. Como aun así podían ser insuficientes, para complementarlos, en 1917 la SECN construyó una nueva planta siderúrgica en Reinosa (Santander), cuyas instalaciones serían más tarde empleadas en la fabricación de artillería, tanto naval como terrestre. Y pocos años después, en 1928, la capacidad de elaboración de artillería naval que tenía la SECN en San Fernando también fue ampliada y mejorada, al diseñarse y organizarse allí la nueva Fábrica de Artillería de San Carlos, con la posibilidad de construir cañones de hasta 381 milímetros.

Entre los principales logros de la factoría de San Carlos estuvo la elaboración de las torres de los cruceros *Canarias* y *Baleares* –que en aquel momento empezaban su construcción–, sus montajes triples de lanzatorpedos y un largo etcétera que llegó a incluir piezas de 152 mm para el Ejército. Aquellos cruceros, que fueron los buques más avanzados construidos hasta la Guerra Civil, contaron como armamento principal con ocho cañones Vickers de 203,21 mm, distribuidos en cuatro torres dobles que, a excepción de la torre núm. 1 del *Canarias*, que fue elaborada en el Reino Unido y traída desde allí, fueron fabricadas en San Carlos. Como armamento secundario se les dotó de ocho cañones Vickers de 120 mm de doble uso, a razón de cuatro por banda (RAMÍREZ GABARRÚS: 1980, 129-132. G.ª-PARREÑO: 1982, pp. 250-258).

Este nuevo ámbito industrial no se centró únicamente en las piezas de artillería, sino que también se encargó de elaborar sus municiones, minas y cargas de profundidad. No obstante, aquí se mostró una carencia del sistema, puesto que falló aquella parte del proceso conducente tanto a determinar las necesidades de la Armada en aquellos años como a prever la necesaria modernización y reposición. En el caso de las municiones de los cañones navales, dichas necesidades demandaban unos notables *stocks* para emplear en caso de guerra, a los que había que sumar la munición que habría de emplearse tanto en ejercicios y adiestramiento como en operaciones, como sucedió en Marruecos. Y, en lo tocante a estas últimas, también se tendría que haber programado su reposición, unida a la de aquellos proyectiles que caducasen con el paso del tiempo. Y la realidad no fue esa.

En el caso de las minas o las cargas de profundidad, cabe indicar que su fabricación durante este periodo siempre se realizó sobre patente de

diseños extranjeros, caso por ejemplo de las del modelo Vickers-Elia, de escasa carga explosiva y anterior a la Primera Guerra Mundial, que se solicitaron a la SECN entre 1914 y 1917 y llegaron a la Guerra Civil. Un campo en el que, por falta de una demanda continua y de una adecuada identificación de la necesidad, no se progresó para llegar a producir diseños nacionales y en número suficiente. Asimismo, la cantidad calculada fue muy inferior a las necesidades reales, y se careció de prevision para ir reponiendo progresivamente los modelos más anticuados por los diseños más modernos y evolucionados, de manera que, pasados unos años, contábamos con un *stock* de minas navales mucho menor del necesario y organizado sobre tipos obsoletos. Como dato a mencionar, un estudio de 1932 puso de manifiesto este panorama desolador calculando que, frente a unas existencias de 3.400 minas, las necesidades mínimas de ellas se estimaban en más de dieciocho mil.

Como resultado de toda esta deficiente previsión en la obtención de minas, cargas de profundidad y proyectiles de artillería, la Armada y los buques de superficie llegaron al escenario de tensión de los años treinta con notables carencias que impedían una actuación prolongada en un eventual conflicto frente a un adversario naval de relevancia. Un problema muy importante que se puso de manifiesto en la «memoria confidencial» que analizaba la situación y que acompañó al Plan Giral de 1936, que nunca llegó a aprobarse, pero que planteó un notable recurso económico para cubrir estas carencias[6].

La revolución naval de la Primera Guerra Mundial y las nuevas necesidades

Cuando en España se estaban desarrollando el tejido industrial y las bases para poder obtener los buques de superficie y los sistemas de artillería naval que demandase la Armada, el mundo entró en la Primera Guerra Mundial. Este conflicto supuso la mayor revolución en la manera de llevar a cabo la guerra en la mar, de manera que las enormes flotas que entraron en él basando sus operaciones en el enfrentamiento entre buques de superficie, usando como arma principal la artillería naval, hubieron de hacer

(6) Archivo Histórico Nacional, Diversos, José Giral, leg. 8, N.2. «Memoria confidencial del estado actual de nuestras fuerzas navales y de las necesidades para establecer la base de nuestra defensa naval, que presenta el ministro de Marina al consejo de ministros y a la comisión de Marina de las cortes como explicación y complemento del proyecto de ley de construcciones y habilitación de bases navales que se acompaña».

frente a la aparición del submarino y de la guerra bajo el agua, o a la del avión y el inicio de la guerra aeronaval, un espectro que centraría el desarrollo de las Marinas más avanzadas durante el periodo de entreguerras. Con ello, un arma submarina como los torpedos se convirtió en algo esencial. Esta revolución obligó a la Armada a adaptar sus logísticas de obtención a las nuevas necesidades identificadas y, con ellas, a diversificar el tejido industrial y reconvertirlo para ser capaz de fabricar submarinos, aeronaves y torpedos.

En el caso de los submarinos, la manera de afrontar el problema fue empezar dirigiéndose a países extranjeros que pudieran proporcionarnos sumergibles ya fabricados. Así, en primer lugar se firmó un contrato con la empresa estadounidense Electric Boat –que, al igual que la SECN, estaba ligada a Vickers– para adquirir el primero de ellos: el *Isaac Peral*, que fue construido en los Estados Unidos y entregado a la Armada en enero de 1917, siendo el primer buque de guerra español en emplear motores diésel (RAMÍREZ GABARRÚS: 1983, pp. 41-43). Y, casi simultáneamente, se acordó otro compromiso con Italia para que cediese a España los tres últimos submarinos de los veinticuatro del modelo F, que se estaban construyendo en los astilleros Fiat-San Giorgio de La Spezia, basados en un diseño del ingeniero Cesare Laurenti.

Una vez incorporados estos cuatro submarinos extranjeros, el segundo paso fue conseguir tecnología para poder construirlos aquí en España. Y así, se obtuvo la licencia para fabricar seis unidades del modelo americano 105-F, también de Electric Boat, que formaron la clase B (ib., pp. 66-68). El caso de este programa fue un acierto, por cuanto la necesidad se abordó de manera completa y en 1921 ya se habían comprado cien torpedos de 450 mm para ellos, una previsión que permitió que llegasen a los años treinta siendo los únicos buques o aeronaves que contaban con suficiente cargo de combate de esta compleja arma submarina.

Tras ellos, se dio el tercer paso: consolidar la capacidad tecnológica de construir submarinos en España dando el salto a un modelo de mayor tamaño y desarrollo, igualmente realizado con un diseño de la empresa Electric Boat, en este caso el modelo S, que produjo otros seis submarinos que formaron la clase C (ANCA ALAMILLO: 2008, p. 69. RAMÍREZ GABARRÚS: 1983, pp. 73-78). Todos ellos fueron fabricados en las instalaciones de la SECN en Cartagena, que de esta manera se especializó en la construcción de buques sumergibles, un recurso muy sensible y a la vez importante en aquellos años.

En esa época, por parte de la industria española se elabora un proyecto de submarino de gran interés; en paralelo al desarrollo de la clase C en la SECN, el industrial Horacio Echevarrieta produjo en sus astilleros un proto-

tipo de submarino denominado E-1. Este sumergible se basó en un proyecto de la empresa holandesa Ingenieurskantoor voor Scheepsbouw, tras la que se encontraban financiación y asistencia técnica proporcionadas por el gobierno alemán (BERDAH: 2005, pp. 18 y 24-25. RAMÍREZ GABARRÚS: 1983, pp. 96-97). Fue botado en octubre de 1930 y mostró ser un buen submarino, posiblemente superior a los diseños de la SECN. A pesar de ello, y no obstante estar listo para ser producido en serie, fue rechazado y finalmente vendido, en diciembre de 1934, a Turquía, donde sirvió de forma eficiente durante varios años bajo el nombre de *Gür* (RAMÍREZ GABARRÚS: 1980, p. 148).

A comienzos del régimen republicano, la Armada contaba entre sus prioridades la de incrementar el número de submarinos para dotar a su fuerza naval. En el momento en que rechazó la oferta de Echevarrieta, optó por dar el siguiente paso y elaborar un diseño con un mayor grado de nacionalización que la clase C, de manera que se ganase autonomía e independencia en la construcción de esta arma. Así, se impulsó la obtención de tres sumergibles de un tipo que inicialmente se denominó Sigma II, cuya elección en perjuicio del proyecto del E-1 de Echevarrieta puede justificarse por dos cuestiones[7]. La primera fue política, en tanto que Alemania era la que se encontraba detrás del prototipo, y la segunda, más importante, de carácter industrial; escoger el E-1, un producto desarrollado sobre la base de un proveedor y una tecnología completamente extranjera, aun cuando hubiera sido fabricado en España, iba en detrimento de la industria naval española y sus capacidades futuras.

Aunque la decisión fue comprensible, el resultado fue nefasto. Su construcción, que desde el inicio hubo de enfrentar numerosos retrasos y desafíos técnicos, sufrió además el abandono durante la Guerra Civil. Finalmente, el programa proporcionó los tres submarinos de la clase D, cuya primera unidad (el D-1) no fue entregada hasta 1947. Una clase que desde el inicio mostró estar superada y que adolecía de tantas deficiencias técnicas y problemas de seguridad que sus unidades terminaron siendo empleadas únicamente para adiestramiento de dotaciones, alejadas de funciones operativas. Aun así, se puede decir que hasta 1936 se había logrado desarrollar una capacidad de construcción propia que permitió obtener doce sumergibles de las clases B y C con notable éxito.

En el caso del arma aeronaval, la manera de afrontar el problema tuvo ciertos matices. Por un lado, se optó por adquirir en pocos años múltiples

(7) Ley de 30 de agosto de 1932. *Gaceta de Madrid* 245, 1932.

aeronaves extranjeras, diseñadas y fabricadas fuera de España, desde los primeros aparatos Avro 504-K a hidros F-3, F-6, Machi 18 y 24, Savoia 13, 16 y 16-bis, Martynside F-4, Blackburn-Swift, Parnall-Panther, Savoia 62 hasta los Dornier Wal, en un tiempo en el que el desarrollo técnico de la aeronáutica avanzaba a una velocidad vertiginosa y la producción de nuevos aviones era continua. Por otra parte, conforme en España se empezó a disponer de capacidad técnica, se optó por obtener licencias y fabricar o montar aparatos igualmente diseñados por otros países. Algo que fue posible gracias a que en 1923 se había fundado la empresa CASA, que pronto fue capaz de hacerse cargo de esas funciones, caso del contrato firmado el 28 de enero de 1931 por la que esta se encargaría de construir veintisiete aviones torpederos. El modelo escogido para ello fue el Vickers Vildebeest, del que veinticinco unidades serían construidas en la factoría de la empresa en Cádiz y montadas en la de Sevilla, y dos vendrían directamente fabricadas desde Gran Bretaña.

Aunque bien es verdad que no se impulsó el desarrollo de ningún aparato para la Aeronáutica Naval, no es menos cierto que sí se dispuso de motores y piezas fabricadas en España que fueron empleadas como componentes o repuestos, caso de los motores de La Hispano-Suiza. En el campo de la anécdota, aunque no estaba pensado para incorporarse a nuestros medios aeronavales, el portahidros *Dédalo* colaboró en las pruebas que se le realizaron al autogiro diseñado por Juan de la Cierva, que llegó a despegar y tomar desde esta plataforma.

Mención aparte requiere el capítulo de los torpedos, el arma submarina más avanzada de aquellos años, esencial para enfrentarse a grandes buques y empleada por submarinos y aviones torpederos. En este caso, los desafíos tecnológicos no pudieron ser superados y, a pesar de los numerosos esfuerzos, en todo el primer tercio del siglo no se logró resolver el problema de su aprovisionamiento, de manera que este hubo de disponerse íntegramente en el extranjero, con la dificultad y coste que ello tenía en un momento de alta demanda internacional.

Entre los intentos más relevantes para obtener un diseño y producto propio, se encuentra el contrato firmado en 1926 con el industrial Horacio Echevarrieta, por el que se pretendió que este proporcionase un número no menor de cien torpedos anuales. Echevarrieta construyó una fábrica en Cádiz, donde trabajó de nuevo con tecnología alemana para desarrollar el arma, aunque lamentablemente no alcanzó nunca los objetivos de lograr un torpedo español y se limitó a comprar patentes y a tratar de montar piezas y elementos obtenidos en otros países (BORDEJÉ: 1978, pp. 414 y 619). Finalmente, el fracaso de estas iniciativas llevaría a que, en abril de 1933, ya con la Segunda República, el ministro de

Marina Companys anulase el contrato, manteniendo la dependencia del extranjero para conseguir esta arma[8].

En el ámbito internacional había muy pocos proveedores solventes donde adquirir armas submarinas. Estos proveedores debían responder además a una alta demanda, y los tiempos que empleaban para completar la fabricación del arma desde que se ordenaba la compra eran muy prolongados. En el caso español, los encargos de torpedos automóviles se dirigieron principalmente a la casa Fiume, localizada en Italia y cuyos plazos de entrega superaban los dos años.

Como consecuencia de lo fallido del proceso de obtención de torpedos propios, la Armada alcanzó el periodo de mayor tensión en el escenario internacional con una enorme carencia de esta arma submarina. Por proporcionar algunos datos, en los años treinta se llegó a contar con unos 188 tubos lanzadores sobre buques de superficie, para los que se estimaba que hacían falta al menos 808 torpedos de 533 mm; sin embargo, las existencias nacionales no superaban las 99 unidades. Y si esta era la situación en lo relativo a los torpedos necesarios para dotar a la Escuadra, en el caso del arma aeronaval la situación era aún peor, pues los aviones torpederos no disponían de ninguna unidad. En lo que respecta al arma submarina, para los seis submarinos de clase C solo se contaba con 48 torpedos, y únicamente teníamos suficientes para los submarinos de la clase B, gracias a la buena previsión realizada cuando se articuló su programa de obtención (MORENO DE ALBORÁN: 1959, pp. 310-311).

Conclusiones

El desarrollo de la logística de obtención de la Armada en el primer tercio del siglo XX sufrió un profundo cambio y conoció una notable evolución. Su planteamiento, a partir de la ejecución del programa naval de Maura-Ferrándiz, reorientó por completo las fuentes de adquisición de los principales recursos navales, de manera que España logró alcanzar un grado muy elevado de autonomía e independencia. Y todo ello fue posible gracias al desarrollo de un relevante tejido industrial, en el que destacó muy especialmente la constitución de la SECN como proveedor principal. Un tejido industrial que progresó en los años posteriores y que incluso alcanza nuestros días, en los que a través de Navantia, principal empresa nacional y de construcción naval, continúa aportando mucho valor a la obtención de medios para dotar a la Armada.

---

(8) Decreto de 28 de enero de 1933. *Gaceta de Madrid* 32, 1933.

Todo ello permitió superar la situación y penuria existentes en los últimos años del siglo XIX en lo relativo a la provisión de buques. Un proceso en el que, con la colaboración de un relevante socio tecnológico extranjero como la casa Vickers, se desarrolló una capacidad propia para producir buques de superficie y sistemas de artillería de notable calidad y nivel. Estas posibilidades se extendieron también a la construcción de submarinos, aunque, a pesar de haberse intentado, no fue posible completar desarrollos de diseño nacional antes de la Guerra Civil.

El resultado de una transformación de tal calado presentó también sus sombras, y los procesos logísticos de obtención y determinación de necesidades no acertaron en lo relativo a la identificación de cuáles eran las necesidades de munición de la fuerza naval de entonces. Y así, la entrada en los años treinta se hizo con unos *stocks* de proyectiles muy minorados y que apenas permitían completar los cargos de guerra de los buques, dificultando tanto la reposición de los que pudieran emplearse en combate como el sostenimiento de un conflicto prolongado con un enemigo exterior.

Y si en el ámbito de la artillería el problema era la insuficiente acumulación de *stocks* de munición, en el caso de las armas submarinas las dificultades eran aún mayores, en tanto que la imposibilidad de desarrollar un torpedo propio, unida a la indecisión y los condicionantes derivados de los encargos de construcción del arma en el extranjero, dejaron a la Armada con unas carencias críticas en este ámbito, hasta el punto de que en algunos sectores, caso del arma aeronaval, no se contaba con ninguna unidad para poder emplearla desde los aviones torpederos, lo que hacía inútil disponer de este aparato.

Con las carencias citadas, España hubiera tenido que afrontar un notable desafío para sostener un enfrentamiento en la mar con un adversario naval extranjero. Algo que habría podido llegar a producirse de no haber estallado la Guerra Civil y encontrarse en una posición geoestratégica tan importante desde el punto de vista naval al comienzo de la Segunda Guerra Mundial, cuando la rivalidad entre Gran Bretaña, Francia e Italia se centraba precisamente en el escenario marítimo situado frente a nuestras costas.

Bibliografía

ANCA ALAMILLO, Alejandro (2008). *Buques de la Armada española del siglo XX*. Ministerio de Defensa.

— (2012, ag.-sept.) Construcción naval y fuerza a flote en los primeros años del siglo XX. *Revista General de Marina*, 213-227.

BERDAH, Jean-François (2005). *Military Rearmament and Industrial Competition in Spain: Germany vs. Britain (1921-1931)*. L'Université de Toulouse II-Le Mirail.

Bordejé y Morencos, F. de (1978). *Vicisitudes de una política naval*. Madrid, San Martín.
Brey, Gérard (1984, julio-sept.) Construcción naval, obreros y conflictos sociales en El Ferrol a finales del siglo xix. *Estudios de Historia Social*, 30, 79-136.
García Martínez, José Ramón y otros (2007). «Acorazados de la clase España. Especificaciones técnicas, tácticas y estratégicas». En *Los acorazados clase España o el resurgir del poder naval hispano (1912-1937)*. Madrid, Centro Marítimo y Naval Casto Méndez Núñez.
Moreno de Alborán y Reyna, Fernando y Salvador (1959). *La guerra en el mar. (Hombres, barcos y honra.) Basado en las memorias del almirante Francisco Moreno*. Barcelona, AHR.
Ramírez Gabarrús, M. (1980). *La construcción naval militar española (1730-1980)*.
— (1983). *El arma submarina española*. EN Bazán.

INSTITUTO DE HISTORIA
Y CULTURA NAVAL
ARMADA

PUBLICACIONES DE DEFENSA

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE DEFENSA
SUBSECRETARÍA DE DEFENSA
SECRETARÍA GENERAL TÉCNICA
SUBDIRECCIÓN GENERAL DE PUBLICACIONES Y PATRIMONIO CULTURAL

ISBN 978-84-1083-152-0