

EL MARQUÉS DE LA VICTORIA Y LA POLÍTICA NAVAL ESPAÑOLA

Enrique MARTÍNEZ RUIZ
Investigador Naval

D. Juan José Navarro, vizconde de Viana y luego I marqués de la Victoria, nace en Mesina el 30 de noviembre de 1687 y muere en la isla de León el 5 de febrero de 1772, superados los 84 años de edad. Su trayectoria vital (1) se desarrolla en un período crucial para España, rico en contenido y desarrollo. En cierto modo, existe un paralelo entre su propia vida y la de la misma Monarquía: él nace fuera de España, en territorios vinculados desde hacía mucho tiempo y que unos lustros después se perderían definitivamente con las demás posesiones europeas, obligando a todos los españoles que vivían en ellas a rehacer sus vidas en la península. España como consecuencia de esa pérdida tiene igualmente que replantear su estrategia mundial y la relación con las colonias, ahora más valiosas que nunca (2). Instrumento fundamental de la nueva situación va a ser la Marina y el azar, tal vez, coloca a D. Juan José Navarro en unos lugares y situaciones que le permiten no solo seguir de cerca, sino también ser protagonista destacado del replanteamiento que se realizaba desde las instancias más altas para lograr recuperar la importante posición internacional anterior, en entredicho, cuando menos, desde mediados del siglo XVII.

(1) Una trayectoria vital que no vamos a reconstruir aquí, pues no es ese nuestro objetivo. Solo nos limitaremos a hacer alguna referencia a su biografía. Para más datos de los que nosotros podamos dar, vid. *la Biblioteca marítima española*, de FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, t. II, pág. 275.; así como VARGAS PONCE, J. de: *Varones ilustres de la marina española*, Madrid, 1808 y OYARZABAL, I. de: *El Capitán General de la Armada D. Juan José Navarro, marqués de la Victoria*, Madrid, 1968.

(2) Vid. al respecto, por ejemplo, el t.XI-1 de la *Historia General de España y América*, titulado *América en el siglo XVIII. Los primeros Borbones*, una de cuyas colaboraciones más interesante para el contenido de estas páginas es la que firma BIBIANO TORRES RAMÍREZ bajo el título "Política exterior: la guerra".

Igualmente, es recomendable la consulta del t. XXIX, vol. I, Madrid, 1985, de la *Historia de España*, fundada por MENÉNDEZ PIDAL, titulado *La época de los primeros Borbones. La nueva Monarquía y su posición en Europa (1700-1759)*, sobre todo la parte "La política exterior de España entre la Paz de Utrecht y el Tercer Pacto de Familia", págs. 339 y ss, realizada por LOVER ZAMORA, J.M. y HERNÁNDEZ SANDOICA, E.

Las referencias e indicaciones que el lector puede encontrar en ambos trabajos nos dispensan a nosotros de mayores pruritos bibliográficos en esta ocasión.

En efecto, aunque falten datos más abundantes y precisos de los que disponemos, parece haber unanimidad en considerar lamentable el estado de nuestra Marina a fines del siglo XVII (3).

Como muestra puede servirnos un párrafo escrito hace décadas, cuyo contenido permanece vigente, pues el alcance de su contenido no ha recibido modificaciones posteriores, prácticamente: "Como quiera que fuese, era difícil que, sin una orientación bien sostenida de la Secretaría de Estado y sin una Hacienda sana, pudiera España disponer de una Armada fuerte, en todo tiempo costosísima, y siempre también instrumento cuyo manejo no puede abandonarse a las proezas personales. Así se explica la situación realmente lamentable en que se halló la Marina –reinando todavía Felipe IV, y no digamos en tiempos de Carlos II–, al recaer en las dolencias de que pudo haber sanado" (4).

Más rotundo es el siguiente: "Los armamentos navales de este período, Dios sabe como se hacían y proveían, pero no es misterio que bajo la presión abrumadora de las circunstancias se prefieran en bajeles, los muchos a los buenos. De aquí la precipitación con que se lanzaban al mar, sin elementos para resistir su embate; de aquí las levas de gentes refractarias a su servicio tan opuesto a sus hábitos, en reemplazo de marineros que la costa despoblada no proveía; de aquí también que sin conocimiento de aptitudes, se otorgara como merced a pretendientes o andantes en Corte el mando conseguido por favor, y de todo ello el conjunto más lastimosos que haya tenido nunca el nombre de Marina" (5).

Parece como si nuestra Marina asistiera a su puesta de sol en la batalla de las Dunas de 1639, donde Oquendo cuenta con una flota realmente impresionante. Pero después, todo es languidez y ruina sin que nadie, salvo excepciones como el almirante Brochero, se planteara realmente una reforma necesaria a todas luces, una reforma que el lamentable estado de la Hacienda hacía inviable y que debería empezar por simplificar una organización naval compleja, que ha permitido decir que entonces España tenía tantas flotas como reinos, afirmación no muy lejana a la realidad, si nos atenemos a lo escrito por Olesa Muñido (6), entre otros.

Unas flotas de nombres tan formidables como entonces inoperantes por la imposibilidad de atender adecuadamente a su financiación: La Armada Real del Mar Océano (tenía a su cargo la defensa de la fachada occidental peninsular y solo contaba con unos seis navíos), la Armada de Galeras (era la encargada de salvaguardar la fachada mediterránea, anticuada y sin medios, prácticamente), la Armada de las Cuatro Villas y Guipúzcoa (le incumbía la defensa de la zona

(3) Para aproximarse a la situación de la marina anterior al siglo XVIII, es útil la síntesis de CERVERA PERY, J.: *La estrategia naval del Imperio*, Madrid, 1982.

(4) FERNÁNDEZ ALMAGRO, M.: *Política naval de la España moderna y contemporánea*, Madrid, 1946; pág. 38.

(5) FERNÁNDEZ DURO, C.: *Armada española*, t. VI, Madrid, 1973; págs. 471.

(6) OLESA MUÑIDO, F.: *Organización naval de los Estados mediterráneos y en especial de España, durante los siglos XV–XVII*, Madrid, 1968; 2 vols.

cantábrica y sus actividades), la Armada de Barlovento (protectora del Caribe y su entorno, con base en Veracruz (7), la Armada del Mar del Sur (le competía la defensa de la costa del Pacífico de América meridional) y la Armada de la Avería (protegía los cargamentos de los mercaderes que comerciaban con las Indias (8), mercaderes que pagaban un impuesto con este fin, impuesto que daba nombre a la flota, tan descuidada como el resto).

¿Qué podían suponer tales armadas? Poca cosa. "En conjunto, y tirando para arriba, puede hablarse de la existencia de no más de diecisiete galeones, ocho fragatas y siete galeras" (9). Tan desalentadora realidad la padecerá Felipe V al llegar al trono español, ya que el conflicto sucesorio le exigirá barcos para desplazarse y proteger la monarquía que acaba de recibir, cuyos objetivos militares y sus misma fortaleza militar estaban muy descuidados: "No se atendió a fortificar y presidar las plazas marítimas de Andalucía, Valencia y Cataluña, que eran las llaves del reino, el cual, como si no se disputase de él, yacía sepultado en el ocio. Ruinosos los muros de sus fortalezas, aún tenía Barcelona abiertas las brechas que hizo el duque de Vendoma, y desde Rosas hasta Cádiz no había alcázar ni castillo, no sólo presidado, pero ni montada su artillería. La misma negligencia se admiraba en los puertos de Vizcaya y Galicia. No tenían los almacenes sus provisiones, faltaban fundidores de armas y las que estaban eran de ningún uso. Vacíos los arsenales y astilleros, se había olvidado el arte de construir naves" (10).

Esta es la situación existente en la Marina mientras D. Juan José Navarro crecía y todavía empeoraría más, a raíz del desastre ocurrido en 1702, en Vigo, que reduce el número de barcos en acción (11) y hace presagiar las más pobres perspectivas navales en el conflicto recién desencadenado y conocido como la Guerra de Sucesión española (1702-1713).

Con nuestra Guerra de Sucesión se inicia la dinámica bélica y diplomática del siglo XVIII. Una dinámica en la que España va a jugar un papel de importancia que no empezará a definirse hasta la cuarta década del siglo. En las páginas que siguen vamos a establecer los hitos fundamentales de esa dinámica y su incidencia en la política española, con especial referencia a la Armada, todo ello al hilo de la vida de nuestro marqués de la Victoria.

Será, precisamente, en la Guerra de Sucesión española en la que nuestro todavía muy joven futuro marqués hará sus primeras armas, empezando por servir en el Tercio Viejo del Mar de Nápoles, de guarnición en el Milanesado y en

(7) Cfr. TORRES RAMIREZ, B.: *La Armada de Barlovento*, Sevilla, 1981.

(8) Vid. CÉSPEDES DEL CASTILLO, G.: "La Avería en el comercio de Indias", en *Anuario de Estudios Americanos*, nº. II, 1945.

(9) CEPEDA GÓMEZ, J.: "La Marina en Indias en el siglo XVIII", en *II Jornadas de Artillería en Indias*, t. II, Segovia, 1987; pág. 159.

(10) Así se expresa el Marqués de San Felipe en sus *Comentarios a la Guerra de España e Historia de su rey Felipe V el Animoso*, t. I, lib. II, pág. 45.

(11) Vid. KAMEN, H.: "The destruction of the Spanish Silver Fleet at Vigo in 1702", en *Bulletin of the Institute of Historical Research*, noviembre, 1966.

el que ingresó a los once años, estando presente en algunas acciones iniciales del conflicto destacadas. Luego pasaría a España con el Tercio, en el que había ascendido ya a teniente, incorporándose a la división del marqués de Valdecañas en auxilio de Orán, en una expedición en la que pierde a su hermano y es hecho prisionero su padre, fallecido poco más tarde en el cautiverio. Participará en otras operaciones contra D. Carlos y al término de la guerra es destinado a Tarifa al mando de una compañía de granaderos, donde permanecerá hasta 1717.

En el mar, la acción del nuevo rey de España, Felipe V, durante el conflicto es posible en gran medida por la colaboración de los barcos franceses, que asumen cometidos correspondientes a los inexistentes barcos españoles (transporte de tropas a Italia y del mismo rey en los primeros momentos; ayuda para mantener el contacto con América, amenazado por ingleses y holandeses; participación en la defensa –sin mucho éxito– de la costa mediterránea contra los berberiscos y los aliados,...), cometidos de tal amplitud que hacen que algunos tratadistas prefieran hablar de "suplantación" de los barcos o escuadras españolas más que de ayuda o colaboración.

Lo cierto es que Felipe V y sus colaboradores inmediatos fueron conscientes de semejante deficiencia y quieren remediarla con rapidez sin resultado positivo, como demuestra la imposibilidad de aplicación del Reglamento para la Armada del Mar Océano, publicado en 1705 con objeto de preparar una marinería permanente capaz de tripular los barcos de dicha Armada y actuar en la defensa peninsular y en la travesía atlántica. El reglamento no se proponía metas altas, pues en conjunto el nuevo Cuerpo de Marineros, incluidos los oficiales y mandos, no sobrepasaba los siete centenares de hombres. Pero aun así, no pudo ponerse en marcha y su aplicación no progresó. Tendremos que esperar a que termine la guerra para encontrar ya medidas con futuro.

Antes de que esas medidas empiecen a arbitrarse se firma el conjunto de paces que globalmente se define como la Paz de Utrecht, del que saldría un nuevo orden para Europa y que por la importancia de las colonias de los países europeos, podemos considerar un nuevo orden auténticamente mundial, en el que el papel de España cambia sustantivamente: pierde "europeísmo" para ganar "americanismo", sobre todo. Así, pues, 1713 será una fecha clave para la Europa del Setecientos, ya que en ella se establece un nuevo orden, malamente recibido en España. En efecto, las cláusulas de los tratados con los aliados nos imponen la pérdida de todas las posesiones continentales no españolas, la entrega de territorios metropolitanos (Gibraltar y Menorca) a Inglaterra, que además rompe el monopolio comercial español con la imposición del navío de permiso para traficar con las Indias españolas y la concesión del asiento de negros para abastecer a las colonias hispanas de mano de obra esclava (12). De estas condiciones se desprendería una realidad que, si en principio no es admitida por Felipe V y sus

(12) Un excelente análisis del sistema de Utrecht, en JOVER ZAMORA, J.M^º.: *Política atlántica y política mediterránea en la España de Feijoo*, Oviedo, 1956.

colaboradores, más preocupados por recuperar la posición perdida en Italia, acabará por imponerse, pues marcará las dos líneas fundamentales de la diplomacia española a lo largo del setecientos: alianza con Francia y enemistad con Inglaterra.

Pero hasta que se imponga claramente esa realidad, España vivirá con el sentimiento de haber sido abandonada por Francia en la negociación final de la paz y expoliada en los acuerdos de la misma; un sentimiento que genera el irredentismo mediterráneo, un deseo de revancha para subvertir el nuevo orden impuesto en aras del equilibrio internacional, perceptible, en todo caso, únicamente en Europa, pues en Ultramar la supremacía británica era incuestionable, máxime si pensamos que Inglaterra recibe de Francia en esa paz la bahía de Hudson, Terranova, Acadia y la isla de San Cristóbal, lo que significaba sencillamente el inicio del desmantelamiento del imperio ultramarino francés. Una realidad que ha permitido escribir en relación con el tratado de 1713 frases como la que sigue: "Bajo la máscara del equilibrio europeo, se ocultaban la rapacidad inglesa, el oportunismo francés y el anonadamiento hispánico" (13).

Pues bien, de ese anonadamiento se va a intentar salir enseguida. No se acepta en España la posición que el nuevo ordenamiento mundial nos reservaba y se manifiesta un deseo de modificar dicho ordenamiento en un sentido más favorable a los intereses hispanos y esa modificación exige un remozamiento total del país, incluyendo el ejército y la marina. Por lo que a esta última respecta, se puede considerar que la reconstrucción de nuestra Armada comienza en 1714, cuando con la real cédula de 14 de febrero se acomete la reforma del estado de cosas imperante. Una medida que se toma poco antes de que tenga lugar un hecho importante en la vida de D. Juan José Navarro, su incorporación a la escuela de Guardias Marinas, que fundaría Patiño en 1717. Años más tarde, nuestro futuro marqués empezaría a escribir obras técnicas relacionadas con la Marina y pondría de manifiesto una sólida formación y una gran erudición, paralelas a su valentía y pericia militar, ya demostradas anteriormente, cualidades que le granjearían el afecto real y la envidia cortesana.

Pero volvamos con la Armada. La verdad es que Felipe V supo rodearse desde el primer momento de valiosos colaboradores en su afán recuperador de la flota. Entre ellos hay que destacar en primer lugar a D. Bernardo Tinajero de la Escalera, considerado en rigor como nuestro primer ministro de Marina y junto a él, merecen mención también D. Antonio Gastañeta, constructor y marino, y D. Andrés del Pes, general de las Escuadras.

Y así, desde 1713 son claros los indicios de que algo está cambiando (14): se barajan proyectos, se fletan los primeros navios, se establecen prioridades en los objetivos, se forma una junta bajo la presidencia del duque de Veragua para

(13) ÁLVAREZ-ARENAS, E.: "El español ante el mar", en *Revista de Occidente*, 1969; separata, pág. 7.

(14) Vid. al respecto PÉREZ-MALLAINA BUENO, P.E.: "La marina de Guerra en los comienzos del siglo XVIII, (1700-1718)", en *Revista General de Marina*, agosto, 1980 y *Política naval española en el Atlántico, 1700-1715*, Sevilla, 1982.

impulsar la construcción naval en España y América y Tinajero de la Escalera asume el encargo real de gobernar la Secretaría de Despacho de Marina e Indias. Con el nuevo año, 1714, aparecerá la real cédula que hemos hecho referencia y que es, en realidad, la partida de nacimiento de la Armada Real, pues se suprimían "las escuadras de los reinos y sus propias denominaciones" (15). Era el primer paso serio para configurar un instrumento naval específicamente bélico, diferenciado y separado totalmente de la marina mercante.

Para conseguir ese objetivo, Tinajero tuvo "carta blanca, pues contaba con el decidido apoyo del rey que necesitaba de una Marina eficiente y capaz para sus planes de política exterior, que implicaba ante todo la revisión del sistema de Utrecht. De esta forma el Ministro de Estado, Grimaldo, comunicaba al más conocido proyectista naval de la época, Antonio de Gaztañeta, los propósitos reales de formar una marina, con una fábrica de navíos de guerra en Cantabria y otra en Andalucía" (16).

Falta iba a hacer, aunque los promotores directos de la obra no disfrutaran del poder hasta verla concluida: Orry cayó en 1715 y arrastró con él a sus colaboradores. España, como dijera Gastón Zeller, se convertiría en la "aguafiestas de Europa", de una Europa pacifista que acepta el orden salido de Utrecht, un orden que nuestro país se proponía revisar y modificar, dando prioridad al retorno a Italia antes que a la recuperación de Gibraltar y Menorca, posiblemente porque Felipe V y Alberoni esperaban contar en la empresa con el beneplácito o la neutralidad tanto de Francia como de las Potencias Marítimas (17). Además, el tema de Gibraltar parecía orientado hacia una solución negociada.

Ni con la guerra –solución auspiciada y aplicada por Alberoni (1717–1719)– ni con la diplomacia –dirigida por Ripperdá (1724–1725)– se alcanzan los objetivos perseguidos: lograr algunos territorios donde fueran enronizados los hijos de Isabel de Farnesio, segunda esposa de Felipe V. Tales objetivos sólo se conseguirán con unos planteamientos pragmáticos –no dinásticos– de nuestra política, en donde la amistad con Francia es vital (consiguiéndose con los Pactos de Familia) y la presencia en la primera fila política de Patiño, que llegaba al poder después de una eficaz carrera al servicio del Estado, cuya relevancia empieza en 1717, al ser nombrado Intendente General de Marina por Alberoni, con unos poderes parecidos a los del Secretario de Marina.

(15) Sólo perdurarían las de Galeras y Barlovento; la primera suprimida en 1748 y la segunda un año más tarde. Vid. RODRÍGUEZ CASADO, V.: "La política del reformismo de los primeros Borbones en la Marina de Guerra española", en *Anuario de Estudios Americanos*, vol. XXV, 1968, págs. 601 y ss. También su artículo "El ejército y la marina en el reinado de Carlos III", en *Boletín del Instituto Riva-Agüero*, 12, 1956–57, págs. 129 y ss.

(16) CERVERA PERY, J.: *La Marina de la Ilustración*, Madrid, 1986; pág. 57.

(17) No nos detendremos en todos estos pormenores, que ya hemos analizado en otra ocasión. Vid. MARTÍNEZ RUIZ, E.: "España y América en la política internacional del siglo XVIII", en *II Jornadas de Artillería en Indias*, págs. 67 y ss. Allí encontrará el lector otras referencias bibliográficas.

En esta tesitura volvemos a encontrarnos con otra fecha clave para nuestras relaciones internacionales: 1733. En ese año estalla la Guerra de Sucesión de Polonia, en la que Francia tiene un candidato al trono y busca la ayuda de España, con la que firma el Tratado de El Escorial o Primer Pacto de Familia, un pacto que iniciaba una alianza renovada posteriormente y duradera hasta después de terminar el siglo. Y esa alianza iba a entrañar otra constante de nuestra política: la hostilidad inglesa. Una enemistad que resultaría determinante, en el sentido de que la potencialidad marítima británica era tan manifiesta que, si se quería tener alguna opción en el enfrentamiento, era necesario potenciar al máximo la construcción de buques y la preparación de unas tripulaciones capaces.

Pues bien, ya nos hemos referido a que en 1717 se establecía en Cádiz la Real Compañía de Guardias Marinas (que pasaría a establecerse en San Fernando en 1770), con la que se quería dar solución a un problema tan importante como el de disponer de barcos adecuados: preparar adecuadamente a los mandos de la Armada. Patiño fue, en realidad, quien la creó, mientras que su primer director o capitán sería el marqués de Marí, mariscal de campo del Ejército. Pero el verdadero animador de la institución en su primera etapa fue nuestro D. Juan José Navarro, capitán del Regimiento de la Mar de Nápoles y elegido primer alférez de la misma y profesor de matemáticas. Así se evidenciaban las dos dimensiones formativas que se encargaban a la Compañía: la militar, a cargo de su capitán, y la científica, encomendada entonces a Navarro. Para ingresar en ella se exigían pruebas de nobleza y cierto nivel cultural, que ponían el listón demasiado alto, por lo que hubo que aplicar una cierta tolerancia a fin de garantizar un mínimo de cadetes.

Por otro lado, ya en la década de 1720 (18), en 1726 concretamente, se habían creado los departamentos marítimos, aunque su puesta en marcha se retrasa en algunas zonas. Con esta medida, nuestra marina encontraba su esquema básico para el siglo XVIII, articulado en dos pies, la Secretaría (bien sola como tal, bien unida a Guerra, unas veces, o a Indias, otras) y los departamentos, a través de los que se establecían los fines y cometidos de la Armada, "cuerpo compuesto de facultativo-militar, económico, político y mecánico, instituido para encargarse por mar del fomento y defensa del Estado, concurrir a la de las costas y puertos de los dominios de la Corona, conservar la comunicación de sus fuerzas con los ultramarinos, y proteger nuestro comercio con los propios y extraños, todo con el posible buen orden y economía" (19).

El establecimiento de los departamentos ha sido una medida de indudable proyección posterior, dada su perdurabilidad. Por departamento se entiende "el distrito de la costa a que se extiende la jurisdicción o mando de cada capitán o comandante general e intendente de marina establecidos en los tres puntos de

(18) Más amplias referencias a toda la normativa que veremos seguidamente, en MERINO NAVARRO, J.P.: *La Armada española en el siglo XVIII*, Madrid, 1981, especialmente, cap. I

(19) El entrecomillado pertenece a una Memoria utilizada por MERINO NAVARRO, J.P.: *La Armada española en el siglo XVIII*, de donde nosotros lo tomamos, págs. 24 y 30, nota 37.

Cádiz, Ferrol y Cartagena para los negocios del ramo y formación de las matrículas de marinería" (20). El departamento gaditano tenía como jurisdicción la costa comprendida entre la frontera meridional de Portugal y Almería, más las Canarias; el de Cartagena la costa desde Almería a la frontera oriental con Francia y el Ferrol, la cornisa cantábrica y atlántica desde los Pirineos hasta Portugal. Cada Departamento se dividida en provincias, cada una de ellas con un Comandante de Marina al frente y comisionados varios. Hasta las medidas de Castejón, el comandante del departamento (que era teniente general de la Armada y en Cádiz, capitán general) se ocupaba de lo relativo a las armas y el intendente se encargaba de todo lo demás. Un planteamiento que cambia radicalmente tras las disposiciones de 1772 y 1776, como veremos.

Tras el establecimiento de los departamentos, habrá que esperar algo más de una década para volver a encontrar algo realmente destacable, como es la creación del Almirantazgo (1737), siguiendo el modelo británico y que sólo sobrevivirá once años, once pleróricos años, pues en manos del marqués de la Ensenada se convertiría en un eficaz instrumento de la remodelación marinera.

Durante los periodos de su funcionamiento, el Almirantazgo recibe amplísimos cometidos. En concreto, en 1737 se le confiere autoridad total sobre la Armada y se le transfiere la responsabilidad en la construcción de navíos, en las matrículas, en la navegación, etc. Con lo cual, el papel de la Secretaría de Marina se ve sensiblemente reducido. Por otra parte, habrá a nivel central otro organismo que ejercerá una indudable influencia en el funcionamiento de la Secretaría, sin pertenecer a ella; tal organismo va a recibir diversas denominaciones (estado mayor, junta superior...) y tendrá su sede en Madrid.

Las medidas referidas se complementan con un impulso de la actividad astillera, empezando por entonces las botaduras que con las siguientes aportaciones incrementarían la presencia española en el mar con posibilidades superiores a las de años anteriores.

Precisamente la década de los años treinta del setecientos es una de las más importantes en la vida de nuestro Marqués. Su preocupaciones técnicas y científicas están plenamente granadas y recibe un ascenso que le permitirá conseguir más tarde el título nobiliario que le distingue. En efecto. Desde 1723 está elaborando tratados de carácter técnico-profesional que remite al Rey (y que al parecer, Patiño, celoso, procuraba interceptar), una preocupación científica (21) que D. Juan José Navarro mantiene hasta mediados de la década de 1760, pues su último manuscrito lleva fecha de 1765. Sus trabajos sobre ciencia náutica le reportaron un gran prestigio y le valió ser elegido miembro de la Academia. El mismo año en que se creaba el Almirantazgo, nuestro hombre fue ascendido a jefe de escuadra y unos años después pudo demostrar su valía en este terreno al

(20) O'SCANLAN, T.: *Diccionario marítimo español*, Madrid, 1831; pág. 208.

(21) Tampoco nos vamos a detener en esta faceta de su existencia, pues no afecta directamente el propósito de nuestra exposición y, sin duda, será objeto de atención en el transcurso de este Seminario.

enfrentarse con 12 navíos a una flota inglesa de 32 en un largo combate en el cabo de Tolón o Sicié, del que los ingleses se retiraron y él quedó herido (1744), reibiendo el ascenso a teniente general y siendo premiado por el rey con el título de marqués de la Victoria.

Mientras tanto, la alianza francesa daba su fruto y el feliz resultado de la Guerra de Sucesión polaca, como el de la posterior guerra de Sucesión austriaca (1740–48), en la que España vuelve a luchar al lado de Francia, renovada su entente por el Segundo Pacto de Familia (1743), permiten asentar en territorios italianos a los infantes españoles Carlos y Felipe, hijos de Felipe V y su segunda esposa Isabel de Farnesio.

Entre ambas guerras de Sucesión se ha producido otra hispano–inglesa, la conocida como la de la oreja de Jenkis, donde dieron su fruto las acertadas previsiones de Patiño continuadas por sus sucesores, como Campillo. Durante el conflicto, la acción de los corsarios españoles fue implacable, Francia mostraba abiertamente sus simpatías por España, los ataques ingleses distaban mucho de conseguir los éxitos esperados y la situación en Gran Bretaña empezó a enrarecerse. Afortunadamente para ella, el estallido del conflicto austriaco hizo pasar el hispano–británico a un segundo término (22).

En el haber de Patiño y Campillo (23), durante el reinado de Felipe V, hay que colocar el trazado de las líneas maestras sobre las que se proseguiría trabajando en los reinados siguientes. A poco de iniciarse el de Fernando VI ven la luz las Ordenanzas de S.M. para el gobierno militar, político y económico de su Armada Naval (24), que habían sido redactadas por D. Joaquín Aguirre, capitán de navío, y tenían como antecesoras las prevenciones de Patiño (1725) y las del mismo Almirantazgo. Las ordenanzas suscitaron una polémica aún abierta sobre si fueron concebidas bajo la influencia francesa o si, por el contrario, continúan la línea de las primeras ordenanzas españolas, que se hicieron notar en el contenido de las de Luis XIV.

Sea como fuere, lo cierto es que el tercer volumen de las Ordenanzas nunca se publicó, lo que ha sido entendido como una victoria de los administrativos u oficiales del ministerio sobre el cuerpo general, enfrentados en una dura pugna por imponer sus puntos de vista. Se trata de la lucha entre la pluma (Administrativos) y la espada (Cuerpo General). En efecto, el Cuerpo General es el núcleo de los

(22) Para las pautas de la política internacional –con objeto de no repetirnos– vamos a omitir referencias bibliográficas concretas, que el lector puede encontrar en nuestro trabajo *España y América en la política internacional del siglo XVIII*, que se cita en estas páginas. Vid. también el de MERINO NAVARRO, *La Armada en el siglo XVIII* y las páginas escritas por JOVER y SÁNCHEZ SANDOICA en el t. XXIX, vol. 1 de la *Historia de España* fundada por MENÉNDEZ PIDAL, ambos citados también aquí.

(23) Vid. RODRÍGUEZ VILLA, A.: *Patiño y Campillo: Reseña histórico–biográfica de estos dos ministros de Felipe V, formada con documentos y papeles inéditos y desconocidos en su mayor parte*, Madrid, 1882.

(24) Madrid, 1748. Sólo se publicaron dos volúmenes y faltó el tercero.

diferentes Cuerpos que componen la Armada ("cuerpos fijos", brigadas de artillería e infantería de marina, contra maestres, pilotos, capellanes, cirujanos, etc.). Sus componentes son los marinos, que desde que su servicio en el mar se profesionaliza, van a ver como los oficiales se escalafonan, como se crean compañías de guardiamarinas para recibir una formación adecuada y como asumen el desempeño de los cargos principales. Los marinos menospreciarán al personal constitutivo del Cuerpo de Ministerio, los plumíferos, por considerar su trabajo en clara inferioridad al suyo: en las dependencias ministeriales encontramos a los oficinistas, empleados en la cuenta y razón e intendentes. Unos y otros mantendrán sus discrepancias y enfrentamientos en las décadas siguientes, hasta que en 1772 entre un nuevo elemento en liza, los ingenieros de Marina, responsables de las dimensiones técnicas de la Armada, a los que nos referiremos después.

Por lo demás, en el reinado de Fernando VI desapareció el Almirantazgo y, entre otras disposiciones, destacan la publicación de las Ordenanzas sobre montes en 1748 y las de matrículas tres años después. En la construcción naval se impone la técnica inglesa y se registra el despegue de astilleros y arsenales.

Sin embargo, el gran animador de la reforma en este reinado es el marqués de la Ensenada, cuya carrera entró en su proyección definitiva a raíz de su nombramiento en 1720 de oficial supernumerario de la Secretaría de Marina y entrando en contacto con Patiño, por entonces Intendente General. Posteriormente es nombrado comisario de Matrículas en la costa cantábrica, puesto que le relaciona con Campillo, responsable del astillero de Guarnizo por aquellas fechas. Cuando Campillo muere, Ensenada será su sucesor en las Secretarías de Guerra, Hacienda, Marina e Indias, lo que al tiempo de conferirle un gran poder personal garantizaba la continuidad de los esfuerzos recuperadores de la Armada. Su significación como gobernante ha sido muy favorablemente valorada, con tintes claramente apologéticos y como muestra puede servirnos el siguiente párrafo: "El reinado de Fernando VI... es acaso el único de nuestros tiempos en que España gozó plenitud de soberanía, mientras estuvo regida por un estadista admirable, el marqués de la Ensenada, el ministro más genuinamente español que ha gobernado el Reino en los últimos siglos" (25). Pareceres que hoy son cada vez más matizados, pues se tiende a diferenciar con claridad lo que eran los proyectos del Marqués y lo que fueron sus realizaciones (26).

Las líneas maestras de sus proyectos las expuso el mismo Ensenada al iniciarse el reinado de Fernando VI en dos escritos, idea de lo que parece preciso en el día para la dirección de lo que corresponde a España y se halla pendiente y, sobre

(25) GONZÁLEZ DE AMÉZUA, A.: *El Marqués de la Ensenada: Enseñanzas y comentarios*, Madrid, 1917, págs. 8-9

(26) La "buena imagen" de Ensenada, a la que el contribuyó decididamente con una auto-propaganda muy marcada, ha actuado a veces como "pantalla" enmascaradora de las auténticas posibilidades de Ensenada como gestor. En nuestros días se registran aportaciones que replantean la aceptación indiscutida que venía gozando D. Cenón. Vid., por ejemplo, FERNÁNDEZ ALBALADEJO, P.: "El decreto de suspensión de pagos de 1739: Análisis e implicaciones", en *Moneda y Crédito*, n.º. 142, 1977; págs. 51 y ss.

todo, representación al Rey sobre el estado del Real Erario y sistema y método para lo futuro.

El buen sentido y una acertada visión de la coyuntura internacional preside dichos escritos. En la representación encontramos lo que más directamente nos atañe en esta ocasión. La significación internacional de España y la forma de potenciarla. Respecto a lo primero, escribe Ensenada: "Proponer a V.M. que tenga iguales fuerzas de tierra que la Francia y de mar que la Inglaterra sería delirio, porque ni la población de España lo permite ni el Erario puede suplir tan formidables gastos; pero proponer que no se aumente el Ejército y que no se haga una decente Marina, sería querer que la España continuase subordinada a la Francia por tierra y a la Inglaterra por mar".

Ensenada piensa que con la creación de nuevas unidades del ejército y con la construcción y equipamiento de sesenta navíos de línea y sesenta y cinco fragatas y embarcaciones menores se alcanzaría el nivel adecuado para la defensa de España y sus posesiones: "Con estas fuerzas de tierra, plazas competentes y buena amistad con Portugal puede V.M. defenderse de las poderosas amenazas de la Francia, sin que en una ni en dos campañas hagan progresos muy sensibles, y en el intermedio puede V.M. mover sus aliados, que no le faltarán, para que hagan diversión por otras partes que contendrá y confundirá a la Francia. La Armada propuesta es cierto que no puede competir con la Inglaterra, porque ésta es casi doble en navíos y más en fragatas y embarcaciones menores; pero también lo es que la guerra de V.M. ha de ser defensiva, y en sus mares y dominios necesitará toda la suya la Inglaterra para lisonjearse con la esperanza de conseguir alguna ventaja, sea en América o en Europa".

Ensenada se entregó a la tarea con dedicación y acierto. Hubo que hacer acopios de madera y curarla en agua salada, fundir bronce para los cañones, proveerse de lino para jarcias y velas, preparar la marinería, traer a expertos extranjeros en construcción naval para que sirvieran de maestros a los españoles, etc. Dos años se fueron en tales preparativos, al cabo de los cuales los astilleros de La Carraca, Ferrol, Cartagena y La Habana se ponían a trabajar para completar la flota propuesta por Ensenada, con la consiguiente alarma inglesa. Tal progresión quedó truncada merced a una intriga cortesana, que provoca la caída de Ensenada (1754) y su confinamiento en Granada. El embajador inglés, Benjamín Keene, que deseaba anular a Ensenada utilizando a Carvajal, de inclinación anglófila, veía con indudable satisfacción y tranquilidad el apartamiento de D. Zenón de Somodevilla, marqués de la Ensenada.

Para la Europa del Setecientos, el año 1756 es en el plano internacional la fecha de mayor trascendencia. La llamada reversión de alianzas o la revolución diplomática y el desencadenamiento de las hostilidades en la Guerra de los Siete Años (1756-1763) permite hablar de una mutación en el juego de fuerzas continental (las alianzas de Inglaterra y Austria, por un lado, y Francia y Prusia, por otro, dejan paso a las de Inglaterra y Prusia contra Francia y Austria). Llegada la paz, se consuma el desmembramiento del imperio ultramarino francés, del que se apodera Gran Bretaña y así lo impone en la Paz de París (1763). Sin embargo, para

España tiene mucha más importancia el año 1761. Es entonces cuando termina realmente la etapa de neutralidad que había supuesto el reinado de Fernando VI, pues es entonces cuando España concluye con Francia el tercer Pacto de Familia, un pacto que ha sido calificado de grave error, por cuanto la guerra para entonces ya estaba decidida para el otro bando. En los dos años que quedaban de conflicto, los ingleses ocupan Manila y La Habana, clara demostración de que en los mares carecían de rival y que los planes de Ensenada aún no habían dado todo el fruto deseado.

En el reinado de Carlos III, aunque el programa de Ensenada parecía interrumpido, la preocupación por la Marina persiste (la amenaza inglesa no había remitido, si no más bien lo contrario), como se evidencia en una serie de disposiciones, de la que sólo destacaremos la creación del Cuerpo de Ingenieros de Marina (1770) y la Ordenanza de arsenales (1776). Esta última se publica cuando ya ha muerto el marqués de la Victoria, que no alcanzó a ver el final de todo el reformismo que hemos señalado, cuyo resultado final se ha valorado de forma muy dispar.

D. Francisco Gautier, un constructor de origen galo, fue el inspirador de la creación de los Ingenieros de Marina. Dos años después empieza a notarse en los medios gubernamentales su ascendencia y la de D. Pedro González de Castejón, principal mentor de la Ordenanza de S.M. para el servicio del Cuerpo de Ingenieros de Marina en los departamentos y a bordo de los navíos de guerra (27); los ingenieros eran equiparados al Cuerpo General y puestos fuera de la acción del Intendente.

Unos años después, en 1776, se emite la Ordenanza de S.M. para el gobierno militar y económico de sus reales arsenales de Marina (28). Su aparición marca el triunfo de la "espada" sobre la "pluma", pues Castejón, principal colaborador de Arriaga (29), a quien suceden en la Secretaría, logra que la ordenanza reduzca el papel y la importancia de los administrativos, del cuerpo del Ministerio, ya que "no sólo la parte económica de la administración del ramo, sino también las operaciones y la marcha de su contabilidad, se sometieron a la inspección y juicio de los gefes militares y de las Juntas de Departamento, a quienes se encargó de procurar puntual despacho de las oficinas, de examinar los libros de cuenta y razón, formar los presupuestos de obras, conocer los gastos, censurar las cuentas y distribuir los fondos, y de otras varias funciones no menos ajenas de la índole y circunstancias propias del instituto militar" (30).

(27) Madrid, 1772; en la ordenanza de arsenales hay un nuevo reglamento para los ingenieros navales, retocado en 1791.

(28) Madrid, 1976.

(29) Arriaga había sucedido a Ensenada en la Secretaría de Marina y en ella permanece hasta su muerte en 1776. Sobre su gestión escribe MERINO NAVARRO, J.P.: "Se trata en buena parte de una época en la que la Marina vive de la inercia adquirida en años anteriores", en "La Armada en el siglo XVIII", en *Historia social de las fuerzas armadas españolas*, t. II; pág. 118.

(30) SARALEGUI Y MEDINA, J.M^º.: *Historia del Cuerpo Administrativo de la Armada*, Ferrol, 1867; pág. 113.

En efecto, los componentes del cuerpo de Ministerio quedaban claramente relegados, mientras que los del cuerpo general asumen la responsabilidad de los cargos y las decisiones; en cada departamento se crea una Junta, especie de autoridad superior, compuesta por el intendente y seis militares. Al imponer tal solución en la pugna que sostenían administrativos y marinos, se daba al conflicto entre la pluma y la espada la misma solución que se le había dado en Francia. Sin embargo, la pertinencia de tales medidas ha merecido valoraciones no muy positivas, precisamente, como la que sigue: "El establecimiento de las juntas departamentales acabó de transformar a los oficiales superiores de la marina en administradores y economos de la real hacienda. Así humillados, el cuerpo de plumistas dejó de reclutarse entre las gentes de elevada instrucción y educación cuidada "y se llenó, cuenta Salazar, de lacayos y marmitones". Los militares no dejaron oír eso de perseguirlos, y hubo intendentes insultados groseramente, comisarios suspendidos en su empleo e implicados en procesos criminales por aquellos mismos cuyas malversaciones habían denunciado" (31). Otros autores (32), en cambio, reconocen lo beneficioso de las medidas expuestas, junto con las dificultades que hubo que afrontar.

En efecto, dificultades que afectan incluso a la selección de personal, especialmente, en los años centrales del reinado: "La falta de oficiales y la escasez de cadetes llegó a preocupar hondamente. Fueron tres las soluciones que se arbitraron: una de ella, como era lógico, abrir la mano en el expediente de nobleza, sin suprimirlo por supuesto, excusando las pruebas a los hijos de militares, o marinos de cierta graduación, y tolerando en algún caso el que los padres ejercieran el comercio, como ocurrió con Don Juan José Ruiz de Apodaca que fue virrey de Nueva España; se redujo también el tiempo de permanencia en la Academia que, de siete años en los primeros decenios del siglo y de cinco en la época de Fernando VI, llegó a ser de dos después del incidente de las Malvinas, aunque pronto volviera a los cinco anteriores; y por último se crearon en 1776 dos academias más en los Departamentos de Cartagena y el Ferrol, a fin de que concurrieran en mayor proporción levantinos, gallegos y norteños en general" (33). El número de oficiales del Cuerpo General no cesó de aumentar (incluso en exceso, como ocurriría con la oficialidad del ejército), de modo que en 1787 tenía 1.252 miembros, frente a los 494 que había en 1756. Problemas parecidos encontramos en lo referente a la marinería, igualmente carente de formación y práctica. Para paliar los problemas que crean la mala preparación de los oficiales y el poco espíritu de los marineros se crean las Escuadras de evoluciones, cuyo funcionamiento empieza en 1787.

(31) DESDEVISES DU DEZERT, G.: *La España del Antiguo Régimen*, Madrid, 1989; págs. 544-545.

(32) Como el ya citado RODRÍGUEZ CASADO, en su trabajo *La política del reformismo...*, pág. 618.

(33) RODRÍGUEZ CASADO, "El ejército y la marina...", págs. 152-153.

El año 1776 fue también el año de llegada de Floridablanca a la Secretaría de Estado, quien tendrá que afrontar inmediatamente las derivaciones de la sublevación de las Trece Colonias inglesas de Norteamérica, una revuelta que ofrecía a Francia y España la ocasión del desquite de 1763. Franceses y españoles lucharon otra vez juntos contra el enemigo común y en esta ocasión sí obtuvieron éxitos. La paz de Versalles de 1783 sancionaba el éxito aliado (España recuperaba, al fin, Menorca, junto con otros territorios en América). Pero la guerra resultó muy cara y las consecuencias pesarían duramente sobre la hacienda española.

Todos estos acontecimientos ya no los vivió el marqués de la Victoria, como tampoco vería los años en que el presupuesto destinado a la Marina llega a alcanzar el 40% del presupuesto militar, cosa que sucedería con Floridablanca, entre los años 1788–1792. Pero para entonces, la decadencia del ramo ya estaba en puertas.

La verdad es que, en los años en torno a la muerte de nuestro marqués de la Victoria (1772), la Armada española era una fuerza respetable, con un alto presupuesto y con varios miles de hombres como servidores permanentes. El momento de plenitud lo alcanzaría algo más tarde y un poco después, en el cabo de San Vicente, primero, y en Trafalgar, luego, se produciría el desplome, completando un ciclo que ha sido resumido así: "La Real Armada que nace en 1714, que se organiza en los siguientes decenios –Patiño y Ensenada–, que alcanza su máximo poderío que en época alguna de la historia militar de España en 1790, –Valdés–, cae y desaparece con mucha mayor rapidez aún que la de su recuperación, pero no por los errores que se cometieron al dotarla de una cimentación orgánica. La Marina se derrumba juntamente con la Monarquía..." (34).

Indudablemente, esa rapidez en el declive de nuestra Armada constituye un gran interrogante, pues resulta difícil entender la existencia de testimonios que reconocen el indudable progreso efectuado pocos años antes de que se produzcan los desastres del cabo de San Vicente, de la pérdida de Trinidad y de Trafalgar. A los años dorados (1776–1795) sucedieron rápidamente los años calamitosos (1795–1808). El marqués de la Victoria, que tanto había contribuido al desarrollo de la Marina, no viviría ninguna de estas dos etapas, en cuyo análisis no vamos a entrar, por superar el marco cronológico que nos establece la biografía de D. Juan José Navarro.

(34) CERVERA PERY, *La Marina de ...*, pág. 29.