

Decadencia del poder naval e imperio marítimo español desde el siglo XVII. Política de protección y fomento de las industrias navales

GUADALUPE CHOCANO
Escuela de Guerra Naval

Las nuevas rutas del Atlántico y Pacífico abrieron grandes perspectivas al comercio marítimo, iniciándose así una lucha entre las potencias marítimas por lograr el dominio del mar mediante el poder naval, arma estratégica indispensable para la hegemonía mundial que vivió su época de oro desde el Descubrimiento hasta finales del XIX, y del que España representó un valioso ejemplo durante el siglo XVI. La política naval española debía proteger los intereses marítimos derivados de su extraordinaria condición geoestratégica, cuando los gobiernos fomentaron esos intereses, mantuvieron y acrecentaron el poder naval, cuando no se atendieron llevaron al país a la ruina. Trataremos el poder naval de la monarquía hispánica durante los siglos XVII a XIX, conteniendo periodos de debilidad y extraordinarias recuperaciones, debiendo servir una política internacional plena de compromisos, ajena a nuestros intereses y conveniencias, que cambiaba la dirección de nuestra identidad marítima, sin que se produjera una perfecta simbiosis entre el poder naval y terrestre, hasta el punto de derribar un imperio marítimo mermando considerablemente las matrículas de mar y favoreciendo las numerosas quintas, produciendo el inevitable abandono de defensas costeras, unas armadas mal pertrechadas y sobre todo perjudicando el comercio marítimo, resultando inviable una hábil legislación de navegación y comercio.

Empezaremos por hablar del concepto del poder naval. Analizaremos la existencia y en qué grado se dan en la monarquía hispánica los elementos que lo integran para ello no vamos a entrar en valoraciones de las campañas navales, sino que trataremos de presentar un cuadro de evoluciones del poder

naval, de las leyes referentes a su desarrollo orgánico y de las circunstancias y sistemas por los que se movió la política naval, y de forma más específica la política de construcción y orgánica naval de los diferentes gobiernos; todo ello a través de personajes significativos, técnicos navales y estadistas, que, entre otros muchos, demandaron un poder naval fuerte siendo conscientes de su importancia para constituir una nación poderosa; a la vez haremos breves alusiones a otras potencias marítimas de la época, fundamentalmente la inglesa, francesa y holandesa.

Conceptuación del poder naval

Cuando la mar no sólo bordea un país sino que lo divide en dos o más partes, como es el caso de la monarquía hispánica, entonces el dominio del mar no sólo es importante sino vitalmente necesario, y ese dominio del mar sólo se obtiene y mantiene por el poder naval, al ser su misión primaria facilitar el uso del mar como vía de comunicación a la navegación propia, militar o comercial, a la vez que limita o impide su aprovechamiento a las fuerzas enemigas, resultando una especie de póliza de seguro para su tráfico marítimo.

La utilización indiferenciada de los términos naval y marítimo nos lleva a aclarar su concepto. En estricto sentido naval se refiere sólo a flota de guerra, y es requisito previo al poder marítimo; mientras que marítimo significa flota militar, de comercio y de pesca. Sin embargo, la marina mercante es complemento necesario de la de pesca, ambas unidas estrechamente con la industria naval, y todas ellas a la marina militar. Si bien la marina militar es instrumento de fuerza material como argumento para dar respuesta a una posible amenaza a la seguridad nacional, promover la ley y el orden en el mar, fomentar el interés nacional etc, valores fundamentales de las armadas en tiempos de paz y guerra, también es a la vez instrumento económico reproductivo pues la experiencia enseña que donde no prosperen los intereses marítimos no puede existir poder naval.

La construcción de una marina militar debe estar respaldada por fuertes intereses persuadidos de su necesidad sin marina mercante sería imposible un desarrollo mantenido de la marina de guerra y tratar lo contrario, una marina militar aislada, como la creación del mayor número de buques de guerra, sería un alarde de apariencias sin consistencia real, carecería de arraigo y tendría un desarrollo efímero, ejemplo manifiesto de ello fue la fabulosa

marina instituida por Colbert, ministro de Luis XIV de Francia, creada como únicamente militar, que rápidamente pasó a su total decadencia.

En definitiva, podemos definir el poder naval como el conjunto de fuerzas navales militares, flota pesquera y mercante e industria naval y que, siendo elemento fundamental de toda nación marítima, es indispensable para conquistar y mantener el dominio del mar.¹

Por lo que respecta a España, cuyo poder naval se entiende que alcanzó la hegemonía mundial en el XVI para casi desaparecer en el siglo siguiente, se ha aventurado que no percibió su importancia como arma estratégica de dominio hasta muy tarde sin embargo, su idea estaba ya perfectamente introducida en estadistas o expertos navales de los reinos peninsulares medievales, y también en la época del imperio, como muestran los numerosos informes conservados reclamando al Monarca la necesidad de crear y fomentar el poder naval para una nación marítima, con unos estados dispersos y su necesaria comunicación por mar.

No obstante, cuando los historiadores se ocuparon de la existencia del poder naval lo presentaron normalmente como episodios aislados de combates y campañas, victorias y desastres, sin conexión con el proceso general de la historia de las naciones. Quizá la primera obra teórica donde se destaca la importancia del poder naval fue la del piemontés Giovanni Botero, en 1589, tratado de política que reforzó la importancia dada en España a este tema, convirtiéndose en un libro de consulta habitual entre los entendidos de la época.²

Hasta finales del siglo XIX principios del XX, no se emprendió el estudio completo del proceso de formación y fomento de la Armada por escrito-

1 Una completa definición del poder naval observamos en lo que sería el primer proyecto de verdadera Ley de Escuadra, en julio de 1903, por el ministro español Joaquín Sánchez de Toca: *El poder naval no consiste solo en la fuerza naval militar; no puede adquirirse y sustentarse sino como una resultante de todo el organismo marítimo de una nación. Empieza en la más modesta industria pesquera, profundiza sus raíces en todo lo que es uso y aprovechamiento del mar, y desde sus litorales se extiende luego a abarcar, en su crecimiento de industrias y navegaciones, todos los elementos que representan fuerzas sociales de producción, construcción, fabricación y tráfico generadores de la vida intensa de una vigorosa constitución marítima. Así el poder naval de una nación se determina por toda la orgánica y compleja red de intereses y actividades mediante las cuales puede llegar a la potencialidad económica que le permite construir, sustentar, con propios recursos, escuadra y todos los servicios militares y civiles de la Marina de Guerra.*

2 *Ragion di Stato*, alcanzó a tener hasta seis ediciones en español en los treinta primeros años.

res como Mahan en los EEUU, Callwell en Inglaterra, o Manfroni en Italia, considerándola factor indispensable para toda potencia marítima. El capitán de navío Mahan publicó en 1890 sus conferencias impartidas en la Escuela de Guerra Naval americana intentando demostrar, como indica el título de su obra, la *Influencia del Poder Naval en la Historia*.³

Mahan, que no fue riguroso historiador y que tampoco ofreció una exposición plenamente fundamentada de su teoría del poder naval, pretendió aplicar a otros marcos y situaciones temporales las conclusiones a las que le llevó el modelo británico de los siglos XVII a XIX, proposición que muchos historiadores profesionales no aceptan fácilmente, a lo que nos sumamos entendiendo que el modelo de la monarquía hispánica debe analizarse en su propio contexto. No obstante, el conocido estratega alcanzó su objetivo: demostrar sobre los hechos que narra la influencia del poder naval, y con esa idea lo identificó como instrumento de prestigio y poder de su país, logrando cambios significativos en la política naval de los EE.UU. que hasta entonces se había limitado a la defensa de sus costas y la guerra de corso; se gestaba así en la república norteamericana la consideración de potencia marítima como eje de su programa expansionista. Mahan se convirtió en el punto de referencia valioso de todos los políticos hasta la segunda guerra mundial, sin embargo, fue producto de su época; la indudable aportación del marino americano fue teorizar, sintetizar unas ideas que se habían dejado sentir en muchas marinas del mundo e incluso habían llegado a integrarse en la doctrina naval de algunos países durante la segunda mitad del XIX, y como ejemplo español podemos observar el planteamiento contenido en la exposición de motivos que encabezaba el Plan naval que el almirante Antequera presentó al Congreso en 1884.⁴

Otros estrategas, coetáneos y posteriores, han formado sus teorías, entre los más destacados recordamos al inglés Corbett, reconocido historiador que

3 Mahan, Alfred Thayer: *La influencia del Poder Naval en la Historia, 1660-1783*. (1890) Trad. por los tenientes de navío Juan Cervera Jácome y Gerardo Sobrini y Argullos. El Ferrol, 1901. Por lo que respecta a España desconoció nuestras propias fuentes históricas dictando opiniones con abundancia de errores. Mahan, profesor de la Escuela de Guerra Naval estadounidense, fue sobre todo estratega y político naval; considerado como el padre del imperialismo naval americano y creador de la teoría del poder naval, continúa siendo el único teórico del poder naval que se estudia en numerosas escuelas y academias a pesar de las diferentes etapas de reconocimiento y olvido por las que ha pasado su obra.

4 Época en que el poder naval residía, con mucha superioridad, en las potencias occidentales, sobre todo Inglaterra y Francia. Hemos de tener en cuenta que tras la conferencia de Berlín, 1885, fecha

constituyó la réplica al influjo de Mahan, más adelante vemos a Richmond, Graham et., estrategias navales que han desarrollado o desafiado sus pasos, ampliando además el interés por lo naval a públicos no especializados, pero todos coincidirán en que los generadores fundamentales del poder naval son el comercio y la industria.⁵ Aun siendo escasa la existencia de teóricos navales españoles, destacamos por su interés la tesis del político Sánchez de Toca quien resalta la influencia que la Historia ejerce sobre el poder naval, respondiendo así a la pregunta, *cómo entender, y es el caso de España, imperios que se erigieron en grandes potencias navales y que tenían los importantes elementos que según la teoría del poder naval señala como generadores de la supremacía marítima, sucumbieron por el propio peso de su historia*.⁶

en que Alemania e Italia se reparten el continente africano, comienza a tomar carta de naturaleza política la idea imperialista sobre la apetencia de territorios en cualquier lugar del mundo como objetivos estratégicos y/o comerciales; afán expansionista que tomará diferentes caras como espíritu humanitario, militar, desarrollo científico, nacionalismo, industrialismo, comercio, exaltación del mundo anglosajón, etc. Quizá la influencia mahania resulta más evidente en la estrategia adoptada por las marinas cuando, pocos años después de publicar su teoría, acometen novedades muy significativas: Alemania decide construir una flota moderna. Japón surge como potencia marítima, guerra de EEUU con España, mientras la técnica naval vive las últimas etapas de la revolución industrial, la vela daba paso a las máquinas de vapor, los cascos de hierro sustituían a los de madera protegidos de planchas de acero, y los cañones de ánima rayada reemplazaban a los de ánima lisa.

5 Por su parte, el también profesor de la Escuela de Guerra Naval, en este caso la inglesa, Sir Julian Stafford Corbett, que junto a Mahan son considerados padres de la escuela histórica de los estrategas navales, argumentaba que la existencia de Gran Bretaña como potencia imperial de primer orden provenía de la interacción simbiótica de sus recursos navales, militares, comerciales y diplomáticos aplicados a la política exterior y naval. Las teorías sobre el poder naval formuladas por Mahan, Corbett, y los Colomb, despertaron la conciencia general sobre la importancia de la historia naval, fundamentalmente en cuanto a la formación de los oficiales, mientras que, más adelante, el almirante sir Herbert Richmond (heredero intelectual de Corbett), con su obras más populares, pretendió instruir a un público en su mayoría desconocedor de los problemas navales. Richmond entendía que el poder naval era siempre más complejo y universal que lo que se podía apreciar en su acción como instrumento de poder diplomático, económico y militar, y en ese sentido enfatizaba conceptos tan fundamentales y complementarios como las líneas de comunicaciones y la defensa del comercio, el bloqueo y los derechos de los beligerantes, las operaciones combinadas y la política de alianzas. Un concepto más amplio lo expone más tarde el historiador canadiense Gerald S. Graham en sus importantes trabajos sobre el imperio marítimo de Gran Bretaña los siglos XVIII-XIX, donde establece su argumentación básica: el ejercicio de la influencia británica estribó en un equilibrio inteligente de medios limitados, excesivas responsabilidades y circunstancias en permanente cambio; muestra como la superioridad numérica de buques no fue nunca el factor decisivo, sino que la influencia británica fue siempre un complejo de consideraciones políticas, industriales, comerciales y diplomáticas en conexión directa con los acontecimientos en tierra. Simbiosis pues entre opciones marítimas y continentales.

Elementos que sustentan el poder naval

Empezaremos por los seis factores o condiciones principales del poder naval propugnados por Mahan en su famosa discusión introductoria: posición geográfica, configuración física, incluyendo en ésta los productos naturales y el clima, extensión territorial, número de habitantes, carácter de estos habitantes y clase de gobierno.

En España concurren muchos de estos factores. Su situación geográfica privilegiada, con excelentes puertos y dilatadas costas, en la que confluyen las principales rutas del comercio marítimo, influyen favorablemente en sus habitantes para el desarrollo del poder naval. Pero entendemos que los elementos físicos, geográficos y demográficos, integradores del poder naval, son factores secundarios que no condiciones indispensables para su creación, pues están determinados por las posibilidades económicas, esto es los elementos industriales y mercantiles y, por supuesto, por la política naval que ha de estar subordinada a la política exterior, siendo esta última la que marca el objetivo del poder naval. De hecho no tiene sentido la creación de un poder naval sin que previamente se entienda el objetivo político para el que debe servir.

La organización naval de los gobiernos puede ejercer una influencia decisiva sobre el carácter de sus ciudadanos, de manera que la acción política sea el elemento que desarrolla o desvirtúa sus tendencias y no el carácter del país en sí, como postula Mahan. En España la tendencia comercial y su carácter marineramente estaban perfectamente enraizados en las zonas costeras donde la población era mayoritariamente marinera, o con oficios marítimos. Se contaba con un pasado pujante, las marinas catalana, valenciana y mallorquina unidas a la cántabra y a la castellana rivalizaban en el siglo XV con las más poderosas de Europa, con un desarrollado comercio en este continente y en el africano. Sus gobiernos, y de forma más acusada la Corona de Aragón que cifró el engrandecimiento de su reino en los asuntos navales, dictaron una serie de códigos y códigos conformando una importante legislación de pro-

6 Sánchez de Toca, Joaquín: *Del Poder naval en España y su política económica*. Madrid, 1898. Acerca de la importancia del poder naval, en medio de los polémicos debates surgidos tras el 98 en torno a las fuerzas militares y su mayor o menor necesidad, escribía que: "La primera enseñanza que debemos recoger del desastre, aún cuando no sea hoy la más popular, es la de esta verdad: que renunciar a tener Armada es renunciar a tener independencia nacional y porvenir alguno en el mundo".

tección a la navegación y construcción naval. junto con una organización autónoma que proveía las necesidades del tráfico marítimo mediante la creación de cofradías. Por su interés destacamos que ya, en 1227, el rey Jaime I validó la exclusividad de los fletes, una especie de Acta de Navegación, luego extendida en clave de política económica por los Reyes Católicos según pragmática de 1501, mientras que la famosa Acta de Navegación inglesa no verá su nacimiento hasta la llegada de Cromwell, más de siglo y medio después.⁷ El modelo de Gran Bretaña muestra la importancia de los cuidados de la metrópoli, su empuje, creando la tendencia comercial en un pueblo originalmente agricultor y pastoril, sin tradición alguna marinera, y convirtiendo el comercio marítimo en eje de una política, tenaz y contundente, y base de su poder naval, extendiéndose desde el Norte de Europa a todos los Océanos, de manera que fue la acción política la que creó esa tendencia comercial en el colono. Con menos condiciones marineras contaba Holanda en la antigüedad y, sin embargo, también su gobierno supo infiltrar el espíritu comercial necesario para apoyar el poder naval logrando, desde 1625, el monopolio de los transportes marítimos como depositaria universal y distribuidora de mercancías.

La trayectoria marítima de los reinos peninsulares, que favoreció la evidente superioridad de sus industrias navales en el siglo XVI sin que tuviera rival en el mundo, más que erradicarse como se ha pretendido mostrar, derivó a otros derroteros: los cántabros, el gremio sin duda más solicitado para las flotas, por constituirlo excelentes hombres de mar, era por otro lado el más reacio a alistarse pese a que desde la Edad Media había prestado magníficos servicios a la Corona castellana en momentos esenciales, de manera que se multiplicaban las deserciones para embarcarse en buques franceses con destino a la pesca del bacalao en el banco de Terranova, o en buques balleneros holandeses, o se dirigían a Francia a ejercer su reconocido oficio en la construcción de bajeles; pero sobre todo se produjo una masiva emigración a las Indias que, fundamentalmente en el XVII, se habían convertido en refugio de españoles (y demás europeos) causando efectos negativos en el personal de

7 Institucionalizada para desbaratar el monopolio holandés y fomentar la industria naval, limitaba toda la navegación y comercio de Gran Bretaña y sus colonias al pabellón inglés. Siglo y medio después de su puesta en marcha, Adam Smith, a pesar de la contradicción que suponía a sus teorías librecambistas, la calificó como la mejor ordenanza de comercio dictada en su país; estaría en vigencia hasta mediado el siglo XIX.

los ejércitos y en la agricultura peninsular, y consecuentemente en el comercio según mostraba la real cédula de 23 de marzo de 1622.

¿Política naval en el siglo XVII?

Aunque las fuerzas navales no tenían descanso, pues los corsarios de Berbería y las incursiones holandesas en Oriente y especialmente en el Caribe no cesaron, la paz firmada en 1604 con Inglaterra y la tregua de doce años con Provincias Unidas permitieron emprender una exitosa política naval en las primeras décadas de siglo, dando un fuerte impulso a las fuerzas navales, de manera que en el reinado de relativa paz de Felipe III, quien supo ver la importancia que requería para un país ostentar un fuerte poder naval, la hegemonía naval hispánica se mantuvo en la cima, plena de éxitos navales y con un formidable ritmo de construcción en los astilleros, sustentada por un comercio marítimo desarrollado.⁸

Felipe III tuvo a su alrededor ilustres voces que le impulsaban a esa necesidad como fueron el conde de Gondomar, embajador en Londres en 1616 que propugnaba mantener la hegemonía naval incluso en tiempos de paz como fuerza disuasoria, o el secretario Martín de Aróztegui que un año después aconsejaba en el mismo sentido al Monarca.⁹ El reinado de Felipe IV, monarca que no se distinguió por su afición a los negocios de Estado, debió atender al favorito Olivares quien, pese a sus devaneos políticos, mostró una firme voluntad por fortalecer el poder naval para acrecentar el comercio

8 Especialmente el año 1625 lo llenaron las victorias españolas: Génova, Breda, Bahía, Puerto Rico y Cádiz, sobre franceses, holandeses e ingleses; en esa línea Felipe IV declaraba al Consejo de Castilla al año siguiente: "La flota que al subir yo al trono sólo tenía siete barcos, se ha elevado en 1625 a 108 barcos de guerra marítima sin contar los navíos de Flandes, y las tripulaciones están formadas por los más diestros que este reino haya tenido nunca". Martín Sanz, Francisco: *Política Internacional de Felipe IV*. Segovia, 1998.

9 "Es deseable que VM ordene en todo momento haya una cantidad de barcos de la calidad, tamaño y fuerza requeridos, y no sólo para las armadas... sino también para la industria y el comercio y demás propósitos", Archivo General de Simancas, Consejo y Juntas de Hacienda, 554, doc. 8/56/3, en Goodman, David: *El Poderío naval español*. Barcelona, 2001, pág.31) Mucho se ha criticado la política naval de Olivares, considerándole un inepto en la cuestión, sin embargo, lo cierto es que se propuso fortalecer el poder naval hispánico a la vez que el tráfico marítimo como indispensable a su desarrollo y, en esa línea, rota la tregua, atacó principalmente el tráfico comercial holandés, base de su resistencia, infringiendo duro golpe a su comercio. Por real cédula de 4 de octubre de 1624, creaba el Almirantazgo de los Países Septentrionales para estimular el comercio hispano-flamenco. Por otra parte, mediante lo que denominó Unión de Armas, gestado en 1621 y expuesto al Consejo de Estado en 13 de noviembre de 1625,

rodeándose de grandes entendidos como Brochero o Aróztegui. De hecho, Olivares, al poco de acceder al trono Felipe IV, logró acrecentar la asignación anual de la flota a más del doble de lo recibido los últimos 15 años, lográndose los años más esplendorosos de la centuria; los gastos se recortaron drásticamente a la caída de Olivares, reduciéndose las flotas de 60 a 80 buques a 50 o 60, poco después a 30, y en 1644 a sólo 7 barcos.¹⁰ Las persistentes crisis financieras del reinado de Felipe IV limitaban inevitablemente los ya de por sí enormes gastos de armada, mientras que la guerra terrestre seguía demandando y obteniendo mayor atención. Otros políticos españoles reclamaron al Monarca la necesidad del poder naval e igualmente la importancia de la flota mercante para impulsar su desarrollo, como Diego Saavedra Fajardo dando cuenta del lamentable estado de la flota, a la vez que sugería la conveniencia de elaborar un programa de construcción naval como única forma de reafirmar la hegemonía hispánica, cuya posición se venía perdiendo indefectiblemente y, como consecuencia, languidecía un comercio corto y pasivo manteniendo débilmente el privilegio de preferencia de carga de los barcos españoles sobre los extranjeros, ineficaz preferencia pues pocos eran ya los barcos de carga nacionales que la podían disfrutar.¹¹ El monopolio de las flotas, que bien pudo haber servido como clave del desarrollo de poder naval, estuvo acosado permanentemente por los ataques corsarios, tanto en época de guerra como de paz, por la facilidad que suponía su apresamiento al constituir cargas de poco volumen y en derrotas regularizadas en forma de convoy, causando profundo deterioro a la mercante;¹² prácticamente nada se pudo hacer cuando los monarcas españoles, ya desde Felipe II, concedieron patentes de corso, ofreciendo el quinto de las presas que pudieran tomar a

pretendió que todos los reinos sufragaran los gastos de defensa de la Corona aportando una parte proporcionada de las fuerzas o su financiación, como solución de mutua asistencia que descargaría el peso en gastos y hombres que venía soportando Castilla por la política exterior de Felipe; la escasa participación de las Cortes de Aragón y Valencia principalmente solo permitieron un escaso éxito en el proyecto.

10 Durante el reinado de Felipe III, la discordia entre el Tesoro y el Consejo de Guerra no favorecía un presupuesto anual para la flota que superara el medio millón de ducados, en torno a los 480.000, y de éstos, unos 100.000 a la construcción naval, Goodman, *El poderío naval...* págs. 73-74.

11 Asistió como plenipotenciario a la conferencia de Münster, para la paz de Europa. Recopiló en 1640 en un libro, conocido como de las *Empresas*, donde exponía su ideas en forma de cien consejos, cartas y advertencias al Monarca, con el título de *Ideas de un príncipe cristiano*; en él resaltan sus opiniones sobre temas económicos, navales y de política marítima, apuntando al poder naval como el único factor capaz de dar cohesión y seguridad al imperio español.

corsarios o enemigos, correspondiente al Rey español, a favor de los generales de galeones y flotas de la Carrera de Indias, pues no eran aquéllos los portadores de cargas valiosas sino los de la Carrera, de manera que unos siglos que supusieron para las potencias europeas siglos de oro en el desarrollo de su economía, para España trajeron pérdidas irreparables.¹³

Pero además, el desgaste de las guerras fue permanente, de hecho no resulta nada excepcional en las monarquías hispánicas que de los cuarenta y cuatro años de reinado de Felipe IV (1621-65), cuarenta los ocuparan las guerras por tierra y por mar con Francia, Holanda, Inglaterra, Venecia y Berbería, a las que se sumaron las revueltas internas en Portugal, Cataluña, Andalucía, Nápoles y Sicilia. A pesar de la pérdida manifiesta de su hegemonía naval, los gobiernos españoles no la asumieron, de manera que durante el calamitoso reinado de Carlos II (1665-1700) se siguió tomando parte activa en un sin fin de guerras hasta llegar al aniquilamiento de la marina mercante y una armada tan débil que ya la paz de Ryswick, en 1697, viene a mostrar la ausencia de España como potencia marítima y continental.¹⁴

12 El convoy de escolta, compuesto por galeones armados, fue un sistema español implantado a mediados del XVI y que perduró durante todo el XVII, siendo el más conocido el denominado desde 1576 Armada de la Guardia de la Carrera de Indias. Para el mantenimiento de estos servicios se implantó el impuesto de avería sobre el valor de las mercancías transportadas. Apuntamos que este sistema será curiosamente practicado siglos después durante la Segunda Guerra Mundial.

Desde el último tercio del siglo XVI se dictaron leyes sobre el sistema del convoy, en 1573, 1623, 1664..., se ordenó que no pudieran volver los navíos sueltos, sin flotas, desde La Española; al llegar a la vista de las costas peninsulares, la capitana debía ir delante seguida de las naos y, en último lugar, separada de todos, la almiranta; los galeones no podían tener camarotes sobre las cámara de proa ni cosa que embarace, salvo una chopa para el piloto, ni tampoco camarotes debajo del castillo de popa, ni llevar arcas grandes... que pudieran obstaculizar; además, se ordenaba también que, llegando a las Azores, se debían deshacer los camarotes de pasajeros y artillar las naos. *Recopilación de las Leyes de los Reinos de las Indias mandadas imprimir y publicar por la Majestad Católica el Rey Carlos II*. Madrid, 1791, T. 3, lib. 9. tít. 36, ley 11 a 14 y 42; lib. 8. tít. 42, ley 26; y lib. 9, tít. 28, ley 13 y 14.

13 Felipe II y III concedieron merced del quinto real en 1558 y 1602 respectivamente, *Leyes de Indias*, t. 1, lib. 3, tít. 13, ley 5. Al constante peligro de los corsarios se añadían las incursiones en las costas de la Corona: piratas ingleses ocuparon entre otras islas Barbada y Jamaica; los holandeses Curaçao; los franceses Guadalupe, Dominica, Marigalante, parte de La Española... en el Caribe y Golfo de México; luego en el Pacífico; de nuevo en el Atlántico atacaron y arrasaron Veracruz, Cartagena de Indias, Santiago de Cuba; y las costas de la Península, en Galicia y Andalucía, como el tremendo asedio a Cádiz, en 1625, de 80 buques ingleses.

Desde mediados del XVII la mayor amenaza naval será Inglaterra con la política antiespañola de Cromwell, quien dio el impulso decisivo a la política de Isabel I, poniendo en práctica una eficaz política con un vasto programa de construcción naval;¹⁵ por su parte, Francia, convertida en potencia terrestre, se venía preparando desde 1624 con Richelieu creando un poder naval con el que atacar las fuerzas españolas.

Construcción naval en el XVII

Del estado de la industria naval durante este siglo nos ofrece algunos pasajes la obra Tomé Cano que, aunque publicada en los primeros años, aventuran todo el proceso del mismo.¹⁶ Informa Tomé Cano sobre los imponentes armamentos improvisados para luchar a la vez con ingleses, flamencos, turcos y berberiscos en Europa, y con corsarios y piratas de todas las naciones en Indias, para lo que se requisaban gran parte de las más de 1.000 naos de particulares del Norte que entonces comerciaban en Terranova, Flandes, Francia e Inglaterra, de manera que finalizando el siglo XVI se

14 Normalmente se reconoce como golpe definitivo al ya débil poder naval hispánico el que recibía Oquendo en 1639 en la batalla de las Dunas, Inglaterra, por el almirante holandés Tromp. Calcula el historiador naval Alcalá Zamora que las pérdidas españolas entre 1638 y 1640 estarían en más de 100 buques, 12 almirantes, cientos de oficiales y 20.000 marineros, Alcalá Zamora, José: *Evolución del tonelaje de la flota de vela española durante los siglos modernos*. Zaragoza, 1975. Si bien la construcción naval nada tenía que envidiar a la holandesa o a la inglesa, y por tanto, no justifica que a ella se debieran los fracasos militares de la época, uno de sus defectos importantes lo constituía la artillería: debido a la permanencia en el uso del encabalgamiento de cañón, frente al moderno de cureña inglés, superior en carga y tiro, poco podían hacer los españoles en los ataques a larga distancia siguiendo su táctica tradicional de abordaje y con pocos artilleros expertos. Por otra parte, aunque no abundaron los centros de formación para artilleros navales, vemos como en 1607, el Monarca ordenaba la creación de una escuela de artilleros en Cartagena, "para los que sean prácticos de la marinería donde se ejerciten y aprendan esta profesión, y que éstos, demás de gozar de los derechos y exenciones por razón de ser matriculados (matrícula de mar), gozen del sueldo que por premio se les ha de dar a los que más se señalaren y aventajaren en el manejo de la artillería", real cédula dada en Barbastro a 29 de enero de 1626, sobre matrículas de mar. Museo Naval. Colección Vargas Ponce, t. IV, 63.

15 La eficacia de la política naval inglesa elevó a gran potencia marítima un Estado del que escribe Seeley: "Nos contentábamos a fines del XVI con que nos considerasen como aspirantes osados al poder naval, capaces de atreverse a luchar contra la supremacía marítima de España. Cuando una gran parte del continente americano aparecía dividido ya en virreinos de la Corona española; cuando Portugal había enviado gobernadores que ejercían jurisdicción en el Océano Índico; cuando los misioneros españoles habían llegado al Japón... todavía los ingleses no son más que novatos en la carrera del mar y no poseen ni una sola colonia". Seeley, J.R.: *L'expansion de l'Angleterre*. París, 1884, pág. 103.

16 *Arte para fabricar, fortificar y aparejar naos de guerra y merchante*. Sevilla, 1611.

embargaban todos los mercantes para componer las armadas, debiendo incluso recurrir en ocasiones a firmar asientos de armadas con urcas holandesas, genovesas, venecianas... tras la anexión de Portugal, para atender las necesidades de las Indias orientales y posesiones de Africa.

Las numerosas quejas de los mercantes ante la lamentable situación, que en pocos años tendría fatales consecuencias en el poder naval de la monarquía, lleva a decir a Tomé Cano: "Todo se ha apurado y consumido", y su principal causa la remite al efecto de los embargos que llevan a la ruina a los armadores mientras que los extranjeros extraen todo el provecho, con sus navíos de libre derrota, sin estar atados a las flotas anuales expuestas a los ataques corsarios y enemigos.¹⁷

La constante formación de armadas que exigía la guerra había llevado al agotamiento del sistema de embargos al comercio y la navegación particular. La situación de los armadores en los primeros años del XVII apenas podía recuperarse a pesar de que las medidas de embargo se iban sustituyendo por el sistema de asientos, es decir, contratos, principalmente con el señorío de Vizcaya y Guipúzcoa, o con algunos almirantes prestigiosos con capacidad suficiente para reunir por adelantado los fondos y elementos necesarios para fabricar y pertrechar armadas completas, siguiendo así un sistema que la Corona había empleado con anterioridad en Vizcaya, Guipúzcoa y Cuatro Villas para formar las escuadras regionales; en ese orden, la Corona impulsó la organización de los astilleros fabricando también por administración, de manera que en el norte español sólo se construía para el rey. Por otra parte,

17 Dice Tomé Cano en el diálogo tercero: "No ha de haber hombre particular que se atreva a fabricar naos de guerra, ni tampoco hacerla merchante, por el poco sueldo de SM por tonelada cuando se sirve de ellas para armada". Recordemos que en tiempos de los Reyes Católicos se fletaban naos a razón de 110 maravedís por tonel de carga, mientras en los tiempos de Felipe II y III se pagaba diez ducados por tonelada para el servicio costero en Flandes y 15 para el de Indias, lo cual no compensaba a los armadores. Como resultado de todo ello se quejarían desde la costa norte a la Corona con el apoyo del duque de Medinasiona que, en 26 de abril de 1601, pedía al rey Felipe III que la Corona construyera su propia armada pues recurrir a los particulares les llevaba a la ruina; no obstante el capitán general García de Toledo pensaba que no era escaso el número de naos pues todos los años salía una flota de Cantabria para la pesca de Terranova y que ésta se podría embargar con tripulación incluida. La iniciativa de Felipe II de instituir una armada de la Corona, potenciando notablemente la construcción naval, institución que desde que la fundara por primera vez Alfonso el Sabio después se abandonó, con renovaciones aisladas, aún no presentaba prácticamente distinción con la mercante, de forma que el almirante Recalde, en 1584, antes de salir de Santander, pedía autorización al Monarca para arbolar el estandarte de su mando pues de otro modo "parecía más su armada convoy de naos que iban a venderse a Sevilla". Cano, *Arte para fabricar...* págs. 48 y 28.

como Felipe III y IV no cumplían con los plazos de pago a los asentistas, los constructores se mostraban reacios a prolongar los contratos, con lo cual el sistema iba pasando cada vez más a manos extranjeras. En cuanto a la elección de uno u otro sistema existían no pocas desavenencias por el temor que les producía la prioridad que pudieran dar los asentistas a sus intereses particulares, o el grado de lealtad existente entre los contratistas extranjeros (análoga situación observada en Inglaterra); mientras que el procedimiento de construcción por administración tenía aún más detractores debido a los fraudes que se cometían y, además, porque los plazos de construcción y entrega no eran fijos como en el asiento.

En la década de los años treinta se empezará a comprar fuera de España al no poderse ampliar la construcción en la Península, así en 1635 se adquieren por primera vez naos artilladas en Flandes; más adelante, en 1653, cuando los astilleros del Norte se declaran exhaustos por los gastos de guerra, se firman asientos con coroneles ingleses para disponer seis bajeles de guerra durante seis meses. En la segunda mitad de siglo sigue sin haber planes de escuadra en su sentido auténtico, todavía se mantenía el sistema de asientos con algunos generales para reducidas armadas que no pasaban de 6 o 7 naves, mientras que la Hacienda, que antes había permitido construir buques en gran número, apenas podía fabricar ahora por administración galeones de uno en uno. La situación en la costa de Cantabria, lugar de construcción por excelencia, llegaba a ser tan ruinoso que en 1688 se suprimían los destinos de superintendente, veedor y contador de fábricas por haber cesado la construcción.¹⁸

Si bien se observa en este siglo la decadencia del poder naval hispánico, que se hará ostensible en los años finales, también podemos apreciar que en ningún momento se abandonó el interés por la construcción naval presentando su industria importantes avances técnicos: se mejoró considerablemente el material a la vez que se observaba una preocupación constante por las medidas, pretendiendo que los buques a construir sirvieran para la guerra y el comercio sin gran desembolso para la Corona, cuestión ésta que constantemente era rechazada por las juntas de los centros de construcción que no querían ver sacrificados los intereses del comercio y de propietarios e indus-

18 Una real cedula de 1646, impelía a la provincia de Vizcaya -igualmente se haría al señorío de Vizcaya y a las Cuatro Villas- a continuar la fábrica de navíos, a lo que respondía la provincia estar sin medios para construir; en Fernández Duro, Cesáreo: *Disquisiciones Náuticas*. Madrid, 1880, t.V, pág. 387 a 389, 82 y 394.

triales por los del Estado, y que en la práctica procuraron eludir (malicia que aún en 1691 denunciaba Garrote).

Hubo disparidad de criterios en cuanto a las proporciones, cambiando la forma y porte de los buques, mostrándose los gobiernos receptivos a las reformas que la experiencia venía dictando, experiencia que en unos primeros años mostraba sobre todo la influencia militar que llevaba a construir barcos más veloces aumentando la proporción entre quilla y manga, desterrando las voluminosas superestructuras levantadas a proa y popa, mientras que la tradición, igual que en Inglaterra, había tendido a fabricar barcos grandes y fuertes pero lentos, basados en los grandes modelos de 900 y 1.000 toneladas que había hecho Álvaro de Bazán y el Adelantado de Castilla.

Abundaron los entendidos en este siglo, quizá el más destacado Tomás Cano, que influyeron profundamente en la elaboración de las primeras ordenanzas navales del imperio español, y muy especialmente el general Brochero, quien aconsejó la reunión de juntas de capitanes y constructores de donde salieron dichas ordenanzas.¹⁹

Las ordenanzas dictadas en Madrid, el 21 de diciembre de 1607, para navíos de guerra y mercantes, las primeras de construcción naval dictadas en el mundo, fijaron determinadas medidas, traza y fortificación; los navíos que se recibieran para las flotas de Indias debían construirse, desde principios de 1610, según las reglas establecidas, no pudiendo sobrepasar las 567 toneladas de manera que, cargadas, pudieran entrar y salir por la barra de San Lúcar y los bancos de San Juan de Ulúa. Introducían las ordenanzas por primera vez importantes normas: establecían la unidad codo, hasta entonces arbitraria, "de dos tercios de vara castellana y un treinta y dosavo de las dos tercias"; otra importante novedad la constituía la introducción del concepto de

¹⁹ Si en época de Felipe II vemos al auténtico fundador de la orgánica administrativa Cristóbal de Barros, diligente reformista y propulsor de los astilleros y que además inició la formación de juntas de hombres conocedores de las cuestiones navales, en el reinado de Felipe III persiste otro gran hombre de mar, el almirante general Brochero. Mientras Barros había optado por la conveniencia de construir naos que fueran aptas para la guerra y el comercio aumentando su porte sin fijar unos límites, Brochero solicitó a la Corona construir naos de armada, para mayor efectividad, y que además evitarían los embargos que arruinaban a los armadores y al comercio. A Brochero había ordenado Felipe II, tras el desastre de 1588, crear la Flota Atlántica permanente para mantenimiento de las comunicaciones con Indias; la Flota pronto se dividió en tres escuadras: una con base en Lisboa patrullaba desde Finisterre a cabo de San Vicente; otra con base en Cádiz defendía el Estrecho; y la armada de Vizcaya que con base en La Coruña vigilaba el Norte a la caza de holandeses. Otras armadas de guarda existirán en el Caribe (Armada de Barlovento) y en el Pacífico.

lo que hoy denominamos disco de máxima carga, al establecer que: "para que los dueños de naos y cargadores no puedan con su desordenada codicia usar de engaño", la Casa debía nombrar "hombres de ciencia y conciencia", esto es unos visitantes, que pusieran dos señales de hierro en el codaste (a popa) y branque (a proa) de cada navío que sirvieran de límite a la carga, y añadía la norma: "de manera que aquel hierro o señal quede sobre el agua, y esta persona (visitador) tenga un libro en que asiente la parte donde fixare en el navío las dichas señales, declarando en quantos codos de agua está aquella señal, y los que huviere della a la lemera"; se penalizaba a quien infringiera la orden con la mitad del valor del navío, y de ésta se entregaría la tercera parte al juez visitador y los otros dos tercios a la persona que lo denunciara, pudiéndolo hacer ante cualquier Justicia de tierra o mar. Las ordenanzas recibieron el rechazo de todas las zonas marítimas, se reclamaba la anterior libertad de construcción que les había permitido adaptarse a sus necesidades y las del comercio, pareciéndoles ahora que les obligaban a construir naos de guerra y no de carga; además, entendían que su excesiva eslora y poco puntal ofrecían poca estabilidad en caso de mucha mar y dificultad de artillar entre las dos cubiertas en el caso de aplicarlas a la guerra, no siendo así útiles para la guerra y tampoco como mercantes pues consideraban que tenían poca bodega.²⁰

Según las reglas de construcción se pretendía la regularidad de las proporciones del casco tomando como punto de referencia la manga, debiendo ser el puntal la mitad del valor de la manga, pero se insistió más en buscar la correspondencia entre obra viva y obra muerta (cuerpo del buque dentro y fuera del agua); esta correspondencia se relajó aumentando la obra muerta al añadir cubiertas para reforzar la artillería e incorporar más cámaras de alojamientos, provocando un desequilibrio que los constructores remediaban mecánicamente por medio del embonado, remedio práctico consistente en poner contrapesos de madera y cebar más lastre; además su realización era a ojo, sin cálculos ni medidas, según las maderas, justificándose los constructores en la ausencia de reglas científicas; como contrapartida, los embonos causaban que calara más el bajel y gobernara mal, y que se condenaran las

²⁰ Ordenanzas expedidas por el Rey en Madrid, a 21 de diciembre de 1607 para la fábrica de los Navíos de Guerra y Mercante, y para la orden que se había de observar en el arqueamiento de los que se tomasen a particulares para servicio en las Armadas Reales. MN, Colección Navarrete, t. 23, 47. También con respecto a las galeras se dictaban en 1607 unas ordenanzas de construcción.

baterías bajas que eran necesarias para el combate. De la práctica del embonado, error mantenido en la construcción, y que será condenado por las siguientes ordenanzas, nos dan cuenta numerosos informes de generales de armada de la época.

Tampoco las ordenanzas siguientes de 6 de julio de 1613 fueron bien acogidas. De nuevo ordenan la medida ya establecida del codo y marcar el límite de carga en los navíos con señales o argollas de hierro, pero ahora indican que se pongan en los costados del buque, una a babor y otra a estribor, "en medio de la nao donde tiene la cubierta principal"; además prohíben los embonos y constracostados, debiendo dejar los buques como salen del astillero para así poder pasar cargados las barras de San Lúcar y San Juan de Ulúa, y "que no le corran los alcázares como lo acostumbra desde el árbol mayor hasta el castillo de proa"; ni pasen los navíos de 17 codos y medio de manga y 8 y medio de puntal; sobre el cumplimiento de todas las órdenes de nueva construcción se daba un plazo limitado para dar de baja los buques existentes. No tardaron en producirse numerosas quejas desde los principales centros de la industria naval, desde la Universidad de Mareantes de Sevilla y, la que resultaba más impactante, la de la propia Casa de la Contratación que informaba siguiendo cada punto de los analizados en el memorial de la Universidad, argumentando que los bajeles construidos por las ordenanzas de 1607, faltos de manga, habían tenido que ser corregidos y navegaban bien, diferenciándolos de "los por defecto de los dueños", es decir, aquellas naos de pequeño porte que su dueños (obviamente para aumentar la carga) "habían corrido las toldas y levantado castillos", por lo que, los embonos se habían puesto para equilibrar el aumento de la obra muerta que no solo por la falta de manga que causaban las ordenanzas; pero además, denunciaba la Casa el grave perjuicio que se infringiría a los dueños de naos existentes, que nadie querría comprar y sin embargo habían resultado buenas, solicitando así que "se consuman cada una según su edad y fortaleza, debiéndose revisar todas las naos y que de todas se haga matrícula". Con la misma fecha del informe de la Casa, 4 de febrero de 1614, vemos el resultado de una revisión de las naos que se hallaban en Sevilla y Cádiz, elaborado por Brochero y los capitanes Veas y Ramírez, donde nao por nao aparece analizada y, al margen, la calificación que le confiere la Casa de Contratación, como "buena", o "no es aprobada, no puede dar al través", etc.. En el escrito viene declarado de antemano que el objetivo de las visitas son los "adovíos" (arreglos) que le debían

hacer a cada nao "para que se consuman y en el entretanto se fabriquen navíos conforme a las nuevas ordenanzas, y que las de aquí adelante se hizieren no siendo conforme a las nuevas ordenanzas no se les dará visita". A continuación, Brochero y los dos capitanes citados, aportan un segundo informe que, en contra de la opinión vertida en el memorial de los Mareantes donde solicitaban que se retrasase el cumplimiento de las nuevas ordenanzas hasta no tener experiencia de sus resultados, señalan la buena construcción de Diego Ramírez, según ordenanzas, etc. y consideran que, en cuanto a lo que dice la Casa de que las naos no se hacen a turquesa sino a ojo, la construcción de Juan de Veas es de buena traza y forma, según ordenanza, pues todo lo realiza, argumentan, con cuenta y medida.²¹

En las discusiones nos parece que subyace la eterna cuestión entre buques mercantes y de guerra, o, lo que es lo mismo, entre comerciantes y representantes de la Corona, donde los primeros exigían unas condiciones de mayor capacidad de carga, mientras su utilización para armadas precisaba mayor velocidad y facilidad de maniobra, oponiéndose así los fabricantes y dueños de naos a unas ordenanzas que les privaban de la libertad anterior que les permitía construir según demanda, incluso después de las ordenanzas de 1607 que, como declaran en su memorial los mareantes, o no se habían cumplido o los buques que se empezaron a construir según las mismas no se habían terminado, aduciendo que tenían poca manga y que para dar mayor

²¹ Ordenanzas de 6 de julio de 1613. Archivo General de Indias. Indiferente, 2595, en Serrano Mangas, Fernando: *Función y evolución del galeón en la Carrera de Indias*. Colección Mar y América. Madrid, 1992. pgs. 211 a 236. Memorial dirigido al Rey por la Universidad de Mareantes que navegaban en la Carrera de Indias pretendiendo que por estar todas las Naos que andaban en ella con defectos de los prohibidos por las Nuevas Ordenanzas, mandase SM dar tiempo competente para consumirlas; porque de lo contrario quedaría destruido todo el comercio y arruinado tanto número de vasallos, en M.N., Colección Navarrete, t. 24, 11; Parecer del Presidente y Jueces oficiales de la Casa de Contratación de las Indias de Sevilla dirigido al Rey con carta de 4 de febrero de 1614 sobre el Memorial de la Universidad de Mareantes de la Carrera de Indias dado a SM pretendiendo que por estar todas las Naos que navegaban en ella con defectos de los prohibidos por las Nuevas Ordenanzas, mandase SM dar tiempo competente para consumirlas. Sevilla, 4 de Noviembre de 1614, en M.N., Colección Navarrete, t. 24, 12; Parecer de don Diego Brochero, el capitán Juan de Veas y Diego Ramírez sobre lo que se debía hacer con las naos que se hallaban en el río de Sevilla y Cádiz, para consumirlas, entretanto se fabricaban otras conforme a las Nuevas Ordenanzas y al margen de cada capítulo del dicho parecer la respuesta dada por la Casa de la Contratación, en Sevilla a 4 de febrero de 1614, en M.N., Colección Navarrete, T. 24, 13; Segundo parecer de don Diego Brochero, y los capitanes Juan de Veas y Diego Ramírez sobre el reconocimiento que se hizo a las naos que se hallaban en el río en Sevilla para consumirlas entretanto se fabricaban otras con arreglo a las nuevas ordenanzas s/f, en M.N., Colección Navarrete, t. 24, 14.

fortaleza y seguridad debían recurrir a la adopción de embonos y constrastados; no obstante, nos parece, a la vista de las reiteradas órdenes de penalización por excesiva carga y los peligros inherentes a ello, que dicho remedio obedecía principalmente a la costumbre de intentar convertir pequeñas naos en buques de mayor capacidad, para carga y alojamientos, adosándoles nuevas superestructuras en la parte superior del buque, en la obra muerta.

La censura de la Casa produjo la inmediata respuesta de la Corte convocando una junta en Sevilla presidida por el almirante Brochero, formada además por el constructor capitán y maestro mayor de las fábricas de Su Majestad, Juan de Veas, y el también capitán Diego Ramírez, los tres grandes innovadores de la construcción naval de la época. Esta junta, como dos anteriores de las que resultaron las antedichas ordenanzas, la presidió Brochero, de manera que su dictamen debió defenderlo como algo propio, si bien se consiguió suavizar las disposiciones prolongando la vida de los buques de anterior construcción y a los de nueva vida se les permitió ciertas reformas.

Unas nuevas ordenanzas se dictan en 16 de junio de 1618 reformando las anteriores.²² Repiten normas que ya hemos visto: el codo como medida o la prohibición de contracostados o correr los puentes (como acostumbraban), poner señales de hierro como límite de carga, y, en cuanto al porte máximo de navíos para la Carrera, lo establecen en 624 toneladas sin que excedan los 18 codos de manga y 8 y 1/2 de puntal (art. 104); pero además se ordena que no se admitan buques de fuera, "aunque sean de los de las Indias", ni en la Carrera, en las Flotas, ni fuera de ellas, "sino a falta de navíos naturales, so pena de perdimiento de navío y mercaderías". Precisamente este punto que excluía navíos de fuera fundamentaba las protestas de los constructores de Guipúzcoa, Vizcaya, Cuatro Villas y La Montaña, que se quejaban por la preferencia que mostraba la Casa de Contratación hacia la construcción en La Habana, la que según ordenanzas estaba prohibida.²³

22 Reglas para fabricar los navíos, que se hicieren por cuenta del rey y de particulares. Ordenanzas de 16 de junio de 1618. *Recopilación Leyes de Indias*, t. 3, lib. 9, tit. 28, ley 22; y en M.N., CF 134, impreso firmado de Bartolomé de Anaya Villanueva, donde se incluye la ordenanza de construcción naval, de Felipe III y firmada de Martín de Aroztegui, dada en Madrid, 16 de junio de 1618, revocando las anteriores de 1613: "Por quanto la experiencia y execución de las últimas ordenanzas firmadas de mi mano a treze de julio de mil y seiscientos y treze sobre la forma de fabricar navíos ha mostrado algunos defectos dignos de remedio...".

Las ordenanzas observan notable influencia del *Arte para fabricar naos*, obra conocida de todos de Tomé Cano que dedicó a Brochero. Éste consideraba excesivo los castillos de proa y popa como "bastante causa por sí solos para descompensar los mejores navíos del mundo" y, guiándose de sus experiencia militar, trató de dar a las naves mayor velocidad y maniobrabilidad, dirigiendo reformas que aligeraban arboladura y aparejo; además entendía que llevaban demasiada tripulación, tema éste sobre el que siempre se centrarán los mayores inconvenientes precisamente por su escasez, y también por su falta de oficio marino, situación que, por otra parte, afectará a todas las marinas europeas, y más particularmente a la inglesa.

Desde la creación de la Junta de Armadas, en Madrid, la construcción no se regirá exactamente por las ordenanzas generales, sino que se guiarán por planes particulares de cada buque, según el tipo de servicio a que se destinara, sistema más racional que también obedecía a la disparidad de criterios entre los más distinguidos marinos y la ausencia aún de unos principios científicos establecidos.²⁴

Abundaron los constructores navales y de ello nos da cumplida relación Fernández Duro; entre ellos, a mediados de siglo, Ignacio de Soroa, maestro mayor de las fábricas de la provincia de Guipúzcoa, que en 1679 declaró que llevaba años construyendo la mayor parte de los navíos de las reales armadas siguiendo las reglas inglesas y holandesas.²⁵

José de Veitia y Linaje, importante teórico de la construcción naval, juez oficial de la Casa de Contratación, publicaba en 1672 su *Norte de la Contratación de Indias* con la intención de divulgar todo lo concerniente a la navegación, flotas y personal, por los inconvenientes que hasta entonces ocasionaba que las ordenanzas, leyes y cédulas, dictadas por la Casa de Contratación permanecían custodiados en los archivos; dedicaba el capítulo XIV del libro II a "los fabricantes y fábrica de navíos", presentando las dis-

23 Fernández Duro: *Disquisiciones...*, t.V, pág. 383.

24 Gran parte de los asuntos navales que llevaba el Consejo de Guerra se traspasaron a la Junta de Armadas; entre sus primeros miembros estarán Brochero y Aróztegui. En varias ocasiones se anuló hasta que Olivares la creó como sección permanente del Consejo en 1622; su misión principal era la obtención de fondos para construir escuadras..

25 Buques muy rasos y con la menor superestructura posible tanto a proa como a popa; Soroa comisionado por la Corona, visitó los astilleros holandeses donde se encontraba el navío de 80 cañones *Las Siete Provincias*, el más hermoso ejemplar de la época, en la Colección Vargas Ponce del Museo Naval, se conservan varias reales cédulas sobre sus construcciones navales).

posiciones más destacadas, las maderas más idóneas y definiendo las naves de la época.²⁶

Entre los más importantes constructores tratadistas se encuentran el general Francisco Díaz Pimienta y el capitán de mar y guerra Francisco Antonio Garrote. Díaz Pimienta, almirante de la Armada, que contaba con astillero propio en su ciudad de La Habana, ofreció sus navíos a la Corona y contrató por administración nuevas construcciones desde 1614 hasta 1645.²⁷ Garrote, que fue superintendente de la maestranza de Armadas y Flotas de Indias hasta 1695, escribió sobre el mal estado de las construcción de buques españoles, pese al gran número de navegaciones, debido quizá, nos dice, a que se construye poco o a la malicia de los que los mandan fabricar, observándose bajeles de guerra que más parecen pontones con la idea de que lleven mucha carga y alojamientos, poniendo el mayor interés solo en la fortaleza de las maderas, clavazones y pernería en lo que aventajan a todas las naciones; sin embargo no guardan las proporciones necesarias en la obra muerta y arboladura haciéndolas inseguras. Continúa Garrote diciendo que la experiencia acumulada en el mundo, y no menos en España, sería suficiente para construir buenos buques que siendo de guerra puedan servir también de mercantes, y presenta figuras, dibujos y reglas claras y precisas, capaces de ser interpretadas por los carpinteros de ribera y los contra maestros que los debieran arbolar, aparejar y descubrirles la quilla de acuerdo a su porte, hasta quedar dispuestos para navegar en tan poca agua que el de mayor porte podría salir y entrar por la barra de San Lúcar en todo tiempo y marea, ajustándose en todo a las ordenanzas y leyes del Reino.²⁸ A tenor de su lectura podemos observar la eterna cuestión de construir para ambos servicios,

26 Más tarde, en 1680, se ordena imprimir la *Recopilación de las Leyes de los Reinos de las Indias*, de las que se han hecho cinco ediciones hasta 1841. Contienen lo relativo al Consejo Real y Junta de Guerra de Indias; Casa de Contratación y Universidad de Mareantes de Sevilla; orden, policía, disciplina y navegación de las armadas; obligaciones de los que las dotan, modo de fabricar, armar y artillar las naos; reglamentos de equipajes; enseñanza de cosmografía y pilotaje y otras materias.

27 Expediente de Francisco Díaz Pimienta. Madrid, 27 de agosto de 1635. AGI, Indiferente, 2589; Serrano Mangas nos ofrece una buena relación de constructores de la época, a añadir a los incluidos por Fernández Duro, en Serrano Mangas: *Función y evolución del galeón...*, Madrid, 1992. págs. 79 a 85.

28 En introducción de su *Recopilación para la nueva fábrica de bajeles españoles (1691)*. Biblioteca Nacional, Ms. 7-2, y en Fernández Duro, *Disquisiciones...*, t. V, págs. 293 a 295.

comercio y guerra, de manera que a la Corona le fuera menos gravoso pudiéndolos requisar en caso necesario.

Siglo XVIII. Dinastía de los Borbón

La idea de progreso es un punto importante en la política española del siglo XVIII. Se tratará de enriquecer las sociedades americanas y españolas con el fomento de la agricultura, ganadería, minería, y consecuentemente el comercio con una exitosa política de libre comercio; además la dinastía de los Borbón procurará los recursos para el fortalecimiento de las fuerzas armadas y la diplomacia. Se dictarán importantes reformas al monopolio comercial con la intención de lograr mayores beneficios fiscales para afrontar, entre los gastos de defensa, la construcción de una importante flota de guerra. Desembarazado el comercio del tradicional requisamiento que sufría por parte de la Armada, se lograba un notable desarrollo y así el necesario equilibrio para un fuerte poder naval.

Asistieron a Felipe V importantes ministros, verdaderos estadistas que, como luego los ministros de Fernando VI y Carlos III, procedían en su mayoría de los Consejos y, por ello plenamente conocedores de la necesidad de eficacia para la resolución de los problemas.

La política exterior del cardenal Alberoni lleva de nuevo a España al plano internacional; de la mano de Alberoni y el intendente general y después ministro, Patiño, se inicia un plan de construcción naval, puesto de manifiesto en la primera expedición de Alberoni contra Cerdeña en 1717 y Sicilia en 1718, ante la sorpresa de las potencias marítimas que no se explicaban la energía desplegada por España cuando poco antes había perdido todo su poder naval. Pero la disparidad y endeblez de las naos, y desde luego la falta de instrucción y prácticas de navegación a que había llevado el abandono de los últimos años del XVII, provocaron que un inesperado ataque inglés causara el desastre de cabo Páxaro, en agosto de 1718, siendo destrozada la escuadra de Gaztañeta. En realidad, se había formado improvisadamente la flota con buques viejos carenados y naves de comercio armadas con más artillería de la que podían soportar, en contra de la opinión de Patiño; además, los nuevos buques diseñados por el teniente general de la Armada Real Antonio Gaztañeta, que siguiendo el plan de Alberoni estaban destinados para la guarda de Indias, no constituían verdaderos navíos de línea, según

informa Gaztañeta en su tratado de construcción, de 1720, distinguiendo entre buques de guerra y mercantes.²⁹

El ministro de Marina José Patiño (1726-36), que desde 1730 también lo sería de Guerra y desde 1734 también de Estado hasta su muerte,³⁰ y después su sucesor José Campillo y Cossío, impulsarán la marina mercante a la vez que el proceso de reconstrucción del poder naval; se suprime el sistema de asientos y se van sustituyendo los sistemas de flotas con navegaciones de buques libres, navíos de registro y aviso, y años después con la creación de las grandes compañías navieras, la primera de ellas la Real Compañía de Caracas en 1728, semejantes a las ya existentes de Holanda, Inglaterra y Francia; a la vez se intenta volver a imponer la exclusividad de los fletes, el fuero más apreciado durante siglos por las poblaciones marítimas pero muy desvirtuado por la inobservancia y vicisitudes de muchos años, hasta tal punto que sería ya muy difícil de mantener, sobre todo frente a ingleses y holandeses que venían disfrutando de pingües beneficios adquiridos en tratados anteriores.³¹

Tras la muerte de Campillo en 1743, le sucedió un gran estadista, don Zenón de Somodevilla y Bengoechea, marqués de la Ensenada, que ocupó también las secretarías de Guerra, Hacienda e Indias, en los reinados de tres Borbones, Felipe V, Fernando VI y Carlos III. Fiel a su lema: "Sin marina no puede ser respetada la Monarquía española, conservar el dominio de sus vastos estados, ni florecer la Península centro y corazón de todo", fomentó

29 Decía Patiño que "una Marina recién nacida no podría afianzar en sus fuerzas la facilidad que trae la experiencia", en *Memoria histórica de don José Patiño*, en Fernández Duro, Cesáreo: *Armada Española*, t. VI, pág. 148; y Gaztañeta Antonio de: *Proporciones de las medidas más esempciales dadas por el teniente general de la Armada Real del Mar Océano...de orden del Rey nuestro señor, para Fábrica de Navíos, y de fragatas de guerra, que puedan montar desde ochenta cañones hasta diez*. Madrid, 21 de septiembre de 1720, en MN, CF, 111; y anteriormente, *Arte de fabric Reaes. Execución de la capitana real, almiranta y otros bageles de guerra y marchante, año 1688* (facsimil en MN, 12884). Gaztañeta servía a la Armada desde 1684, con Carlos II, y redactó su estudio después de conocer todas las fábricas de Europa; con respecto a la flota de Sicilia y Cerdeña, dirá que, pese a las críticas recibidas tras el desastre, sus buques fueron muy elogiados por los holandeses.

30 José Patiño fue nombrado en 1717 intendente general de Marina, abastecido de casi tantos poderes como el secretario general de Marina e Indias, cargo éste que se crea en 1714, por real cédula de 30 de noviembre, siendo el primero Bernardo Tinajero de la Escalera al que puede considerarse el primer ministro del ramo, e iniciador de la reconstrucción de la flota.

31 Desde la paz de Münster (1648), tras ochenta años de lucha, se reconoció la independencia holandesa pasando de ser la mayor amenaza naval a guardián de las costas peninsulares, a cambio de concesiones, libres de aranceles, para aprovisionarse en los puertos españoles; por otra parte, la paz de Utrecht reportó amplios beneficios comerciales a los ingleses.

extraordinariamente la construcción naval y organización de la Armada, a la vez que impulsó medidas de amplia repercusión en la actividad marítima, capaces de prever el lanzamiento definitivo de astilleros y arsenales; sin embargo, intrigas diplomáticas inglesas, de todos conocidas, provocaron su salida de la política en 1754, quedando truncado el plan de construcción naval con el correspondiente júbilo de los ingleses.³²

Ya reinando Carlos III, el mayor reformista de los Borbones, se amplía el monopolio comercial a varios puertos de España, según real instrucción de 16 de octubre de 1765 (Santander, Gijón, La Coruña, Málaga, Cartagena, Alicante y Barcelona, además de los de Cádiz y Sevilla, hacia las islas de Barlovento, Trinidad, Margarita, Puerto Rico, Santo Domingo y Cuba), ampliándose más adelante, en 1778, a todos los puertos españoles, con efectos asombrosos para la navegación e industria. Desafortunadamente este brillante comercio se interrumpió por la guerra con Inglaterra y con ello las fuerzas navales base del poder naval. De nuevo una política exterior derivada de los pactos de familia, el tercero, se alejaba de nuestros intereses, esta vez a favor de la independencia americana, reportándonos nefastas consecuencias.

Construcción naval en el XVIII

A la llegada de Felipe V las plazas marítimas estaban en lamentable estado, los arsenales y astilleros sin producción, contando el Rey solo con las naves del comercio de Indias y algunos galeones, debiendo recurrir a préstamos de Luis XIV para defenderse de las escuadras inglesa y holandesa, y de los corsarios argelinos, tremendo estado que apremió al Monarca a reconstruir el poder naval.³³

Tras la paz de Utrecht, el secretario del Consejo de Indias, Tinajero de la Escalera, propuso al Rey, en 15 de enero de 1713, un plan de construcción de

32 Ensenada, antes de ser nombrado ministro, había mostrado desde la secretaría del Almirantazgo sus iniciativas mediante cédulas y ordenanzas sobre construcción naval, claro anticipo de su labor de gran estadista. Es de gran interés el estudio de Rodríguez Villa: *Don Zenón de Somodevilla Marqués de la Ensenada* (Madrid, 1878), conteniendo un buen número de documentos hasta entonces inéditos.

33 Durante la guerra de sucesión debe recurrirse a buques mercantes pues la Corona solo disponía de la fragata de 60 cañones Nuestra Señora de Guadalupe, capitana de la Armada de Barlovento. Pérez Mallaina, Pablo E.: "La Marina de guerra española en los comienzos del siglo XVIII, 1700-1718". *Revista General de Marina*, agosto, 1980, pág. 148.

una flota en La Habana para defender la Carrera, según planos de Gaztañeta, proyecto que finalmente se haría en Cantabria sin llegar a completarse, y cuyas unidades asistieron a las expediciones ya citadas de Alberoni en Sicilia y Cerdeña.

Por real decreto de 21 de febrero de 1714 las fuerzas navales recibían el nombre de Real Armada. Hasta entonces no había cuerpo de armada, sino que las escuadras formadas por contrato de la Corona con astilleros particulares tomaban el nombre de la provincia en que se aprestaba la armada, corriendo la defensa de las costas a cargo de diferentes corporaciones o almirantes que acudían con sus buques en concierto con el Rey.

La Armada tomará a su cargo todo el proceso de construcción naval, desde la propia selección de la madera, hasta la botadura, fundando astilleros estatales. Los astilleros de Lezo (en Pasajes, donde se construyó la mayoría de la Gran Armada), Colindres (en Santoña, que dejó de funcionar con Felipe V), Orrio y Guarnizo (en Santander), no reunían las condiciones necesarias, abordándose importantes obras durante algunos años en el de Guarnizo, propiedad del Estado entonces aunque se trabajaba por contrata y también se fabricaban buques de comercio. Al mismo tiempo se emprendieron obras en los puertos más adecuados del Mediterráneo y el Océano para fijar en ellos astilleros del Estado, habiendo seleccionado puertos capaces de acoger grandes escuadras formadas por navíos de línea, construir diques, dársenas y todo lo necesario para grandes establecimientos de esta clase que los astilleros mercantes no podían reunir. En 1749 se había dispuesto levantar los grandes arsenales de Ferrol, Cartagena y La Carraca, y cuando en 1769 cesaba su actividad el de Guarnizo, los tres astilleros estatales estaban en disposición de construir cuanto se propusiera y albergar en sus dársenas mayor número de buques del que poseía la Armada española.

En 1722 se había encomendado a Gaztañeta, superintendente general de los astilleros de Cantabria, radicado en Guarnizo, establecer un plan normalizado de construcción de buques de guerra, diferenciados de los mercantes; su regulación mediante reglas y medidas fijas significó la abolición del libre arbitrio ejercido anteriormente por los asentistas en su sistema y modo de construir, ya que, en la práctica, apenas se había podido ejercer la inspección por los veedores. El sistema de Gaztañeta, pionero de la marina moderna española, aplicado durante más de treinta años, con manifiesta influencia francesa, no logró alcanzar su objetivo de aumentar la vida de los buques

debido a la falta de solidez que le causaban la prolongación de la eslora y excesivo lanzamiento, lo que favorecía el quebranto de los buques.³⁴ Se trataba de navíos de línea, normalmente de dos puentes, que, pese a estar bien calculadas las proporciones en sus planos, salían de los astilleros con deficiencias, mal ensamblados y ligados, siguiendo la tradición que dictaba que a más material (madera) mayor solidez tendría el buque.

La renovación llegó con Ensenada, proyectándose el más ambicioso plan de construcción naval hasta entonces abordado. Confió el Rey la dirección de construcción a Jorge Juan quien trajo los más prestigiosos constructores ingleses, ya en la Península en 1750, con los que coordinó los reglamentos y prácticas de construcción considerados los mejores de su época. A las reglas que proporcionaba la práctica sumó los principios científicos, dándole una impronta particular: amplió la manga para dar mayor amplitud al artillado y acomodando la tripulación, eliminó todo peso superfluo y recortó el lanzamiento aportando así mayor estabilidad al buque y reduciendo la propensión al quebranto, si bien resultaron buques posiblemente menos bolineros.³⁵ Le sucedió en la dirección el brigadier francés Francisco Gautier, primero en recibir el título de comandante general de ingenieros de la Armada, en 1770, siguió sin alteraciones el sistema francés, buques de casco más delgado y afilados en proa y popa y aparentemente más veleros, pero que no tenían la suficiente solidez.³⁶ Desde 1782 se hizo cargo de la dirección José Romero de Landa, quien, representando el cuarto y quinto de los sistemas de construcción abordados en el siglo,

³⁴ Se produce cuando la proa y popa se hundan más que el centro del buque por la carga menor, lo cual se evita dándole menos lanzamiento y tener así mayor flotabilidad; el efecto contrario se denomina arrufo, y se produce al ser la carga central grande y, en consecuencia, la proa y la popa tienen mayor flotación.

³⁵ Su conocido *Examen marítimo teórico-práctico y tratado de mecánica aplicada a la construcción, conocimiento y manejo de los navíos*, Juan y Santacilia, Jorge. Madrid, 1771, 2 vols. (otras ediciones en 1793... y la última en 1992), da buena idea de sus innovaciones introduciendo mejoras importantes que, aprobadas por el Rey, pronto se materializaron en las construcciones de Ferrol dirigidas por Guillermo Turner; en Guarnizo por David Howell; en Cartagena por Eduardo Bryant; y en La Habana por Mateo Mullan, quien, en 1769, construyó el más famoso navío de tres puentes, el Santísima Trinidad, cuya tripulación pasaba de 1.300 hombres, transformado más adelante en Cádiz a cuatro puentes, único que existió de ese tipo en la época.

³⁶ Por causas que Fernández Duro atribuye a la enemistad del ministro Arriaga con Jorge Juan, se introduce el método francés, a pesar de ser el de Juan el mejor de su época. En 1770 se creó el Cuerpo de Ingenieros de Marina, inspirado por Gautier, y apoyado por el ministro González Castejón el autor de la Ordenanza de Pertrechos de 1772 que, en una época de gran producción, supuso un factor importante para la técnica naval y control de sus efectivos.

alcanzó durante sus dos mandatos mejoras suficientes para proporcionar los mejores navíos y fragatas hasta entonces conocidos.³⁷

Por los mismos años, el brigadier José Mazarredo Salazar actuaba frecuentemente como árbitro en cuantas dificultades se presentaban en la construcción naval. En 1782 había expuesto a Carlos III sus reflexiones acerca del sistema de construcción, tras un minucioso examen llevado a cabo durante cuatro años sobre numerosas escuadras, y también de las potencias enemigas, con idea de seleccionar las ventajas existentes en nuestros navíos; entre ellos cita navíos franceses y españoles apresados por los ingleses que después fueron los más veleros de todas sus escuadras. Diez años después, se publicaban las Ordenanzas Generales de la Armada Naval de 1792, redactadas en su mayor parte por el jefe de Escuadra Mazarredo, ayudado del capitán de navío Escaño, resultando las más completas, sin embargo la situación difícilmente permitió su aplicación y en ocasiones la retrasó.³⁸

La influencia de grandes marinos y técnicos navales potenció enormemente la construcción naval durante el XVIII. Su fuerte impulso fue sobre todo el resultado del gran estadista Ensenada y sus sucesores: Arriaga, González Castejón, Valdés, Varela, Lángara, ministros que parecían medir su prestigio por el número de buques botados; política naval aumentada y perfeccionada en tiempos de otro gran estadista, Floridablanca. Todos ellos fueron conscientes de la importancia del poder naval para las comunicaciones con Indias e intereses del comercio, y supieron poner a España de nuevo en el rango de primera potencia marítima; sin embargo, en la administración seguía habiendo abusos y corrupciones, comúnmente denunciados por los intendentes.

37 En la escuadra de Mazarredo con destino a Argel iba el San Ildefonso, primer buque recién botado en Cartagena construido por Romero de Landa en 1785; corregidos sus defectos, nació el quinto sistema de construcción del siglo, considerado el mejor de la marina.

38 *Dictamen del Brigadier... acerca de las reflexiones de un papel para establecimiento de un constante y perfecto sistema de construcción que SM manda examinar en su Rl. O. de 19 de noviembre último; y de navíos buenos o malos para la marina Real Militar.* Navío Santísima Trinidad, en la bahía de Cádiz a 6 de diciembre de 1782, MN, ms. 1195, copia ms. de Manuel Gómez Moreno, marzo 1957. Mazarredo consideraba que la poca facilidad de caza de nuestros buques estribaba en la falta de limpieza y de forro de cobre, así como a malas estibas, a lo que añadía que eran muy ronceros por sus grandes capacidades y proponía hacer correcciones tales como igualar los palos mayor y trinquete y embornar algunos cascos.

Matrículas de mar

El importante avance técnico en la construcción de la flota naval, fruto de una política naval que imprimía su mayor peso a esta industria, no se acompañó de una dirección firme en su unidad de organización, presentando un pésimo cuadro. Una marinería adiestrada era elemento indispensable y su frecuente ausencia fue lo más negativo de la flota española.

La casi absoluta carencia de buena administración no supo, sobre todo, estimular el espíritu marinero de una población, desmoralizada y desmotivada en un mundo especialmente duro y despreciado por la sociedad que la consideraba muy por debajo de las fuerzas de tierra, sin que las disposiciones que la debían proteger ni la original institución de la matrícula se observaran con puntualidad, muy al contrario de lo que pasaba en otras potencias marítimas europeas en las que el oficio marinero estaba bien considerado y podía ser la forma de ascender escalones más altos de la sociedad, y nos estamos refiriendo sobre todo a la inglesa. Se procuraba eludir el servicio en la armada frente al atractivo alistamiento en fuerzas de tierra, las quintas; pertenecer a cualquiera de los famosos tercios era más lucrativo, menos penoso y arriesgado, y manejar la pica o disparar el mosquete atacando una plaza enorgullecía al español creador de tantas leyendas de caballería. Además, el reclutamiento de tripulaciones realizado por el sistema de levas en las zonas de costa, consistente en desembarcar destacamentos y reclutar a la fuerza cuantos hombres parecían aptos para el servicio, se frenaba por la oposición de los marineros que, si no lograban eludir a los ministros encargados de la leva desertaban. Incluso los propios alcaldes de las villas marítimas forzaban la leva en poblaciones interiores sobre ciudadanos sin conocimiento alguno del mar para evitar que los marineros sirvieran al Rey, prefiriendo estos alistarse en barcos de pesca y mercantes extranjeros y, por supuesto, continuando la masiva emigración a Indias que, como en otros estados, resultaba mucho más rentable que los escasos y muchas veces no cumplimentados sueldos de la Corona.

Sobre su desamparada situación ya se había manifestado Tomé Cano denunciando que: "lo que es más gravoso es el abandono que se va produciendo de marineros por el desdén en que ha caído la profesión marinera en España, en vez de tratarlos como hombres importantes y necesarios, como ocurre en Inglaterra, Francia, Italia, Alemania, Flandes, Dinamarca, Noruega

y aún entre los turcos en que los gratifican y estimulan". La situación llegaba a ser tan insoportable, aumentando los desertores y el número de forzados, multiplicándose los delitos y haciéndose cada vez más duros los castigos que, el Rey, por escrito de 6 de febrero de 1604, en Valencia, ordenó poner remedio a la escasez de marinería pidiendo su parecer al Duque de Medina Sidonia, capitán general del Mar Océano; no debió retrasar el Duque su respuesta, sin embargo, en su carta de 26 de junio de 1606, le dice al Soberano que, constándole que sus papeles no se han visto aún en la Junta de Fábricas y de Armada, vuelve a remitírselos pues entiende que es el remedio; para el acrecentamiento de la marinería considera necesario que sean muy bien pagados y tratados, "sin que los soldados los maltraten como lo acostumbran"; y que de forma similar a la milicia de la gente de guerra, que se establezca también para mareantes, y con las mismas gracias que disfrutaban los milicianos, de manera que, así como se seleccionan para milicias uno de cada diez vecinos de cada lugar del reino, que sean uno de cada seis como marineros, y todos los que quisieran, no sólo de los reinos de Castilla, sino también de Portugal, Galicia, Asturias, Cuatro Villas, Vizcaya, Guipúzcoa, Valencia, Cataluña, islas Azores y Canarias, Mallorca y Cerdeña, y aún de Nápoles y Sicilia; y para que se forme dicha milicia de mareantes, dice, estaría bien que se nombrara en cada lugar un capitán cada cien marineros. Además proponía un cuadro de mandos formado por gentes que sean de servicio de mar, que no sean de infantería, "poniendo personas inteligentes y nobles como las hay en la Provincia y Vizcaya". Otro punto de su interés supone su opinión acerca de que no vayan marineros y artilleros extranjeros en la Carrera, "como VM lo tiene prohibido y mandado diferentes veces, particularmente en la Carrera de Indias, más no se cumple, y así está ella en el mal estado que se vé". Otras voces como la de Domingo Echaverri, informaban acerca de la indispensable marinería a la que consideraba "principal parte para obtener el dominio marítimo sin lo cual no sirve todo lo demás aunque sea muy sobrado y bueno". En cuanto a su acrecentamiento, y más concretamente para su adiestramiento, se hacía un primer intento en 1606 en contestación a las peticiones de Medina Sidonia, estableciendo una especie de escuela de jóvenes a cargo de maestros de navíos y dueños de pinazas en Guipúzcoa y Vizcaya.³⁹

³⁹ Copia de carta del duque de Medina Sidonia para SM, su fecha en San Lúcar a 26 de junio de 1606 sobre acrecentamiento de marinería. MN. Colección Navarrete, t. 8, 31; Contestación de SM a la

La progresiva disminución de marinería se intenta solucionar creando una institución original española, la *matrícula de mar*, que, aunque establecida para todas las costas presta mayor atención a las del Norte, lugares sin duda más apreciados y mimados por la Corona por la calidad de sus marineros. Por real cédula dada en Ventosilla el 4 de noviembre de 1606 se ordenó, *considerando quan justo es honrar y premiar a los desta profesión*, entre otras, que fueran bien tratados y pagados puntualmente lo que se les debiere a la vuelta de viaje; que se procurase no viajar en invierno y que se les diera licencia para invernar en sus casas y embarcaciones dándoles la mitad del sueldo durante la licencia; que se les diera cinco pagas por adelantado como es costumbre; que en la provincia de Guipúzcoa un cosmógrafo enseñara a navegar a todos los que quisieren; que los generales y almirantes de flotas tengan experiencia en el mar, y que no se dé plaza de capitán a quien no haya navegado seis años continuados en las armada o flotas; que las casas de los marineros no tengan obligación de hospedar soldados; que se dé preferencia de carga a los que tuvieran navío propio, construido según ordenanzas, si tuviera seis años de servicio; que ningún marinero español sirva en barcos extranjeros so pena de cuatro años en galeras; que no vayan extranjeros en las flotas de Indias; también les concede su fuero, debiendo ejercer la justicia el general o auditor de la armada en las causas civiles y criminales sobre los hombres de mar y guerra, etc.. Poco después, en enero siguiente, el Rey añadía ciertos privilegios a la clase marinera en razón de su servicio, de manera que éste sea *calidad de más honra y estimación a sus personas*, y que al que fuera hijodalgo *no le fuera en perjuicio en su nobleza ni en sus libertades y exemptions...*, prescripciones que, en definitiva, solo dejaban en evidencia una situación de clara desventaja respecto al servicio de tierra pues poco cambiarían las cosas;⁴⁰ ante las protestas de las juntas locales que argu-

antecedente del duque de Medina Sidonia, San Lorenzo a 2 de septiembre de 1606. MN. Colección Navarrete, t. 8, 31; en esta última el Rey dice: "advertisteis que en las costas de Guipúzcoa y Vizcaya hubiese una persona encargada de recoger muchachos pobres de 12 a 16 años hasta cantidad de 500 o 600, y se haga una forma de seminario dellos para entregarlos a maestros de navíos y dueños de pinazas, y que este número esté siempre lleno, y que habiendo servido desta manera dos años se embarquen después en mis navíos..." a continuación, el Monarca le pide su opinión sobre la forma de obtener el dinero necesario para sustento de esta *crianza*.

⁴⁰ Copia de las ordenanzas que SM ha firmado y mandado establecer para el aumento de la gente de mar. Madrid, 21 de noviembre de 1606 (incluye ordenanzas originales firmadas de SM en Ventosilla a 4 de noviembre de 1606). MN. Colección Navarrete, t. 8, 31, y t. 3, 48; Preeminencias que SM ha

mentaban la despoblación de las costas, se seguiría recurriendo a las levas y, lo que es peor, a los presidiarios que deterioraban mucho más el desarrollo de la marina, produciendo unas tripulaciones sin disciplina y desconocedoras del oficio marítimo. La escasa observación de la matrícula la podemos observar claramente cuando, sólo dos años después, el duque de Medina Sidonia responde al Monarca acerca de la consulta que la Junta de Guerra de Indias le había presentado sobre lo que se podría conceder a las gentes de mar. Según la Junta poco se podía añadir a las dos cédulas ya citadas de 1606, ambas despachadas por el secretario del Consejo de Guerra, Antonio de Aróztegui; y en la misma línea, contesta el Duque "que guardándoseles aquello mismo a los mareantes de la Carrera de las Indias, no les quedará que pedir ni que desear en estas gracias".⁴¹ Por otra parte, la ordenanza, sólo unos meses después de dictarse, en diciembre de 1606, había sido derogada en lo que respecta a Vizcaya, provincia que tanto se resistió a las levas como después a la matrícula, o a las quintas, y que, sin embargo, había contribuido a la expedición de la cédula de 1606 mediante diferentes peticiones desde las villas de Guipúzcoa, pero que, en definitiva, se oponían a cualquier servicio que les equiparara al resto de los naturales de la Corona, como prueban tantos documentos de la época, y posteriores, mostrando una fuerte resistencia a Felipe II y sus sucesores.⁴²

Más adelante se intentará reinstaurar la matrícula de mar, la primera vez por Felipe IV en octubre de 1625, con destino a todas las costas españolas,

—
 sido servido añadir a las concedidas a la gente de mar de la nación española por las ordenanzas dadas en 4 de noviembre del año próximo de 1606. Madrid, 22 de enero de 1607. MN. Colección Navarrete, t. 8, 33.

41 Parecer del duque de Medina Sidonia sobre las exenciones y preeminencias de la gente de mar de la carrera de las Indias. Año 1608, San Lúcar, 5 de septiembre. MN. Colección Navarrete, t. 12, 105.

42 Guipúzcoa, matrícula anulada. 17 de diciembre de 1607. Orden al corregidor de la Provincia Joan del Espinar para que lo comunique al veedor y contador Martín de Arostegui. MN. Colección Vargas Ponce, t. 1, 103. El Rey, por cédula dada en San Lorenzo, a 31 de mayo de 1607, mandó a Bernardino de Avellaneda, asistente de Sevilla, que se imprimieran las ordenanzas para su cumplimiento. MN. Colección Navarrete, t. 3, 48. Leemos en algún autor que las ordenanzas de matrícula de 1606 las derogó el Rey al mes siguiente, sin embargo, comprobamos que esto fue un año después y solo referido a las provincias del Norte cuyas protestas siempre recibieron suficiente eco en la Corona, considerándose sus marineros con superior profesionalidad en los servicios de mar. No obstante, el sistema de levas seguía, si bien ordenando que se llevara sin la dureza habitual, así vemos en cédula real dada en Ventosilla, 8 de noviembre de 1608, en que el Rey reclama hacer levas en todas las provincias del Norte, también Galicia, "con la suavidad posible... de todos los marineros que se pudiesen juntar, asegurándoles que se les pagaría puntualmente y que se les honraría...". MN. Colección Vargas Ponce, t. 1, 106.

"para saber de ordinario la gente que usa en ellos la profesión de la marinería"; el servicio tendría carácter voluntario, eximiendo de las quintas a los que se matriculasen, a la vez que les otorgaba el reconocimiento de los oficios marítimos y tiempos de navegación, autorizándoles también a alcanzar las mismas honras y privilegios que disfrutaban los soldados de infantería, etc; se debía nombrar una persona (comisario) en la cabeza de cada distrito para hacer la matrícula, ... y que todo se llevara en un libro donde se registrara la declaración de cada matriculado y que, actualizado, quedara en poder del Cabildo, debiendo el comisario informar cada seis meses al Rey a través del Consejo de Guerra de la gente matriculada. Sin embargo, la disposición real no contenía novedades y solo vino a poner de manifiesto una lamentable situación, sin más resultados que el nombramiento de personajes notables para hacer cumplir lo dispuesto, como, por ejemplo, el marqués de los Vélez, Luis Fajardo, adelantado mayor del reino de Murcia para la zona de Levante.⁴³

La escasez de matrículas de mar tomó mayor gravedad en el siglo XVIII, cuando la presentación de verdaderos planes de escuadra y superioridad técnica en las flotas, hacía muy difícil completar sus tripulaciones. Mediante el reglamento de 1717, del general Gaztañeta, se intentó revitalizar la matrícula, introduciendo como novedad que el reclutamiento lo hiciesen las cofradías en lugar de los ministros reales; de nuevo la mayor oposición correrá de parte de Guipúzcoa, que consideraban que iba contra su libertad, teniendo en cuenta que no se les permitía ir a la pesca del bacalao y la ballena ni alistarse en mercantes sin licencia escrita del intendente; más adelante, el sistema se reforzaría con las reformas de los representantes de la diputación de Guipúzcoa, Bernardo de Arozena y Felipe de Aguirre (20 de agosto de 1718), y las reales órdenes de Patiño, todos ellos completando o glosando la ordenanza de 1606.⁴⁴

—
 43 En real cédula al marqués de Vélez, adelantado mayor del reino de Murcia y capitán general, dada en Barbastro a 29 de enero de 1626: "... las matrículas que he mandado se hagan generalmente en estos Reynos para saber de ordinario la gente que usa en ellos la profesión de la marinería. Madrid, último de octubre de 1625". MN. Colección Vargas Ponce, t. IV, 63.

44 Proposición que hace Antonio de Gaztañeta a Guipúzcoa para regular las levas de marinería. Motrico, 23 de noviembre de 1717. MN. Colección Vargas Ponce, t. 7, 44. Correspondientes al mes de noviembre y diciembre del mismo año, y enero del siguiente, se conservan diferentes cartas de consulta acerca de la recepción que tuvo el reglamento de Gaztañeta, según la orden real de 5 de noviembre de 1717, donde se da cuenta de las protestas por la recluta durante la que se llegaron a cerrar los puertos de

Como parte de la renovación de la armada, y para fomento de la navegación y el comercio, el rey Felipe V nombró a su hijo Almirante General de todas las Fuerzas Marítimas.⁴⁵ Dictó el Infante don Felipe una ordenanza, dada en San Ildefonso, el 18 de octubre de 1737, pretendiendo resaltar la importancia de la marina: concedía fuero y ciertos privilegios a la gente de mar, exención de quintas, anticipo de sueldos, prohibía pasar a Indias a los no matriculados si no habían servido al menos en tres campañas en barcos de guerra, permitía el alistamiento de extranjeros católicos... pero sobre todo destaca en su redacción el carácter voluntario que se da a este servicio de la Corona otorgándole especial relevancia y destacando la mayor dificultad que entrañaba. Su promulgación dio como resultado un aumento considerable de personal, al menos al principio en que se inscribieron en el más pequeño de los departamentos hasta 6.523 individuos hábiles y 856 inhábiles, según documento de dado en Cartagena el 30 de noviembre de ese año por el entonces secretario del Almirantazgo de Marina, Zenón de Somodevilla. Posteriormente, las ordenanzas Generales de Armada de Aguirre, en 1748, en su título V y en el título adicional de 1751, contemplan el mismo espíritu de la disposición de 1737 pretendiendo aumentar las tripulaciones que, según estimaciones de Ensenada, para una flota de 60 navíos, 65 fragatas, y muchos otros buques de menor porte, deberían cifrarse en unos 80.000 marineros (frente a los 19.000 soldados de tierra), cantidad aparentemente excesiva para la población total española de aquel entonces que rondaba los siete millones. A pesar de las quejas que se seguían vertiendo acerca de la escasez

salida de los navíos, etc. MN. Colección Vargas Ponce, t. 4, 136 a 139. Las reformas al reglamento de Gaztañeta endurecían las condiciones de inscripción que la hacían ineludible, sin embargo son aceptadas por Guipúzcoa acordando que no se admita ningún marinero sin que muestre previamente certificación de su asiento en las listas de matrícula (Salas, Javier: *Marina Española*. Madrid, 1865, pág. 136).

45 Por primera vez, en 1601, Brochero había propuesto sin éxito la creación del Almirantazgo; ahora se creaba como una copia del inglés, por real patente de 14 de marzo de 1737, sin embargo, medidas políticas lo hicieron desaparecer en 1746, ordenanza que incluye Salas: *Marina Española*, págs. 144 a 150. Muchos años después, por reales decretos de 6 de agosto y 4 de octubre de 1801, confirmados por real cédula dada en Aranjuez, en 13 de enero de 1807, se nombrará a Godoy Almirante General de España e Indias... con agregación del título de Protector del comercio marítimo... que también obtuvo el serenísimo infante don Felipe, pero sólo duraría hasta el motín de Aranjuez sin que la institución pudiera acometer las deseadas reformas. MN. *Colección Guillén*, ms. 2221, 17. De nuevo en 1815 Fernando VII lo impuso, aunque por pocos años, nombrando como vicepresidente al infante don Antonio Pascual con el título de Almirante General de España e Indias y Coronel de Guardias Marinas; más adelante, en 1868 se instauró el Tribunal del Almirantazgo, hasta 1878 en que se creó la Junta Superior Consultiva de Marina, organismo no ejecutivo que sufrirá continuas reformas.

de tripulaciones. Ensenada valoró positivamente los resultados de la matrícula, considerando incluso que existía buena predisposición para el servicio en la armada. Se otorgaba a los matriculados la observación del fuero militar y el privilegio exclusivo de la pesca y navegación, favorable medida al comercio marítimo que los efectos de las guerras casi había anulado, y cuya debilidad también perjudicaba a la marina militar por las fuerzas de reserva que la flota mercante y sus industrias anexas le podían proporcionar. Además, regulaban la disciplina de la marinería a bordo y su instrucción militar. De sus disposiciones diría Ensenada: "Estas providencias con las que pagar puntualmente, socorrer las familias de los que se embarcan y tratar bien a los extranjeros que acuden, producen ya sus efectos, pues antes no había marineros en los navíos que no fuesen por fuerza y hoy hay muchos voluntarios".

No obstante, las perspectivas no debían ser tan positivas, pues, pocos años después el Marqués de la Victoria, capitán general de la Real Armada, confirmaba ante el soberano la importancia de las ordenanzas de matrícula pero que, sin embargo, no se ponían en práctica por las arbitrariedades de los comisarios y la falta de recursos para pagar los sueldos, además del perjuicio que seguía produciendo la emigración a Indias y la despoblación de las costas por los ataques de piratas argelinos. Como respuesta a las reclamaciones del Marqués solo se consiguió que oficiales de marina, capitanes de navío, revisaran las listas de matriculados, obteniéndose así mejores resultados.

Aunque el panorama de 1790 era optimista, pues el libre comercio aumentaba los intercambios, las sociedades económicas impulsaban el desarrollo y se multiplicaba la actividad industrial, sólo tres años después, se vuelve a insistir en la escasez de matriculados; Gravina informaba al ministro Valdés sobre la excelencia de la matrícula de mar pero que, aún siendo capaz de armar rápidamente en caso de guerra, era necesario fomentarla y protegerla.⁴⁶ Resulta muy interesante la opinión del jefe de Escuadra Gravina

46 *Noticias y observaciones echas sobre la Marina Británica por el Jefe de Escuadra don Federico Gravina y el capitán de navío don Joaquín Valdés*, 20 de julio de 1793; y *Cotejo del estado de la Marina inglesa y española hecho por el Jefe de Escuadra don Federico Gravina y el capitán de navío don Joaquín Valdés de resultados de lo que han observado de su establecimiento, gobierno y fuerzas según tiene informado. A bordo del navío San Hermenegildo a la vela sobre el cabo de Creux*, 12 de agosto de 1793. M N. ms. 2273, fols. 1 a 32, y 34 a 41 respectivamente.

En el primero de los informes, Gravina expone el modo de reclutar las gentes de leva y por costosos "enganches en Inglaterra, realizados en pequeños puertos por capitanes de navío y en los puertos principales de parte del Almirantazgo, y además embarcaciones menores en el Támesis y en la boca de los puer-

acerca de la marina española cotejándola con la británica, considera que la inglesa, en cuanto a personal no es muy instruida, no tiene academias formales de guardias marinas sino que a unos pocos se imparten conocimientos rudimentarios;⁴⁷ la considera muy superior en número de buques, aunque sólo en apariencia, pues muchos son inútiles y se utilizan como hospitales, para levas etc., por lo que no podían armar más de 90 o 95 navíos y otras tantas fragatas y corbetas, mientras que en España, aún teniendo 76 navíos y 56 fragatas, todos pueden armarse, circunstancia, asegura Gravina, que solamente podía suceder aquí por el continuo trabajo de carenas realizado en nuestros arsenales. Esta facilidad de armada española la atribuye a estar bien abastecidos de pertrechos y a la suficiente tripulación, elementos que fallan en la inglesa que al no tener tropa de marina (matrícula), se ven obligados a reclutar extranjeros y gente de leva, y así tardan mucho en armar y a costa de gravosos enganches. Insiste Gravina en el estado perfecto de carenas y aparejos en España, por lo que se debe incentivar con los recursos necesarios la matrícula, principal ventaja muy celebrada por los ingleses, dice, debiendo conservar y aumentar privilegios para hombres tan útiles como son los matriculados, y así conseguir la armada más pronta de todo Europa; además solicita al Monarca que la matrícula se amplíe también en los puertos americanos de tal manera, "que aquella parte del mundo nos recompense al menos parte de la gente que nos quita, podrá servir para reemplazar los muertos y enfermos que tengan las esquadras o buques sueltos establecidos en aquellos mares".⁴⁸

De la capacidad de matrícula nos da ejemplo el armamento en sólo tres meses, del mismo año de 1793, de 64 navíos de línea, 40 fragatas y unos 100

tos cogiendo a viva fuerza la gente de las embarcaciones de los botes y barcos de carga... y suele haver desgracias porque algunas veces se defienden y resisten al entregarse".

47 El sistema de reclutamiento, levas, y de enseñanza inglés no eran precisamente elogiados, solo a finales de siglo, después de intentos fallidos, funcionó como servicio organizado como se venía haciendo en Francia y España. En ese sentido ya había declarado Vernon: Nuestras flotas consiguen su tripulación por la violencia y la mantienen con la crueldad". Lloyd, Christopher, y Western, J.R: *Las fuerzas armadas y el arte de la guerra*, en *Historia del Mundo Moderno*. Barcelona, 1972. vol. VIII, pág. 129.

48 "Será (la armada española) la más pronta de toda Europa para un total grande armamento, y respecto está todo echo, solo falta el que se busquen arbitrios para que esta matrícula llegue a tomar todo el aumento de que es susceptible, para conservar o aumentar esta ventaja que es de toda consideración e importancia...llevando a la matrícula el aumento y buen estado a que puede llegar, con ella todas las tropas de batallones y brigadas completas".

buques menores completando todas sus tripulaciones. Sin embargo, las altas cifras de matrícula no cubrirán siempre el incesante número de buques construidos. La falta de recursos y sobre todo las malas tripulaciones a que seguía dando lugar el remedio de las levas, y también la falta de prácticas que, como en la marina francesa, provocaban los largos periodos en que los barcos permanecían amarrados en puerto, tuvieron sus nefastas consecuencias sobre la superior escuadra del almirante Córdoba frente al almirante Jervis, el 14 de septiembre, triste jornada en cabo de San Vicente, y definitivamente en Trafalgar, el 21 de octubre de 1805, donde a unas tripulaciones similares se sumó el desafortunado mando supremo del francés Villeneuve. Y es que aumentaban los abusos en la organización, los fraudes y escasez de marineros, con deserciones masivas, sumergiendo a la marina en pésimo estado pese a contar aún con fastuosas flotas. La situación indujo a Mazarredo a sugerir a Carlos IV, en un informe tras su comisión en París en 1799, la conveniencia de hacer armamento reducido, estableciendo una correcta proporción entre tripulaciones y flota, debiendo resultar más operativo que los 60 o 70 navíos decididos por Godoy que, si bien reconocía la importancia de la armada, carecía de visión de estadista mediatizado por los intereses de Napoleón.⁴⁹

La voluntad del Rey y los intentos del almirante Valdés y de Mazarredo no pudieron evitar la degradación naval, hundiéndose la marina en el más completo abandono, pese a que aún mantenía el segundo lugar como potencia marítima con 67 navíos y 87 fragatas. El reinado de Fernando VII será caótico para la Marina, con numerosas órdenes y contraórdenes, llegándose incluso a la supresión de los departamentos de Ferrol y Cartagena, reducidos a apostaderos marítimos.⁵⁰ Por otra parte, el sistema de matrículas, al que

49 Mazarredo, brillante marino, y quizá el mejor estratega español de los últimos siglos, que participó en todas las campañas de su época, fue negociador diplomático en las conversaciones previas a las operaciones combinadas de las escuadras francesa-española, de las que no se mostró partidario; solicitaba a Carlos IV una reforma de la Armada, suprimiendo vicios y mejorando sus instituciones, además consideraba fundamental la regeneración de hombres de mar en las costas, pues "siendo grandes las listas de matrícula, pocos son de oficio marinerio". Informe del General don José de Mazarredo sobre su misión diplomática en París y sus ideas de restauración de la Armada. Aranjuez, 10 de mayo de 1801. Fernández Duro, *Armada Española*. Madrid, 1902, t.VIII, págs. 230 a 237.

50 Aunque en 1808 poseíamos aún 70 grandes buques, navíos y fragatas, la mayor parte de ellos fueron a morir en los arsenales abandonados por falta de recursos para darles carena (Conferencia del almirante Marqués de Pilares en el Ateneo, Madrid, 14 de marzo de 1912. *Boletín Oficial de la Liga*

muchos culpaban de todos los males: despoblación, caída de la industria etc., se cambiará, según ordenanza de 8 de octubre de 1820, pasando su régimen al ministerio de la Gobernación, en las secretarías de los municipios, sistema que se supuso más económico en dinero y hombres pero que resultó un completo fracaso. En 1823 se volvía al régimen de 1802, y en 1883 se instituía la inscripción marítima, a realizar en las comandancias y ayudantías de marina.

Tradicionalmente se ha considerado Trafalgar como el suceso definitivo para la caída de la marina. Aunque los signos de debilidad se venían mostrando desde tiempo atrás, lo cierto es que a partir del desastre se inicia un largo periodo de completa inactividad, con los astilleros paralizados, y con un sentimiento profundo de fracaso, percibido como pesado lastre durante muchos años después, que quizá se debió más que al hecho del combate perdido al paso definitivo del poder naval a Inglaterra.

La recuperación isabelina

Se iniciaba el reinado de Isabel II sin apenas vestigios de poder naval, en un país arruinado tras una lucha fratricida de siete años, en que la marina casi quedó al margen pese a que la guerra repercutió en la costa, y mucho más en las guerras de Ultramar en las que apenas contó España con los medios navales indispensables para apoyar la acción terrestre. Los barcos perdidos, los arsenales endeudados... y la corporación en completo abandono, siendo numerosísimos los memoriales de la época que exponen la incuria, incluso muerte de los oficiales por inanición. De hecho ya no se trataba solamente de falta de política naval sino de la administración que la sostuviera.⁵¹ Todavía,

Marítima Española, año 1912, pág. 5). Según orden de 31 de agosto de 1825, se suprimen los departamentos de Ferrol y Cartagena, conservándose solamente el de Cádiz "con el fin de conservar en cuanto fuera posible las muchas y preciosas obras que hay en ellos". *Estado General de la Armada*, año 1828, pág. 27.

51 Entre los más conocidos memoriales de profesionales acerca del lamentable estado de la Armada recordamos el del brigadier Casimiro Vigodet, y el del también brigadier de la armada Alonso de la Riva, denunciando el abandono de los arsenales que se habían convertido en patrimonio de los asentistas, aunque poco contenían ya. Fernández Duro: *Disquisiciones*, t. V. Fueron muchas las instituciones y publicaciones que abogaron el intento de restaurar la marina militar y la mercante; entre otros ilustres vemos a Jovellanos, que muchos años antes ya escribió: "las fuerzas armadas de un Estado fueron siempre el principal instrumento de sus triunfos, y su marina mercantil el más abundante manantial de su prosperidad". *Informe de la Junta de Comercio y moneda sobre fomento de la marina mercante*. Obras de Jovellanos. Biblioteca de Autores Españoles, 1784, t. 1, pág. 20.

a mediados de siglo. en los años 1850 a 70, se observará un resurgimiento naval, una vez más muestra de la reconocida capacidad de reacción en el robustecimiento del poder naval hispánico, surgiendo de los astilleros de Cádiz, y Ferrol buques de buena marcha, desarrollando un importante tráfico marítimo y planes de escuadra. Recuperación animada por la política exterior que ponía de nuevo a España en el plano internacional como potencia marítima, en la guerra de África, la anexión de Santo Domingo, la campaña en la Conchinchina, la cuestión de México que Prim acertó a liquidar, y la campaña del Pacífico. La denominada recuperación isabelina solo tuvo un tiempo muy limitado, de tal manera que hacia 1880 la marina estaba bajo mínimos, poco material y desgastado, ocupando un tercer o cuarto lugar en el mundo si bien a gran distancia de las primeras potencias; son años de continuas reformas, "tantas como ministros, donde solo permanecieron inalterables el hambre y la miseria, fuertemente adheridas al personal de Marina".⁵²

La nota más destacada a este siglo, en el que se sucedieron hasta 140 cambios en la cartera de Marina, desde 1805 a 1898, con numerosas reformas y contrarreformas, a la vez que se lograron grandes inventos en cuanto a evolución del material naval, fue el aislamiento internacional y la ausencia de una política naval continuada que no alcanzó a desarrollar, después de la *effimera* recuperación de mediados de centuria, un proyecto eficaz. Tras la *Paz de Zanjón*, hombres de la armada pronosticaron la necesidad de tener un fuerte poder naval para medirse con las fuerzas americanas, considerando la solución en el mar y no en tierra, y así lo advirtió el almirante Lobo. El ambiente favorable para sacar a España de su ya tradicional aislamiento diplomático, y así restaurar las fuerzas, fue promovido por el ministro de Estado Moret, y una de las primeras voces en reclamar el valor de las escuadras como condición previa para garantizar la marina mercante, fue la de Joaquín Costa;⁵³ pero no

52 El ministro Mariano Roca Togores, marqués de Molins, hombre civil que mostró un extraordinario interés por la marina, logró durante su segundo ministerio la aprobación de su plan de escuadra de 1849 de 12 navíos y 24 fragatas, plan de importancia si tenemos en cuenta que en 1830 nuestras fuerzas consistían en 3 navíos, 2 fragatas, 2 corbetas, 10 bergantines y 5 goletas; años después, en 1859, se daba impulso a la creación de una flota moderna con la Ley Mac-Crohon. Guillén, Julio: *Historia Marítima*. Madrid, pág. 341.

53 Curiosamente, durante la labor de revisión parlamentaria que siguió al desastre del 98, Costa se mostró contrario a sus opiniones anteriores a favor de la Marina y reclamó su supresión argumentando "que las cosas tienen su momento oportuno, y el de la Marina ha pasado". Costa, Joaquín: *Marina española o la cuestión de la Escuadra*. Madrid, 1913, págs. 45-46, 82-83.

sólo los políticos fueron conscientes de la importancia del poder naval, también lo fueron parte de la prensa y distintas instituciones, empezando a tomar cuerpo una serie de proyectos de escuadra, fundamentalmente el del almirante Antequera que desafortunadamente no llegó a aprobarse y que hubiera supuesto el impulso importante para la modernización de la marina y desarrollo de la industria naval.⁵⁴ La solución no pasó del debate político, nada se previó como prueban los discursos parlamentarios de la década de los noventa, que aunque muestran unánime opinión sobre la necesidad de erigir a España en potencia naval, no se tomaron las medidas oportunas, o no se abordaron con firmeza. Sólo un hombre supo ver la fórmula política en la reforma antillana, en 1893, y promover la importancia de las fuerzas marítimas, don Antonio Maura, convertido desde muy joven en su mayor defensor.

Conclusiones

El poder naval hispánico, permanentemente disputado por las otras potencias marítimas europeas, logró mantener el rango de nación marítima de primer orden durante siglos desarrollando enormes esfuerzos, e igualmente sufrió graves caídas con elementos de debilidad que fueron denunciados por técnicos y estadistas, conscientes de la necesidad e importancia de un fuerte poder naval. Las palabras pronunciadas en las Cortes de Cádiz, por el ministro de Marina, Vázquez de Figueroa, parecen casi las mismas que siglos antes pronunciaran Brochero o Ensenada: "La nación española jamás podrá ser nación independiente al par que libre, sin una respetable fuerza naval; sin ella no será ni rica ni comerciante y, por consiguiente, tampoco será opulenta ni industrial",⁵⁵ y a continuación dice: "jamás ha sido atendida (la

54 El primer proyecto de escuadra fue del ministro almirante Durán en 1880 para defender Filipinas y no se llevó a cabo; otro en 1883, fracasado igualmente, del almirante Pavia; Ley de Escuadra de 12 de enero de 1887 del almirante Beránger y su sucesor el vicealmirante Rodríguez Arias, ambicioso plan con unos créditos insuficientes para el que por primera vez se habían puesto de acuerdo todos los políticos, conformes en reconocer la importancia del poder naval.

55 En 20 de octubre de 1812, cuando expone a la Regencia el estado miserable de la Marina de su época. Igualmente, Figueroa expone la tremenda visión que ofrecía, en 1793, la tripulación procedente de las levas, con su total desconocimiento del mar, las enfermedades, la falta de alimentación, etc. que convirtieron los navíos en verdaderos presidios. Las memorias de José Vázquez Figueroa, tres veces ministro de Marina, se conservan en el Archivo Don Álvaro de Bazán, y las trata ampliamente Salas en su obra.

Marina), antes al contrario se ha pretendido de hecho aniquilarla por quantos medios ha podido sugerir la más completa ignorancia por no decir mala fe"; frase terriblemente dura e injusta que tantas veces, con otras palabras, se ha querido aplicar a otras épocas, aduciendo la falta de condiciones marítimas de la nación española. En ese orden, se atribuye como principal causa de la decadencia del poder naval español la proyección continental de la monarquía hispana: la política indiana de los Reyes Católicos exigió la dominación del Océano, orientación que hubo de competir con la política continental del emperador Carlos, continuada posteriormente con los funestos pactos de familia. Aunque existió la proyección continental en época del Emperador, también es cierto que Felipe II dio un valor esencial a la armada, como instrumento indispensable para la defensa de los intereses del Imperio, y que en sus sucesores existió la preocupación por lo naval con una conciencia clara sobre su importancia, considerando al comercio indispensable para la creación de flota naval militar, y su fuente de reserva, componente ésta básico del poder naval.

El fuerte poder naval hispánico del XVI mantuvo su hegemonía durante el primer tercio del siglo XVII, pero se trataba ya más de una apariencia que terminó derrumbándose completamente a finales de siglo. Su indudable hegemonía le había exigido el embargo del máximo de armadas, sistema que entorpecía e incluso anulaba las rutas comerciales, de manera que el necesario equilibrio entre fuerzas navales y comercio marítimo, difícilmente podría haberlo remediado la política naval de cualquier potencia. Cuando el imperio necesitaba acometer y reforzar una política económica, defendió permanentemente sus reinos con las armas, sin que asumiera la pérdida de la hegemonía naval ni desarrollara una habilidad diplomática en la defensa de nuestros intereses marítimos⁵⁶, a la vez que también veía asaltadas sus costas por interminables incursiones de piratas y corsarios. El tremendo coste de las armadas afectaba a toda potencia marítima por lo que todas debieron crear impuestos extraordinarios para sostenerlas, sin embargo, las profundas crisis financieras de la España de los Habsburgo, persistentes durante el reinado de Felipe IV, sobre todo las bruscas fluctuaciones entre inflación y deflación

56 Muy diferente de la política de Gran Bretaña que, al servicio de su interés marítimo, aunque sirviéndose de medios no siempre honorables, utilizó los medios diplomáticos para tratados y alianzas en la dirección que le convenía en cada momento.

causadas por las drásticas manipulaciones de las acuñaciones, dieron como resultado mayor debilidad, causando mayores recortes en Marina y, en consecuencia, desorden en la organización que careció de una dirección firme y continuada. Paralelamente, siguiendo una tradición náutica científica pionera en el mundo, la monarquía hispánica siempre atendió los progresos de la construcción naval, produciendo importantes avances técnicos en el siglo XVII, con resultados extraordinarios en el XVIII.

Con los Borbones, de nuevo se centró la atención de los gobiernos en la comunicación oceánica con los territorios de Ultramar, con el fundamento que suponía el comercio marítimo. Se construyeron fabulosas armadas y se impulsó fuertemente el comercio, entendiendo que para ostentar poder naval no era suficiente construir escuadras y arsenales, si no se contaba con un comercio desarrollado, el tráfico marítimo y las industrias capaces de soportar los gastos de la flota y reportar fuerzas de reserva. Recuperaba la monarquía hispánica un fuerte poder naval, en un siglo en el que predominó la guerra naval sobre la terrestre, logrando igualar el poder inglés, incluso superarlo. Sin embargo, la fastuosa política naval del XVIII, que también se vio afectada por numerosos frentes internos y externos, sufrirá en los inicios del siguiente siglo XIX un tremendo descalabro, y nos parece que la causa principal del declive, mucho más que en las guerras, residió en la falta de una buena organización, fallando los reclutamientos y dando como resultado malas y escasas tripulaciones. Se tomaron medidas que hubieran resuelto los problemas pero no tuvieron continuidad y no funcionaron con la debida eficiencia (cuestión que desafortunadamente ha ocurrido en España muchas veces, que existiendo una buena legislación ha fallado o por falta de observación o por carecer de la dotación necesaria para su aplicación), situación continuamente denunciada que desde principios del siglo XVI se venía considerando la raíz de todos los males en la Armada. Y algo de razón debemos ver también en las críticas que aducen la incompetencia de los almirantes de Carlos III y IV, otros muchos desde luego heroicos, que, teniendo una importante formación académica, sin embargo, carecieron de suficientes prácticas de navegación, escuela necesaria y requisito indispensable, en la que sí fueron abundantes los mandos ingleses.⁵⁷

⁵⁷ Salazar, Luis María: *Juicio Crítico sobre la Marina militar de España*. Madrid, 1814, t. 1, Cartas I y II, pág. 61.

Los elementos integradores del poder naval que situaron a la monarquía hispánica en primera potencia naval del XVI, y también en el XVIII, no pudieron coadyuvar a su mantenimiento, ni sus condiciones físicas, geográficas o demográficas. Aún contando con los medios técnicos, los tratadistas navales y grandes esfuerzos desarrollados en la construcción, y también en el comercio, y desde luego con un gobierno capacitado para la acción política, pero enormemente comprometido en una política internacional muchas veces ajena a sus propios intereses, e inmerso en profundas crisis financieras y de población que le impidieron mantener el rango de nación marítima de primer orden.