ANTONIO DE ULLOA
Y LA LIMITACIÓN
DE ARMAMENTOS

Antonio BARRO ORDOVÁS

... de la muchedumbre de cosas que entran en su composición [Armada],
siendo cada Arsenal como una República llena de
trabajadores de varios oficios, que incesantemente se ocupan
de aprontar las que conducen al Armamento de aquellas, donde
se consumen los fondos más considerables de los Estados (sic).

Antonio de Ulloa. La Marina: Fuerzas Navales de la Europa
y Costas de Berbería (1773)

Breve biografía de Antonio de Ulloa

ANTONIO de Ulloa y de la Torre-Giralt nació en
Sevilla el 12 de enero de 1716 y murió en la Isla
de León el 5 de julio de 1795 a la edad de 79 años.
Estudió en el Colegio de Santo Tomás de los
padres dominicos. En 1730, a la edad de 13 años,
embarcó en el San Luis, de la escuadra de galeones
mandada por Manuel López Pintado. Regresó a
Cádiz en septiembre de 1732. El 18 de noviembre
del año siguiente, sentó plaza de guardia marina en
la Real Academia de Guardias Marinas de Cádiz.
En 1735, cuando solo tenía 19 años, fue nombrado,
al igual que el guardia marina Jorge Juan, para
participar en una expedición científica organizada
por el rey de Francia Luis XV y patrocinada por la Academia de Ciencias de
este país, que tenía por objeto la medición del arco del meridiano en las inme-
diaciones de Quito (Ecuador). Para que estuvieran a la altura de las circuns-
tancias, ambos guardias marinas fueron ascendidos directamente a tenientes
de navío, saltándose los tres empleos inferiores: alférez de fragata, alférez de
navío y teniente de fragata.
Cumplido el objeto de la expedición a mediados de 1744 y finalizada por tanto su misión, Ulloa embarcó en la fragata francesa *Delivrance* con destino a Europa, saliendo de Lima el 22 de octubre de aquel año. Durante el tránsito consiguió escapar del ataque de dos navíos ingleses, pero debido a los daños del combate sufridos por el buque, su comandante quiso entrar en Louisbourg, en la isla Real o de Cabo Bretón, para efectuar reparaciones. Desgraciadamente la isla acababa de ser ocupada por los ingleses, con lo que los componentes de la dotación quedaron prisioneros. Una vez en Inglaterra, Ulloa fue declarado libre y se le devolvieron todos sus documentos por orden del conde de Sandwich, siendo agasajado, pues su fama y la de Jorge Juan se habían propagado por Europa. En Londres fue obsequiado por los sabios ingleses y nombrado académico de la Real Sociedad de Ciencias.

Llegó a Madrid en junio de 1746. El rey Felipe V (Fernando VI accedió al trono el 9 de julio de 1746), deseoso de premiar el trabajo de ambos, les ascendió al grado de capitanía de fragata y les encargó escribir la memoria de su viaje. La parte del trabajo correspondiente a Ulloa llevaba por título: «Relación histórica del viaje a la América Meridional, hecho de orden de S. M. para medir algunos grados de meridiano terrestre y venir por ellos en conocimiento de la verdadera figura y magnitud de la Tierra, con otras varias observaciones astronómicas y físicas», cuatro volúmenes, Madrid 1748. El 24 de octubre de 1748, siendo rey de España Fernando VI, ambos oficiales fueron ascendidos a capitanes de navío.

Entre finales de 1749 y comienzos de 1752, Antonio de Ulloa llevó a cabo un viaje de espionaje industrial por varios países europeos por encargo del marqués de la Ensenada. Uno de los objetivos era el de acopiar información sobre sus fuerzas navales y la organización de sus armadas. Ulloa redactó diversas memorias monográficas sobre las instalaciones portuarias y arsenales...
que visitó y se las remitió al marqués de la Ensenada con el objetivo de que sirvieran de referencia para las obras de los tres grandes arsenales de la Armada (Ferrol, Cartagena y La Carraca), que estaban recibiendo un gran impulso en esa época.

En 1755, pocos meses después de que se produjera la caída en desgracia de Ensenada, Ulloa presentó su dimisión como director de los Canales de Castilla y del Real Gabinete de Historia Natural —cargos para los que había sido nombrado por el propio Ensenada en 1752— con el deseo de reintegrarse a su profesión en la Armada. A partir de entonces empezó a redactar La Marina: Fuerzas Navales de la Europa y Costas de Berbería, refunfuñando y sistematizando la información obtenida entre 1749 y 1752 y actualizándola hasta aquella fecha (1755), recurriendo para esto a los contactos personales que había hecho a lo largo de sus viajes.

Desgraciadamente tuvo que interrumpir la obra, ya que en 1757 fue nombrado gobernador y superintendente de las minas de mercurio de Huancavelica, en el Virreinato del Perú, permaneciendo en el cargo hasta 1764, año en el que regresó a España. En 1766 retornó a América, siendo nombrado gobernador de La Luisiana, que Francia había cedido a España en 1763 al finalizar la Guerra de los Siete Años con Inglaterra. En 1768 tuvo que abandonar el territorio a causa de una revuelta de los colonos franceses, regresando a España a comienzos de 1769, año en que fue ascendido a jefe de Escuadra.

A partir de entonces, en su residencia de la Isla de León, y dedicado a su profesión de oficial de la Armada, Ulloa se dedicó a escribir la obra que comenzó en 1755, así como otra de divulgación americanista que se editó en 1772 (Noticias Americanas: entretenimientos físico-históricos sobre la América meridional, y la Septentrional Oriental, Madrid, Imp. de Mena).

Continuó trabajando durante 1772 y 1773 en la redacción y actualización de la obra iniciada en 1755, estimulado por la publicación en 1771 del Examen Marítimo de Jorge Juan. Cuando ya tenía casi concluido el libro tuvo que interrumpirlo, pues fue nombrado director y proyector de la construcción de los malecones de la Puerta de la Barqueta en Sevilla para preservar a esta ciudad de las crecidas del Guadalquivir. Finalizados estos trabajos, se dedicó a terminar su obra y a redactar un interesante prólogo, del que hablaremos más adelante, y en el que propone una «revolucionaria limitación de armamentos navales».

Lo que en realidad pretendía Ulloa era poner a disposición de la Armada información relacionada con las fuerzas navales europeas, así como los últimos avances sobre construcción naval. Por aquellos años, la Armada española había comenzado una auténtica carrera de armamentos, cuya meta más inmediata era alcanzar el poderío naval de Francia, segunda potencia marítima de Europa, para que, de acuerdo con las ideas del marqués de la Ensenada, la suma de ambas fuerzas navales fuese capaz de equilibrar el poderío marítimo de Inglaterra. Luego la obra de Ulloa en 1755 se ponía al servicio de la políti-
ca de rearme naval. Ahora bien, cuando continuó sus trabajos en 1772, la relación de fuerzas entre la Armada española, la francesa y la inglesa no había sufrido grandes variaciones, ya que no se había llegado a alcanzar a Francia y, aunque se habían acortado distancias con respecto a Inglaterra, que había salido reforzada con la Paz de París en 1763, tras finalizar la Guerra de los Siete Años la Armada inglesa prácticamente triplicaba en barcos a la española. A partir de este momento, y a la vista de los enormes gastos que suponía la Armada para el erario, Ulloa concluyó que ya no tenía sentido proseguir la carrera de armamentos navales y, en consecuencia, insertó el curioso e interesante prólogo en el que razona y propone una limitación de navíos y fragatas para las distintas armadas europeas, proporcional al estado de fuerzas que tuviesen en aquella época.

**El contenido de la obra**

Ulloa estructuró su obra en un prólogo y siete secciones, que a su vez estaban divididas en diferentes asuntos. No obstante, teniendo en cuenta los temas tratados en las citadas secciones, se podrían agrupar en tres grandes partes. La primera incluye las cuatro secciones iniciales, y trata sobre los arsenales de las diversas potencias navales de Europa y del norte de África. La segunda parte se refiere solamente a la sección 5.a, en la que recoge, en diversas tablas y cuadros, los estados de las distintas fuerzas navales de cada una de las potencias. Por último, la tercera incluye las secciones 6.a y 7.a de la obra, y trata de la normativa y reglas que se deberían observar para conseguir una adecuada calidad de diseño y construcción de los buques de guerra, así como de la selección de los materiales que se deberían emplear para su fabricación y armamento.

Plano de un navío de 112 cañones diseñado por José Romero y Fernández de Landa. (Foto: www.wikipedia.org).
Prólogo de la obra

El prólogo comienza razonando la necesidad de que las potencias marítimas posean armadas, ya que lo que más obliga a mantenerlas «son los dominios ultramarinos y el comercio, sirviendo para la seguridad y para proteger el crecido número de las embarcaciones que se ocupan en éste, sin cuyo respeto no tendrían subsistencia, apoderándose de él y de sus utilidades la nación que más advertida se adelantase a hacerse respetable en el mar» (1).

Ahora bien, Ulloa recoge, en la sección 5.a de su obra, los estados de fuerza de las distintas potencias marítimas europeas y del norte de África, referidos a los años 1755 y 1772. Si se tienen en cuenta el número de navíos y fragatas de las armadas de las principales potencias navales de entonces (Inglaterra, Francia y España), se puede observar la variación del número de buques de estas tres naciones entre las fechas mencionadas, entre las cuales ocurrió la Guerra de los Siete Años (1756-1763).

<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th>ESPAÑA</th>
<th>FRANCIA</th>
<th>INGLATERRA</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>1755</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Navíos</td>
<td>45</td>
<td>58</td>
<td>136</td>
</tr>
<tr>
<td>Fragatas</td>
<td>23</td>
<td>48</td>
<td>90</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>1772</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Navíos</td>
<td>55</td>
<td>63</td>
<td>128</td>
</tr>
<tr>
<td>Fragatas</td>
<td>30</td>
<td>47</td>
<td>90</td>
</tr>
</tbody>
</table>

La comparación entre estos años refleja un acortamiento de las diferencias entre el número de buques de Inglaterra con respecto a la suma de los de España y Francia, la cual queda reducida a 10 navíos (128-118) y 13 fragatas (90-77). Este cuasi equilibrio entre las fuerzas navales de las dos naciones tradicionalmente aliadas y las de Inglaterra fue uno de los factores que ayudaron a que Francia y España gansen la Guerra de Independencia de las colonias americanas (The American Revolution, 1775-1783) contra su tradicional enemigo.

Pero en 1772, cuando todavía no se había iniciado esa guerra, Antonio de Ulloa solo veía en la construcción naval una estéril carrera de armamentos «donde se consumen los fondos más considerables de los Estados (sic)» (2).

---

(1) Ulloa, Antonio de: La Marina: Fuerzas Navales de la Europa y Costas de Berbería.
(2) Ibídem.

2017] 669
TEMAS GENERALES

Para ello pone como ejemplo el coste, en 1746, de «un navío de 100 cañones, aparejado y con los pertrechos correspondientes para ocho meses, 41.220 libras esterlinas, que reguladas a 6 pesos, hacen 247.320; uno de 60, 17.778 libras, que componen 106.728; y que 242 bajoles de que se componía entonces aquella Armada, de todos portes hasta 20 cañones, costaban 3.205.344 libras esterlinas, que al mismo respecto de 6 pesos, hacen 19.232.064 pesos cada 25 o 30 años. Según la regular duración de los navíos de guerra, debe considerarse renovada, y por consiguiente corresponden en cada año 641.068,8 [pesos]» (3).

Añade que las naciones marítimas, para conservar los dominiqs que les pertenecen y disfrutar las riquezas que aquellos producen, han empeñado dichas riquezas en el acrecentamiento de las armadas hasta el punto de consumir en ellas una gran parte de ese beneficio que adquieren, sacando en conclusión que «… en esta interesante competencia, cada Potencia (sic) pone los medios para no incurrir en el inconveniente de recibir la ley del extraño, según practican los mayores esfuerzos para el aumento, y es incesante la emulación y los gastos, sin que sea dable fijarles término» (4).

Como consecuencia, propone un acuerdo entre las principales potencias navales para reducir proporcionalmente el número de navíos y fragatas, de forma que se mantenga la proporción de fuerzas con menor gasto: «Los principes y Soberanías (sic), para disfrutar de las mismas riquezas que anhelan a favor de sus Estados (sic), convencidos de que los mayores esfuerzos practicados por espacio de un siglo —y el más ilustrado hasta estos tiempos—, en el acrecentamiento de sus fuerzas marítimas no ha podido variar el poder respetivo de cada una, y que todas invierten la mejor parte de sus haberes con crecido número de los vasallos en este asunto, sin conocido provecho, podrían generosamente disponer una substracción de fuerzas navales proporcionada a las que han mantenido en el discurso del presente siglo, y con ellas harían lo mismo que con el total, sin perjuicio de sus derechos y pretensiones» (5).

Como ejemplo, indica que la sustracción de fuerzas navales podría ser conservando uno de cada diez buques y reformando nueve. De tal forma, las armadas de las tres principales potencias marítimas quedarían, teniendo en cuenta los buques que poseían en 1772, de la siguiente manera:

<table>
<thead>
<tr>
<th>Año</th>
<th>ESPAÑA</th>
<th>FRANCIA</th>
<th>INGLATERRA</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>1772</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Navíos</td>
<td>5</td>
<td>6</td>
<td>13</td>
</tr>
<tr>
<td>Fragatas</td>
<td>3</td>
<td>5</td>
<td>9</td>
</tr>
</tbody>
</table>

(3) Ibídem.
(4) Ibídem.
(5) Ibídem.

[Mayo] 670
Aunque en realidad esta sustracción se haría en las armadas de las siete naciones consideradas potencias marítimas por aquel entonces, es decir, España, Francia, Inglaterra, Holanda, Dinamarca, Suecia y Rusia, mientras que a las demás, «cuyas fuerzas marítimas son cortas» (6), solo haría falta reducirlas en alguna pequeña parte.

Como conclusión afirma que: «Esta sería la providencia más adecuada para aliviarse del grave peso de las crecidas Armadas, y que el considerable número de marinería, tropa y operarios que se emplean en ello, se aplicasen a otros destinos útiles al Estado, y a beneficio de los vasallos» (7).

Y todos estos ahorros se harían «sin que, como se asentó, los Estados dejasen por esto de mantener un cuerpo de fuerzas navales, igualmente fuerte que el que tienen al presente unas respecto de otras» (8).

**La Conferencia de Washington (1921-1922)**

Después de la Gran Guerra (1914-1918), el programa naval de 1919 de los Estados Unidos contemplaba una flota de más de 50 navíos de primera línea que eclipsaría completamente a la Royal Navy, a menos que Gran Bretaña se esforzase por exprimir todos sus recursos en una intempestiva carrera naval de armamentos. Pero incluso para los ricos y poderosos Estados Unidos, supondría incrementar su presupuesto de defensa hasta unos niveles prohibitivos, consumiendo unos recursos que, como decía Antonio de Ulloa, se podrán aplicar «...a otros destinos útiles al Estado, y a beneficio de los vasallos» (9).

Por otra parte, los artículos del Pacto de la Sociedad de Naciones de 1919, con el fin de que no se volviese a producir otra guerra mundial, establecían un desarme de las potencias que era eminentemente naval. La Conferencia de Washington, celebrada entre el 12 de noviembre de 1921 y el 6 de febrero de 1922, fue la primera de una serie de ponencias sobre desarme celebradas en el período de entreguerras. Se llevó a cabo con independencia de la Sociedad de Naciones y fue convocada por el presidente de Estados Unidos, Warren G. Harding, y organizada por el secretario de Estado Charles Evans Hughes, y en ella participaron los siguientes países: Estados Unidos, Japón, Reino Unido, Francia, Italia, Holanda, Bélgica y Portugal. La Rusia soviética (entonces en guerra civil hasta diciembre de 1922, en que se constituyó la Unión Soviética) y Alemania no fueron invitadas.

---

(6) Ibídem.
(7) Ibídem.
(8) Ibídem.
(9) Ibídem.
TEMAS GENERALES

Conferencia de Washington sobre la limitación de armamentos, 1921-1922.
(Foto: www.wikipedia.org).

La idea principal consistía en limitar las fuerzas navales de Estados Unidos, Gran Bretaña y Japón en una relación 5:5:3, precisamente en ese orden. Esto se tradujo en una limitación de tonelaje para los acorazados (capital ship) de acuerdo con las siguientes cifras: Estados Unidos y Gran Bretaña podían disponer hasta 525.000 t; Japón, 315.000; Francia e Italia, 175.000 t. En portaaviones, Estados Unidos y Gran Bretaña estaban limitados a 135.000 t; Japón, 81.000; Francia e Italia, 60.000 toneladas.

El desplazamiento de los acorazados no podía exceder las 35.000 t y el de los portaaviones 27.000 t. Había algunas excepciones en relación con el tonelaje de buques ya construidos. Los calibres de los cañones de los acorazados estaban limitados a un máximo de 16 pulgadas (406 mm) y los de los portaaviones a ocho pulgadas (203 mm).

En cuanto a los cruceros, debían tener un desplazamiento estándar máximo no superior a las 10.000 t, y su armamento, como máximo, un calibre de ocho pulgadas (203 mm), aunque estas limitaciones en los calibres no se llegaron a pactar hasta el Tratado Naval de Londres (1930).

Teniendo en cuenta la limitación del tonelaje máximo de capital ships permitido a las distintas potencias y el máximo desplazamiento autorizado para estos buques, se deduce el máximo número de acorazados de 35.000 t que podría poseer cada nación de acuerdo con la siguiente tabla:
Acorazado *Yamato* (65.027 t) en pruebas de máquinas el 20 de octubre de 1941; sobrepasaba en 30.000 t las limitaciones del Tratado de Washington. (Foto: www.wikipedia.org).

<table>
<thead>
<tr>
<th>Estados Unidos</th>
<th>Reino Unido</th>
<th>Japón</th>
<th>Francia</th>
<th>Italia</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>15</td>
<td>15</td>
<td>9</td>
<td>5</td>
<td>5</td>
</tr>
</tbody>
</table>

La Conferencia de Washington finalizó con la firma del Tratado de Washington el 6 de febrero de 1922, siendo las potencias firmantes las vencedoras en la Gran Guerra: Estados Unidos, Francia, Italia, Japón y Reino Unido.

Estas renovaron los acuerdos en el Tratado Naval de Londres en abril de 1930, en el que se terminaron de acordar los calibres de los cruceros, diferenciando entre «pesados» y «ligeros» según el calibre de los cañones, que serán ocho pulgadas (203 mm) para los primeros y 6,1 (155 mm) para los segundos.

**Algunas consideraciones**

La idea de Antonio de Ulloa de una limitación de armamentos navales se adelantó en 150 años al Tratado de Washington, si bien por razones que explicaremos más adelante no se hizo pública y por tanto no llegó a tener trascendencia en las relaciones internacionales de las principales potencias navales del siglo XVIII.
TEMAS GENERALES

Lo curioso del caso es que las motivaciones que tuvo Ulloa para proponer el desarme naval en su época fueron las mismas que movieron a las potencias vencedoras de la Primera Guerra Mundial, especialmente a Estados Unidos y al Reino Unido. No obstante, la situación internacional era muy diferente: en primer lugar, en 1921 hacía poco tiempo que había terminado una guerra terrible que había asolado a gran número de países, especialmente en Europa, mientras que en 1772, tanto Francia como España estaban empeñadas en una carrera de armamentos naval con Inglaterra, que tenía como objetivo conseguir la revancha por la derrota en la Guerra de los Siete Años, lo cual se hizo posible con la oportunidad que brindó la American Revolution en 1775, solo tres años más tarde.

Por otra parte, salvando las diferencias de ese período de 150 años y estableciendo una similitud entre los navíos del siglo XVIII y los acorazados del siglo XX, dado que ambos eran los capital ships de las respectivas épocas, se observa un paralelismo entre las cifras de buques propuestas por Ulloa en el prólogo de su obra y las sancionadas por el Tratado de Washington, de acuerdo con la siguiente tabla:

<table>
<thead>
<tr>
<th>BUQUES PROPUESTOS POR ULOA Y POR EL TRATADO DE WASHINGTON</th>
<th>FRANCIA</th>
<th>INGLATERRA</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Navíos 1772</td>
<td>6</td>
<td>13</td>
</tr>
<tr>
<td>Acorazados 1922</td>
<td>5</td>
<td>15</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Naturalmente, las fuerzas originales de las que partían las cifras reducidas, mostradas en la tabla anterior, eran bastante diferentes, ya que la reducción de Ulloa equivalía al 10 por 100 de los navíos que poseían Francia e Inglaterra en 1772 (63 y 128 respectivamente), mientras que al finalizar la Gran Guerra Gran Bretaña tenía un total de 42 capital ships (aunque 13 estaban viejos y obsoletos y los nueve cruceros de batalla no eran aptos para la línea de combate, como se había demostrado en Jutlandia), por lo que la cifra de 15 equivalía a un 35,7 por 100 del total de 42, o a un 68,2 por 100 de los 22 en buen uso.

Conclusiones

Una vez concluida la redacción de la obra a finales de 1773, Ulloa inició los trámites para su publicación, por lo que solicitó al secretario de Marina, Julián de Arriaga, la correspondiente licencia para imprimirla. Este recibió el manuscrito (que es el que se conserva en el Archivo General de Simancas) y se limitó a dar el acuse de recibo, informando a Ulloa de que lo examinaría;
pero el documento permaneció traspapelado en la Secretaría de Marina. En agosto de 1774 fue remitido a Gonzalo de Cañas (piloto mayor de la Armada y alférez de la Compañía de Guardias Marinas de Cádiz), el cual emitió un dictamen en el que, si bien reconocía la importancia de la obra, destacaba más los aspectos negativos, y respecto a su prólogo indicaba que se deberían suprimir todos los pasajes en los que se hacía referencia a un proyecto de desarme naval. En lo referente a la sección 5.ª en la que se hace una enumeración de los buques de las armadas europeas, Cañas duda de que las secretarías de Estado y de Marina consientan «que un oficial General de ésta haga patente a toda Europa las fuerzas navales de esta Monarquía» (10). A pesar de que Ulloa estuvo dispuesto a hacer concesiones con tal de ver publicada su obra, no recibió más respuesta que el silencio administrativo. En el expediente en que se archivó el manuscrito de Ulloa, aparece una escueta frase: «Se pasó a informe de Don Gonzalo de Cañas, y quedó sin resolución» (11).

La obra de Ulloa quedó en el olvido durante 221 años, hasta que en 1995 fue publicada por el Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cádiz.

BIBLIOGRAFÍA

ULLOA, Antonio de: La Marina: Fuerzas Navales de la Europa y Costas de Berbería. Por D. Antonio de Ulloa; Comendador de Ocaña, en la Orden de Santiago; Jefe de Escuadra de la Real Armada; Miembro de la Sociedad Real de Londres; de las Academias Reales de Berlín y Estocolmo... Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cádiz, 1995. Juan Helguera Quijada.


GONZÁLEZ FERNÁNDEZ, Marcelino: Jorge Juan y la expedición para medir el arco del meridiano. REVISTA GENERAL DE MARINA, agosto-septiembre 2013.


https://es.wikipedia.org/wiki/Antonio_de_Ulloa


https://es.wikipedia.org/wiki/Conferencia_de_Washington_de_1921

(10) HELGUERA QUIJADA, Juan: Estudio preliminar a la obra de Ulloa.
(11) Ibídem.