

LA MARINA DE LA ILUSTRACIÓN: RECONSTRUCCIÓN DE LA ARMADA REAL

José María TREVIÑO RUIZ



(retirado)

Antecedentes



A desaparición de la Marina de los Austrias, o más correctamente la de la Casa de Habsburgo, con la muerte de su último monarca, Carlos II el Hechizado, y el advenimiento de la francesa Casa de Borbón en la persona de Felipe de Anjou, nieto de Luis XIV, el Rey Sol, supuso una conmoción en la organización de la Armada Real tras sufrir los embates de la Guerra de Sucesión contra las marinas combinadas del Reino Unido y Holanda, partidarias ambas del archiduque Carlos, séptimo hijo del emperador Leopoldo I de Habsburgo. La victoria militar del candidato de la dinastía borbónica, coronado como Felipe V, puso fin a 12 años de guerra, con el Tratado de Utrecht de 1713, si

bien supuso la pérdida de varias posesiones europeas, además de Gibraltar y Menorca, cedidas ambas al Reino Unido.

Así, la Real Armada de corte e influencia borbónica nace en 1714 y se desarrolla gracias a los esfuerzos de dos personajes excepcionales: el secretario de Estado —cargo equivalente a ministro— e intendente general de la Marina Real, José Patiño y Rosales, milanés de nacimiento aunque de ascendencia gallega, y Zenón de Somodevilla y Bengoechea, marqués de la Ensenada, secretario de Hacienda, Guerra, Marina e Indias.

Una generación de marinos ilustrados como Malaspina, Lángara, Jorge Juan, Ulloa, Tofiño, Císcar, Mazarredo y Valdés tendría también una gran influencia en la Marina ilustrada del siglo XVIII. Las acciones sucesivas de

estos estadistas y marinos, con los apoyos de los reyes Felipe V, Fernando VI y Carlos III, llevarían a la Armada Real a su máximo poderío en 1790.

La Armada Real en el reinado de Felipe V



Retrato oficial del rey Felipe V de España (1683-1746), por Jean Ranc. Museo del Prado.
(Fuente: www.wikipedia.org)

El reinado del primer Borbón puede ser dividido en tres fases bien diferenciadas: una primera que comienza en 1700 con el testamento de Carlos II a favor de Luis XIV de Francia y su descendiente. La segunda, en 1714, tras el desafortunado Tratado de Utrecht, por el que el Imperio español desaparece de Europa, e incluso en suelo patrio pierde Gibraltar y Menorca, y con la acertada entrada de Patiño como primer responsable de la Armada. La tercera y última etapa se inicia en 1736 con la llegada del gran gestor, el marqués de la Ensenada, hasta la muerte de Felipe V en 1746. En la primera fase se incluye la Guerra de Sucesión, en la que tristemente España no tiene voz ni voto, ya que las potencias dominantes —Austria,

Inglaterra y Holanda— conducirían la situación para evitar que Francia heredase los extensos dominios europeos que aún le quedaban al agonizante Imperio español, falto de una mano firme que lo gobernase.

En 1700, la Marina española era, según las crónicas de la época, «poca y mal pagada», incapaz de defender las comunicaciones vitales con las posesiones de América y Asia. En 1702 apenas existían buques de guerra que portasen el pabellón español, frente a los crecientes poderíos navales británico y holandés, que pirateaban sin compasión a los buques españoles de la Carrera de Indias y sus bases en la costa americana.

La llegada de la dinastía borbónica a Madrid supuso un sometimiento *de facto* de la Armada a los intereses franceses, en detrimento de los 22 países que dependían de la Corona española. La menguada Marina española se las

veía y deseaba para formar una flota de galeones y proteger el tráfico con los diferentes virreinos americanos y sus fundamentales exportaciones, especialmente en lo referente a metales preciosos, oro y plata, sin olvidar a las galeras del Mediterráneo, comprometidas en la defensa de la costa española en este mar, y las ciudades de Ceuta, Melilla y los Peñones, siempre amenazados por los belicosos berberiscos ribereños.

Iniciada la guerra en 1702 contra Inglaterra y Holanda, constituidas en alianza con otras naciones celosas del poder de Luis XIV, la ayuda de la Marina Real francesa no fue desdeñable en apoyo de Felipe V, su candidato. La flota anglo-holandesa necesitaba una base cercana al Estrecho para impedir el paso de los buques franceses del Medi-



Almirante Sir George Rooke (1650-1709), obra de Michael Dahl, 1705. Museo de Greenwich.
(Fuente: www.wikipedia.org)

terráneo al Atlántico y viceversa, por lo que una impresionante escuadra al mando de los almirantes George Rooke, británico, y Allemond, holandés, atacó la ciudad de Cádiz el 23 de agosto de 1702. La defensa de los fuertes gaditanos, apoyados por las galeras de Fernán Núñez, hizo fracasar el intento de invasión cuando las tropas anglo-holandesas ya habían tomado Rota y El Puerto de Santa María, siendo derrotadas en el puente de Suazo, por lo que optaron por el reembarco.

En retirada hacia sus bases navales, la flota combinada atacó el puerto de Vigo —mal defendido por el almirante francés Château-Renault, que contaba con 21 buques—, con la pérdida de 17 navíos franceses, 10 de ellos capturados por el enemigo, y 19 galeones españoles hundidos con un botín de 35 millones de escudos en sus bodegas. El resultado de la razia anglo-holandesa en la ría de Vigo marcaría, además, la preponderancia británica en el Atlántico.

En este estado de cosas, el 1 de agosto de 1704 el almirante Rooke atacaba una plaza de segundo orden y semidesguarnecida, a la que no se consideraba militarmente pese a su situación estratégica en el estrecho de su nombre,

Gibraltar. La guarnición, de apenas 50 soldados y un centenar de milicianos, poco pudo hacer para defender el peñón frente al desembarco de 1.800 *royal marines*, al mando del príncipe George de Hesse Darmstadt, que cortó en el istmo las comunicaciones con la península. Conquistado el castillo, el almirante George Rooke proclamó rey de España al aspirante Carlos de Habsburgo, tomando posesión en su nombre de esta estratégica plaza española.

Tan sólo unos días después, el 24 de agosto de 1704, tendría lugar la mayor batalla naval de la Guerra de Sucesión, cuando una flota combinada franco-española de 51 buques de línea, seis fragatas, seis brulotes y 28 galeras, con 24.775 hombres y 3.577 cañones, mandada por los almirantes D'Estrées y Luis Alejandro de Borbón —hijo natural de Luis XIV y almirante desde los cinco años—, se enfrentaba a una anglo-holandesa de 53 buques de línea, seis fragatas, siete brulotes y dos bombardas, con 22.543 hombres y 3.614 cañones,



Bahía de Gibraltar, grabado del siglo XVIII. (Fuente: www.wikipedia.org)

en la costa de Torre del Mar, Vélez-Málaga, en un combate que logró expulsar a los navíos ingleses de Gibraltar pues, tras once horas de cañonearse mutuamente, los buques ingleses se quedaron sin munición, pero el almirante D'Estrées, en lugar de rematar el combate, decidió retirarse a Tolón, pese a la insistencia del joven y fogoso Borbón, que quería perseguir al enemigo.

Si bien el indeciso resultado de la batalla, en la que no hubo ningún buque hundido ni apresado, puede considerarse una victoria táctica franco-española que causó al enemigo 2.700 bajas frente a las 1.500 propias, en realidad la victoria estratégica fue británica al poder conservar la plaza en disputa de Gibraltar.

El 14 de septiembre de 1708, la flota combinada anglo-holandesa, al mando del general James Stanhope, realizó un desembarco en Menorca, defendida por 800 soldados y 200 milicianos, que capitularon una semana más tarde. La Paz de Utrecht sellaría definitivamente la entrega a Inglaterra tanto de Gibraltar como de Menorca.

Los grandes intendentes de la Armada Real

En Utrecht se discutieron unos principios generales de paz, con un lastre de problemas económicos, culturales y políticos, pero con la importante proyección de una nueva política naval. Con la vista puesta en las Indias, España le concedió además a Inglaterra el privilegio de enviar todos los años un buque de 500 toneladas a Hispanoamérica.

La orientación de esa política naval va a canalizarse en un esfuerzo restaurador del poderío marítimo español, colocando a Inglaterra como el enemigo más importante para España y entendiéndolo que únicamente con el dominio del Atlántico se podían mantener las comunicaciones con las Indias. La Guerra de Sucesión había obligado a la Corona española a favorecer los intereses franceses en su deseo de introducirse en las rutas transatlánticas hispanas para imponerse frente a Inglaterra. Esta realidad hizo inexcusable la necesidad de un proceso de reconstrucción naval a partir de 1713, en que se empezaron a botar los primeros buques.

En 1714 se nombró secretario de Estado y del Despacho de Marina e Indias, cargo equivalente a ministro de Marina, dentro de las cuatro secretarías de Estado existentes, Guerra, Marina, Estado y Justicia, a Bernardo Tinajero de la Escalera, buen conocedor del ramo al haber sido comerciante en la Carrera de Indias, que inmediatamente ordenó la construcción en La Habana de diez navíos para reforzar la escuadra de Barlovento, introduciendo además la denominación Armada Real para las fuerzas marítimas del Estado, adjudicando al almirante ingeniero naval y superintendente de Fábricas y Plantíos de la Costa Cantábrica, José Antonio de Gaztañeta e Iturrizalza, la responsabilidad de construir buques de guerra en los astilleros de Cantabria y Andalucía.



Retrato de Isabel de Farnesio, por Van Loo (ca. 1739).
Museo del Prado. (Fuente: www.wikipedia.org)

La llegada de Isabel de Farnesio, segunda esposa de Felipe V, con su valido el cardenal Giulio Alberoni, supuso el cese de Tinajero y el nombramiento de José Patiño y Rosales —procedente de Italia, exjesuita y catedrático de Gramática en el Colegio Tívoli de Roma— como intendente general de la Marina. Patiño combinaría el sentido del poder naval recuperado con el instinto de la actividad marítima en las provincias españolas de ultramar y el talante riguroso de la aplicación de las reformas administrativas necesarias. Sus amplísimas atribuciones abarcaban todo lo referente a la construcción naval, aprovisionamiento de víveres y pertrechos, caudales y cuentas, matrícula y asientos de marinería, fábricas de lonas y jarcias, ejerciendo además la presidencia de la Casa de

la Contratación, es decir, la dirección del comercio de Indias. No contento con estas responsabilidades administrativas, en su incansable actividad Patiño creó las brigadas de Infantería de Marina, la Real Compañía de Guardiamarinas de Cádiz, el Cuerpo de Ingenieros de la Armada, orientado a los puertos y arsenales, y el de Ordenadores de Pagos y Contadores. Como dice Cesáreo Fernández Duro, «poco tiempo necesitó el fundador de la Armada dieciochesca para poner en práctica su programa de reformas, rompiendo moldes antiguos, como la supresión de la escuadra de Galeras, subsistente desde Carlos I». Estas reformas dieron pronto sus frutos en las jornadas de Cerdeña y Sicilia de 1718-1719, con 12 navíos de línea, 100 transportes y 11.000 infantes de Marina con víveres para tres meses, una escuadra perfectamente organizada y pertrechada.

Curiosamente, la caída de Alberoni —sustituido por el nuevo valido, el duque de Ripperdá, un extravagante holandés— no supuso el cese de Patiño, que pudo continuar con su gran proyecto de construcción del Arsenal de Ferrol, comenzado en 1726, más el de Cartagena y la Base de Puntales,

impulsando también el Astillero de Guarnizo, en Santander. Hasta su muerte en 1736, Patiño acumularía además de la Secretaría de Marina e Indias y las de Estado, Hacienda y Guerra, dejando como herencia una Armada Real compuesta por 30 navíos y 11 fragatas.

La muerte prematura de otro buen administrador, José del Campillo, en 1743 a los 50 años, secretario de Hacienda, Guerra, Marina e Indias, prácticamente un ministro universal como Patiño, facilitó la llegada a la administración naval de un marino ilustrado, Zenón de Somodevilla y Bengoechea, a quien Felipe V había nombrado marqués de la Ensenada en 1736. Somodevilla había conocido a Patiño en 1720 con tan sólo 18 años. Impresionado por la inteligencia del joven, el todopoderoso intendente general de la Marina se lo llevaría a Madrid, donde iría escalando puestos en la Administración hasta llegar a ser secretario del infante don Felipe. A la muerte de Campillo, Felipe V lo nombra su relevo.

Si Patiño había sido el creador de la eficaz política naval del primer tercio del siglo XVIII, Ensenada sería su continuador, con un vasto programa de potenciación naval y con el apoyo de Felipe V y de su hijo Fernando VI hasta 1754, en que por las intrigas palaciegas del embajador de Inglaterra en Madrid, Benjamín Keene, instigadas por el secretario de Estado José de Carvajal y Lancaster, temeroso el primero del poder que la Armada Real iba adquiriendo hasta el punto de hacer sombra a la Royal Navy y celoso el segundo de la influencia de Somodevilla, consiguieron que el marqués de la Ensenada fuera sustituido por Ricardo Wall, de origen irlandés, y cesado en las cuatro secretarías de Estado que desempeñaba Somodevilla: Guerra, Hacienda, Marina e Indias. Este repentino cese y su posterior e injustificado destierro a Granada abortaron el ambicioso programa de construcciones navales de Ensenada, compuesto por 70 buques de línea y 65 fragatas, cuyo objetivo era hacer frente a Inglaterra en la Carrera de Indias.

El Almirantazgo y los marinos ilustrados

Una prestigiosa institución creada con las reformas borbónicas fue la del Almirantazgo en 1737, tras la muerte de Patiño y a imitación de Inglaterra. La influencia que este nuevo organismo tuvo a mediados del siglo XVIII iba a ser considerable no sólo en el desarrollo de la Armada Real, sino también en la dirección y orientación de los elementos del poder naval, como la estructuración de la Fuerza, la construcción de arsenales, la potenciación de los astilleros y de los servicios y la asistencia técnica, lo que se tradujo si no en convertir la Armada en la marina más poderosa del mundo, sí al menos incrementó su poder para que España volviera a estar entre las principales potencias navales europeas.

Es por tanto a través del Almirantazgo y en los años de su existencia cuando se realizan las tareas de mayor influencia marítima. Así, se regula la formación de la matrícula marítima, el reglamento de los hospitales navales, el de salarios, gratificaciones y raciones, el de arqueo y armamento de buques, las ordenanzas generales de arsenales, el de tripulantes y guarniciones, el de alojamientos y el proyecto para unas ordenanzas generales de los cuerpos de la Armada. Toda esta legislación fue posible gracias a la unión de dos factores: de un lado, el ordenamiento, control y asesoramiento táctico y logístico en la estructura y en la acción, bases en las que se asentaba el Almirantazgo. El segundo elemento eran los amplios poderes asignados al almirante general, empleo que sería suprimido por Fernando VI en 1748, año en que el Consejo de Almirantes o Almirantazgo dejaría de existir, siendo su última obra la creación del Real Colegio de Cirugía de la Armada en Cádiz, y dejando una Armada Real compuesta por 37 buques de línea entre las bases navales de Ferrol, Cádiz, Cartagena y La Habana.

La creación por Patiño en 1717 de la Real Compañía de Guardiamarinas daría a lo largo de todo este siglo excelentes resultados, pues, no en vano, toda



Vicente Tofiño San Miguel. (Fuente: elrethistorico.com)

una generación de marinos ilustrados saldría de sus aulas en esta centuria. Estas promociones de marinos científicos no olvidaron las tradiciones seculares españolas, pero sabían que la Armada Real no era la del descubrimiento de América. Admiraban los hechos y hazañas de los siglos anteriores, pero no ignoraban que nuevas corrientes venían del extranjero, especialmente de Francia e Inglaterra. Los marinos de la Ilustración comenzaban a profesar nuevas ideas y conceptos científicos, económicos y hasta sociales, como es el caso del precursor Juan José Navarro, el botánico José Celestino Mutis, el adelantado Malaspina, el polifacético Jorge Juan, el estudioso Ulloa, el forjador Lángara, el sabio Tofiño, el regente Císcar, el organizador Valdés, el reformador Mazarredo, etcétera. En el caso concreto de Lángara, en 1720 pasaría a ser el primer guardiamarina nombrado brigadier de la Real Compañía, y también el primer teniente general que saldría de sus aulas.



Retrato anónimo de Juan de Lángara y Huarte. Museo Naval, Madrid. (Fuente: www.wikipedia.org)

En la primera mitad del siglo XVIII sentarían plaza de alumnos un total de 1.760 jóvenes, de los que sólo egresarían de alféreces de fragata 1.230, es decir, un 70 por 100, no superando las pruebas de la carrera el resto, pasando 207 al Ejército, mientras que los 353 restantes correspondían a bajas por expulsión, muerte o desaparición. De estos cuadros salieron dos consejeros de Estado y cuatro de Guerra, un capitán general, dos virreyes, un embajador, cinco tenientes generales de la Armada y dos del Ejército, dieciocho jefes de escuadra, cuatro mariscales de campo, diez brigadieres de Marina y dos del Ejército, tres intendentes de la Armada y cuatro del Ejército. Con ello quedó constancia de que la creación y desarrollo de la Real Compañía de Guardiamarinas aportó savia nueva de calidad en el período de recuperación de la Armada Real, dando nombres gloriosos, en el momento y para la posteridad, y convirtiéndose en el centro de formación técnica y de pensamiento de la nueva Marina ilustrada.

Conclusiones

En palabras del almirante Eliseo Álvarez-Arenas, «la Ilustración en aguda síntesis era Francia, ya que España miró a Francia desde la iniciación del Siglo de las Luces», es decir, en el siglo XVIII hasta la llegada de la Revolución Francesa en 1789, que dio al traste con esa Ilustración al sumirla en un caos de sangre y desorden. Este período, en contraposición con el venidero siglo XIX, que atentaría contra la supervivencia de la Armada con contiendas tanto civiles como externas, supuso un renacer de la Armada Real tras la Guerra de Sucesión y las pérdidas de Gibraltar y Menorca, recuperada esta última en 1782 por una flota combinada franco-española.

El resultado de los esfuerzos de dos magníficos gestores, Patiño y el marqués de la Ensenada, fue que la casi extinta Marina de 1700 renaciese de sus cenizas como Armada Real, gracias a un bien estructurado programa de construcciones navales y de arsenales, mediante el cual se pudo contar a finales de siglo, en 1790, con 193 buques de guerra construidos por Gaztañeta, Jorge Juan y Gautier, entre otros ingenieros navales.

La increíble saga de marinos ilustrados no ha tenido parangón en épocas posteriores y sirvió para elevar el nivel científico de la Armada Real a la escala más alta para la nación. Esos oficiales ilustrados, sin dejar en ningún momento de cumplir con sus obligaciones navales, supieron compaginar la carrera de las armas con las diferentes disciplinas científicas, siendo la figura del jefe de escuadra Jorge Juan y Santacilia su exponente principal, al que algunos observadores y estudiosos de la historia han considerado en el 250.º aniversario de su muerte como el marino científico español más completo del siglo de la Ilustración.

