

ARSENALES ESPAÑOLES DE ULTRAMAR EN EL SIGLO XVIII

Carlos VILA MIRANDA
Almirante

Voy a aprovechar la oportunidad que me brinda este seminario para presentar unos arsenales que, a juzgar por mi experiencia, son poco menos que desconocidos para gran número de oficiales de la Armada: los arsenales del Pacífico. Y para centrar mi exposición, creo que será conveniente hablar, aunque sea brevemente, de las fuerzas navales que estaban basadas en ellos.

Cuando Drake entró en el Pacífico en 1578 y atacó varios establecimientos españoles, se construyeron en el Perú dos galeras para hacerle frente. Pronto se reconoció la necesidad de tener allí algo de mayor peso y eficacia y, después de la expedición de Cavendish en 1587, una Real Orden ordenó la construcción de dos galeones, con los que quedó constituida formalmente la armada del Mar del Sur. Esta armada tuvo su mayor éxito al apresar en 1591 a Richard Hawkins, hijo de John, el compañero de Drake.

La armada del Mar del Sur tenía una doble misión, la defensa contra piratas y corsarios y el transporte a la América Central de remesas de plata peruana en la primera parte de su viaje a España. A la plata se solían añadir las mercancías de los comerciantes peruanos, panameños y de cartageneros, lo cual tuvo su importancia porque éstos tuvieron gran influencia en los proyectos de los barcos, como sucedió con los filipinos. La entidad de esta armada tuvo altibajos a lo largo de su existencia, dependiendo del interés que tuvieran en ella los virreyes, si bien parece que la norma general que se mantuvo a lo largo de su historia era que estuviera formada por dos galeones, luego llamados navíos, y por algunos pataches, aunque a veces se procuraba que hubiera más barcos, como sucedía en el momento de su desaparición. La existencia de una armada permanente, construida, dotada y mantenida por cuenta del Rey, trajo consigo la necesidad de estructuras de apoyo también permanentes. Y así apareció en El Callao, que era el puerto de Lima, situado a unos 10 km de la capital, un arsenal en el que se realizaban carenas y aprovisionaban los barcos. El Callao llegó a ser en la primera mitad del siglo XVIII una plaza amurallada con 14 baluartes, de unos

5.000 habitantes que se alojaban en unas 30 manzanas. Da una idea clara del tamaño e importancia de la plaza el hecho de que dentro de las murallas hubiera seis conventos de religiosos y una parroquia. En el arsenal, conocido por la atarazana y situado fuera de las murallas, trabajaba una maestranza, que a mediados de siglo estaba mandada por un capitán de la maestranza, graduado de teniente de navío, que tenía a sus órdenes a tres maestros mayores, carpintero, calafate y herrero, y a los numerosos oficiales y aprendices necesarios. Los operarios pertenecían a las diversas razas que coexistían en el Perú, y entre ellos los había tan buenos como los que podían encontrarse en los arsenales de Europa.

En El Callao residía lo que se llamaba el Cuerpo de Marina del Mar del Sur, complejo orgánico formado por los barcos y el arsenal. Los barcos estaban mandados por un general y un almirante, y el arsenal tenía su órgano de mando, cuyas principales figuras eran un veedor general, un proveedor general, un pagador general, un tenedor de bastimentos y un contador mayor. Esta organización, que se dio al Cuerpo de la Marina al fundarlo en el siglo XVI, se conservó hasta su desaparición en el siglo XVIII.

El mayor problema de la armada del Mar del Sur y del arsenal de El Callao fue la corrupción generalizada, con fraudes en todos los niveles, de los que no estaban libres ni sus primeras autoridades. Así, era normal que en el arsenal desapareciera a los seis meses todo lo que se había depositado en los almacenes, sobre todo si eran cosas nuevas y no perecederas, de modo que se había llegado al extremo de no introducir nada en los almacenes para que nada se robara y comprar todo lo que fuera necesario en el momento en que se presentaba la necesidad, como tendría que hacerse en caso de haberlo almacenado. Lo mismo sucedía con los víveres destinados a los barcos, que se vendían en la plaza de El Callao de forma tan abierta y descarada que toda la población estaba enterada. Los ejemplos son muchos y bien documentados, y no los citaré por no ser necesario.

A este sistema de fraudes sólo le puso fin, a mediados del siglo XVIII, la fuerza desatada de la Naturaleza. En 1746 un fortísimo terremoto sacudió El Callao y arrasó la ciudad y, después, la mar terminó con lo que quedaba con dos gigantescas olas que sucedieron al terremoto. Para emplear un tópico muy manido, pero que en este caso es rigurosamente literal, El Callao quedó borrado de la faz de la tierra. De la antigua plaza sólo quedaron vestigios de las murallas, y la catástrofe fue tan completa que el virrey decidió no reconstruir la ciudad, sino levantar una nueva población a un par de kilómetros tierra adentro y levantar una fortaleza para proteger el fondeadero y la playa donde se hacían las operaciones

de embarco y desembarco. La Marina quedó completamente destruida, porque los barcos que no se hundieron fueron arrojados por la mar a la playa y posteriormente quedaron en seco. De los barcos de la armada del Mar del Sur, que el principio de la década eran dos armados, el *Esperanza* y el *San Fermín*, otros dos desarmados y cuatro galeotas, sólo se salvó el *Esperanza*, que estaba en Guayaquil donde le estaban realizando una carena. Se recuperaron 322 cañones que habían quedado enterrados en la arena, que procedían de las murallas de la ciudad y de los barcos, además de 10.000 balas de cañón y pertrechos de artillería. También se recuperaron en la mar 18 anclas, y la mayor parte de la fusilería que había estado en la Sala de Armas de la plaza, aunque rota e inservible. Al final catastrófico de la Marina del Mar del Sur siguió su disolución orgánica. El virrey, conde de Superunda, había remitido a la Corte, probablemente antes del terremoto, una propuesta de extinción de aquella marina, basándose en «*los abusos y desórdenes notados en el servicio*» Y una Real Orden de 1747 aprobaba la propuesta del virrey, por lo que se suprimían los cargos de pagador general, veedor, proveedor y contador del Mar del Sur, con lo que se consumó la desaparición orgánica de esta Marina.

Pero no se puede ir contra la fuerza de los hechos. Después del terremoto estuvieron basados esporádicamente en El Callao diversos barcos de la Real Armada. Los primeros fueron los navíos *Europa*, de 64 cañones y *Castilla*, de 62, que llegaron desde España transportando armamento y municiones para reemplazar a los perdidos en el terremoto. La presencia de barcos de la Armada, aunque fuera de forma esporádica, obligó a la redacción en 1753 de un Reglamento que cubriese las necesidades, principalmente económicas, de los barcos destacados en el Mar del Sur, y a la habilitación en el nuevo fuerte construido en El Callao de unos almacenes con pertrechos para los barcos allí basados, y que fue el embrión del nuevo arsenal.

Con motivo de la guerra con Inglaterra, declarada en 1761, aumentó la presencia de la Armada en El Callao. Además de la llegada de la fragata *Hermione*, con artillería y municiones para Chile y Perú, y de la presencia allí del navío *San Josef*, (a) el *Peruano*, único navío de la Armada construido en el Pacífico, en 1770 estaban destacados en El Callao los navíos *Septentrión* y *San Lorenzo*, de 70 y 60 cañones, respectivamente, acompañados por las fragatas *Águila*, *Liebre* y *Santa Rosalia*. Como es lógico, dada la entidad de la fuerza los almacenes de la Marina en El Callao debían estar abarrotados, y así la relación de sus existencias que figura en un informe del virrey ocupa 15 folios manuscritos por las dos caras.

La entidad de la fuerza y la cantidad de pertrechos en El Callao aconsejaban el establecimiento en tierra de una administración naval, y aunque en 1772 el virrey se oponía a la creación de un departamento marítimo, que según él no contribuiría a la defensa del virreinato, un Real Orden creó el embrión de esa administración al destinar a El Callao a dos oficiales del cuerpo de Ministerio de la Armada, un ministro de Escuadra y un oficial segundo, en funciones éste de contador. Siguiendo esta tendencia, en 1787 se estableció, bajo el mando de un brigadier de la Real Armada, la comandancia de Marina de El Callao, que ya en el siglo XIX pasó a llamarse Apostadero.

Hasta aquí, el Arsenal de El Callao. Se habrá observado que no he hablado de la construcción de los barcos, y la razón es que el astillero que los construía era el de Guayaquil, el más importante de toda la costa americana del Pacífico. Aunque ya a finales del siglo XVI se construían barcos en esta ciudad, este astillero se estableció formalmente en 1610, cuando el virrey ordenó al general de la armada del Mar del Sur que fuera a Guayaquil, fundara allí un astillero y construyera en él dos galeones, de 400 y 300 toneladas de porte para relevar a los más viejos de la armada.

Aunque situado a diez o doce días de navegación al norte de El Callao, era lógico que en Guayaquil se estableciera un astillero, ya que la ciudad estaba rodeada de bosques que constituían una fuente aparentemente inagotable de maderas de calidad insuperable y desconocidas hasta entonces para los españoles. Pero también era cierto que la situación de Guayaquil, a unas 30 millas aguas arriba de la desembocadura del río Guayas en el golfo de Guayaquil hacía muy difícil la llegada hasta la ciudad de barcos grandes, aptos para la navegación de altura. En verano las corrientes de marea eran de unos tres nudos, aunque en las avenidas podían llegar a los cinco, mientras que los vientos eran del SW, fresquitos durante el día y bonancibles durante la noche. En invierno las vaciantes normalmente superaban los seis nudos en Guayaquil, y los vientos eran del primer cuadrante durante el día y desde la tarde del SW, ambos muy flojos. Por lo tanto, la única forma de llegar a Guayaquil era dejándose llevar por las corrientes de marea, y usando el aparejo sólo para mantenerse con las gavias en el centro de la canal navegable. No es de extrañar que sólo navegaran por el río los barcos que tenían que entrar o salir del astillero, y que los que se dedicaban al comercio que unía a Guayaquil y a Quito con el exterior fondearan en la entrada del río y desde allí enviaban sus géneros río arriba o los recibían de Guayaquil por medio de balsas, así llamadas por la madera de balsa de que estaban construidas. Éstas, ya empleadas por los indios en épocas prehispanicas, que las

usaban para navegaciones por ríos y esteros, por alta mar e incluso para vivienda permanente, podían admitir mucha carga debido a la ligereza de su madera.

El astillero creció, y según un informe de 1741 desde su fundación se habían construido en él 176 barcos aptos para la navegación de altura, sin contar con los muy numerosos barcos menores. Otro informe, éste de 1774, decía que había en la ciudad más de 300 carpinteros de ribera y calafates, y se tenían localizados 30.000 árboles con los que podrían construirse hasta 20 navíos de línea de 70 cañones. En el astillero se había trabajado sin descanso, hasta el punto que se decía que «*Nunca se ve el monte sin sierra ni el astillero sin fábrica*». De hecho, las construcciones habían sido las suficientes para mantener la armada del Mar del Sur y además los treinta o cuarenta barcos que se dedicaban permanentemente al comercio en aquella costa. Pero el astillero se atrevió también a realizar grandes construcciones, la más importante de las cuales fue sin duda la del navío *San José* (a) el *Peruano*, de 60 cañones, único que se construyó para la Real Armada en el Pacífico, y que entró en servicio en la década de 1750. Estos éxitos del astillero de Guayaquil son tanto más admirables si se tiene en cuenta el carácter artesanal de sus proyectos. Hoy resulta incomprensible la falta de conocimientos teóricos de los maestros constructores del astillero. Según Jorge Juan y Antonio de Ulloa, que son una preciosa fuente de información sobre la costa del Pacífico Sur en esta época, el que había en 1741 era un negro analfabeto, que realizaba sus proyectos basándose sólo en su experiencia. También era analfabeto el maestro constructor en 1790, cuando pasó por Guayaquil la expedición de Malaspina. Sin duda los informes de Juan y Ulloa y la construcción del *Peruano* hicieron que una Real Orden 1766 destinara a Guayaquil a un ayudante constructor del recientemente creado cuerpo de Ingenieros de la Armada para que construyera allí otro navío de las mismas dimensiones que el *San Genaro*. El virrey puso todas las pegas posibles y recurrió a las imposibles al decir que escaseaba la madera, lo cual rebatió el ingeniero, herido en su amor propio, diciendo que ya tenía marcados 3.000 árboles, suficientes para la construcción de dos navíos. A pesar de la protesta del ingeniero, el virrey se salió con la suya, y sólo treinta años después, en 1807, el antiguo capitán de fragata gobernador de Guayaquil propuso a Godoy que para reemplazar los navíos perdidos en las «*desgraciadas batallas contra Inglaterra*» se construyeran otros en aquel astillero. La caída de Godoy y la guerra de la Independencia lo hicieron imposible.

El otro gran astillero español del Pacífico estaba en la otra banda del océano, en Cavite. En Filipinas el Rey tenía muchos más barcos que en Perú, debido

a las características del archipiélago. Una breve lista incluye las *galeras de Su Majestad*, cuya construcción ordenó Felipe II en 1589 para hacer frente a los piratas moros y holandeses; los *galeones* o *naos* que, además de combatir a los holandeses durante toda la primera mitad del siglo XVII, hacían los viajes anuales de la carrera de Filipinas; a todos estos barcos del Rey se añadieron en el siglo XVIII la *marina corsaria* o *sutil*, creada para combatir a los piratas moros; la *Real Armada* y la *Real Compañía de Filipinas*, que empezaron a visitar las Islas en la segunda mitad de este siglo; y por último, de mucha menos importancia numérica pero no despreciables, los *champanes del Rey*, tripulados y mandados por sangleyes, como se llamaba a los chinos en Filipinas, y que se emplearon en ocasiones para el tráfico oficial de cabotaje. La simple enumeración de los distintos tipos de barcos que, con el carácter de Reales (hoy los llamaríamos barcos de Estado), existieron en Filipinas ilustra la necesidad que se sintió muy pronto de tener allí un astillero con el carácter de Real, es decir, cuyos gastos sufragara de Real Hacienda, y así en 1602 el virrey de la Nueva España, de quien dependían administrativamente las Islas, decidió en las primeras Ordenanzas de la Carrera de Filipinas que los galeones que navegaran en esta carrera se construyeran en Cavite.

En estas circunstancias, no es de extrañar que ya en 1626 la ribera y puerto de Cavite se hubiera convertido en un establecimiento industrial de considerables dimensiones para la época. En él trabajaban más de 800 hombres, 50 de los cuales estaban dedicados a tareas de dirección y administración. De todo el conjunto, unos 200 eran españoles, y el resto eran indios y chinos, gran parte de los cuales tenía sueldo fijo, mientras que los otros eran jornaleros, es decir, cobraban sólo los días que trabajaban. Como en Guayaquil, las maderas eran buenas y abundantes. Dentro de la ribera de Cavite estaban también las Reales Herrerías, donde se fabricaban herramientas y clavazón para las construcciones y carenas. En los tiempos de la guerra con Holanda, cuando el total de todos los gastos oficiales de las Filipinas ascendía a algo más de un millón de pesos al año, se gastaban en Cavite 300.000 pesetas.

Conocemos detalles del Cavite del XVIII por un informe que D. José Patiño pidió al capitán general después del incendio del Real Alcázar de Madrid. Dice este informe, fechado en 1739, que Cavite estaba instalado en una lengua de tierra de algo menos de dos kilómetros de longitud y de medio de anchura, a una distancia de Manila de 7,5 millas por mar. Separado de la tierra de Luzón por muralla y foso, estaba defendido por el castillo de San Felipe, por 360 piezas de artillería en el castillo y en varias baterías, y por una guarnición de 180 soldados

de infantería española y 220 soldados pampangos. Entre el castillo de San Felipe y la puerta Vaga, en la muralla y foso, estaba la población que llegó a tener alojar a unas 2.000 familias que correspondían a la gente de guerra, a la de mar y a la maestranza. En el plano que acompaña a este informe se ven hasta 47 manzanas o bloques, una barriada de seis largos barracones, una parroquia y seis conventos. Trabajaban en el arsenal a sueldo fijo y sin contar a los jornaleros unos 24 oficiales mayores, 400 marineros para los barcos del Rey y unos 600 operarios de maestranza. Los gastos de Cavite ese año eran 98.500 pesetas de un total de los 257.000 pesos a que ascendía el presupuesto de gastos del gobierno del archipiélago.

En un ejemplo clásico de acumulación de funciones, una sola persona, española y nombrada por el Rey, ocupaba el puesto de justicia mayor de la provincia de Cavite, castellano de la fortaleza de San Felipe y superintendente de las fábricas de la Ribera y Puerto de Cavite. En 1770 llegó a Manila un nuevo gobernador, que había hecho el viaje por el cabo de Buena Esperanza en una fragata de la Real Armada. Una vez que tomó posesión de su cargo, el gobernador y capitán general nombró comandante del que en lo sucesivo se llamaría arsenal de Cavite a uno de los oficiales de la fragata, que inició la lista de los oficiales de la Real Armada que lo iban a mandar ininterrumpidamente hasta 1898. Pero por entonces el mando el astillero no incluía el control de las construcciones, sobre todo el económico, que seguía en manos del gobernador y capitán general, lo que dio lugar a discusiones y enfrentamientos hasta finales del XVIII.

Los dos astilleros vistos hasta ahora, Cavite y Guayaquil, tenían en común la extremada lejanía a la metrópoli, lo que hizo imposible la modernización de las tecnologías de construcción naval en todo lo que iba más allá del trabajo manual. A pesar de eso, ambos construyeron durante siglos barcos que recorrieron el Pacífico con una frecuencia y regularidad que puede justificar el apelativo de «lago español» que se le ha dado. Pero hay que admitir que los marinos profesionales, especialmente de la Real Armada, que los visitaron por primera vez a mediados del siglo XVIII señalaron los defectos que encontraban en sus proyectos. A pesar de ello, Jorge Juan y Antonio de Ulloa, que estuvieron algunos años en el virreinato del Perú por esta época, dijeron que el astillero de Guayaquil, además de ser el mayor y mejor de las Indias y de España, construía los barcos con unas maderas que parecían eternas; e hicieron mención especial de los palos con los que arbolaban los barcos, diciendo que eran tan fuertes que hasta entonces no se había desarbolado ningún barco por temporal ni por contraste. Decían que no eran raros los barcos peruanos que estaban en servicio 60 ó 70 años, a

pesar de lo mal que los trataban sus tripulaciones de «indios, negros y mulatos», y citaban uno, conocido por el *Cristo Viejo*, que había sobrepasado los 80 años. Tan buenos resultados daban los barcos allí construidos que en 1744 se estudió la construcción de navíos de guerra para la Real Armada, y se llegó a la conclusión de que sería rentable, primero porque su vida sería el doble o triple la de los construidos en España o en la Habana y segundo porque necesitarían menos carenas. No tengo datos tan concretos sobre los barcos construidos en Cavite, pero si los juzgamos por sus resultados, también fueron muy buenos. Durante dos siglos y medio, estos barcos mantuvieron la línea de comunicación que unía Manila con Acapulco, en lo que fue la primera línea regular y la más duradera. Sufrieron fracasos y pérdidas, como era lógico en las que fueron sin duda las navegaciones más largas y más duras de aquellos tiempos, ya que el cruce del Pacífico hacia el Este podía durar hasta siete u ocho meses y debía hacerse precisamente por latitudes altas para aprovechar los vientos del Oeste, sin puertos de refugio a los que acudir de arribada, y expuestos a los baguíos, nombre filipino de los tifones que soplan a fines de verano en Filipinas. A pesar de estos inconvenientes, los viajes se sucedían una vez al año, con la aburrida regularidad de un péndulo, sólo interrumpidos por guerras o naufragios.

Fue precisamente en este siglo XVIII cuando se empezó a relacionar los naufragios de barcos con los defectos de sus proyectos. El primero que lo hizo, que yo sepa, fue, el brigadier de la Armada marqués de Ovando, primer oficial de la Armada que ocupó este cargo y que llegó al archipiélago en 1750. Ovando dijo que los defectos de proyecto tenían gran parte de culpa de las pérdidas de barcos. Ya he citado el problema de los maestros de construcción en el astillero de Guayaquil. Algo parecido sucedió en Cavite. En aquellos tiempos en que se construía sin planos y de acuerdo con la experiencia de los «maestros de hacer naos» o «maestros mayores de construcción», era fundamental contar con relevos adecuados y en el momento correcto para poder seguir construyendo y para modernizar los proyectos, y este problema se había presentado en Cavite a lo largo de su historia. Un ejemplo de los esfuerzos que había hecho la Corona para resolverlo fue la serie de Reales Cédulas que desde 1671 a 1677 dirigió aquella al señorío de Vizcaya y a la provincia de Guipúzcoa, que fueron el centro y corazón de la construcción naval española en los siglos XVI y XVII, a Cádiz, a Sanlúcar, a Santo Domingo, a La Habana, a Yucatán y a Cartagena de Indias, pidiendo voluntarios para ir a Manila. Al fin apareció uno en Triana, pero se le rechazó por ser «viejo y de poca inteligencia para el oficio». En vista de ello, se amplió la búsqueda a Flandes, también sin resultado. Al haber fracasado todas

las gestiones, en 1677 se optó por pasar el problema al gobernador y capitán general designado, encargándole que los buscara por su cuenta en las Indias. No parece haber tenido éste mucho éxito, pues en 1686 pidió desde Manila un maestro constructor.

Esta penuria de constructores por lo que se refiere a Cavite se debía en gran parte a la poca atracción que las Filipinas ejercían sobre los españoles europeos. En efecto, en las Islas sólo se enriquecía un grupo de comerciantes que monopolizaban el tráfico de géneros de China a la Nueva España, y que se encargaba de que fuera muy difícil que gente de fuera entrara en su grupo. Su fuerza como corporación era muy grande en todo lo que se refería a los barcos y a la navegación, y esta fuerza se hacía visible en los privilegios que habían conseguido. Entre este grupo muy restringido de comerciantes se escogía el que había de mandar el galeón o nao de Acapulco, y el Rey había concedido a los que los mandaban el título vitalicio de general, con derecho a izar su insignia en su barco y al uso de bastón de mando. Estos privilegios se extendían, aunque en menor escala, a los que mandaban el segundo barco cuando lo había, y que recibían el título vitalicio de almirante.

Los criterios que aplicaban siempre los comerciantes de una u otra orilla eran que los barcos debían producir el mayor rendimiento posible, despreciando consideraciones de cualquier otra clase. La primera consecuencia era que los barcos iban siempre sobrecargados, hasta el punto que en los que navegaban por aguas del Pacífico oriental la mar entraba por los imbornales, de modo sólo se veían fuera del agua el castillo de proa y el alcázar, mientras que el combés iba debajo del agua. Llevaban carga en todos los espacios disponibles, hasta el punto de que a veces parte de la tripulación tenía que ir alojada en la lancha, que iba estibada en el combés. Hasta tal punto eran peligrosas estas prácticas, que en cierta ocasión un obispo amenazó con la excomunión a quienes salieran a navegar en estas condiciones, por considerarlo un intento de suicidio. Aunque no se pueden conocer ahora los barcos que se perdieron debido a la sobrecarga, hay un caso en Filipinas que está perfectamente documentado: Se trata de la pérdida del navío *Nuestra Señora del Pilar*, que salió de Cavite a finales de julio de 1750. Fondeó en el estrecho de San Bernardino y embarcó allí más de 200 cajones que contenían oficialmente efectos para el rancho del general. Los pilotos hicieron una rudimentaria experiencia de estabilidad que dio como resultado que el barco estaba sobrecargado, como se deducía también de la excesiva altura de la línea de flotación. Aunque los pilotos y los compromisarios del comercio de Manila pidieron al general que alijara peso, éste se negó y ordenó

la salida, que se produjo a principios de septiembre. No es de extrañar que no se volviera a saber del barco, como no fueran las cartas y denuncias que pilotos y compromisarios remitieron a Manila antes de la salida.

La misma prepotencia y falta de escrúpulos que mostró este general, mostraban los mismos comerciantes a la hora de escoger los proyectos tanto en el caso de la carrera de Filipinas como en la armada del Mar del Sur. Éstos se caracterizaban en general por no tener en cuenta los costes, pues la construcción, mantenimiento y operación de los barcos corría a cargo del Rey, y a buscar la máxima capacidad de carga o porte, que estaba fijada por Ley. Como ejemplo, se puede citar la construcción en Cavite en 1741 la nao *Nuestra Señora del Rosario*, con una eslora razonable para su porte pero con una manga que excedía a la que treinta años después Jorge Juan recomendaba para los navíos de tres puentes, que eran los mayores barcos que se construían entonces. Y no cabía la excusa de la ignorancia, porque ya en 1734 el almirante y piloto mayor de la carrera D. José González Cabrera había publicado en Manila un libro en el que citaba las proporciones que debían tener los barcos, y estas proporciones se ajustaban a las que se consideraban razonables entonces en los astilleros españoles

Otro ejemplo que merece tratamiento aparte fue la situación que se encontró el CF Casens, comandante del navío de S. M. *Buen Consejo*, de 60 cañones y primer barco de la Real Armada que llegaba a Filipinas. Cuando fondeó en Manila en 1766, había terminado en Cavite la construcción del navío *San Carlos*, que con la carga a bordo, por cierto mucho mayor que la máxima legal, y listo para emprender el viaje a Acapulco había realizado pruebas de mar en la bahía de Manila. En las pruebas no aguantó la vela, por lo que los comerciantes, conscientes del exceso de carga, la habían desembarcado y pidieron al comandante del *Buen Consejo* que les ayudara a estibarla bien. Casens vio que no era problema de estiba, sino de pesos altos, por lo que eliminó el alcázar del *San Carlos* y lo dejó raso como una fragata. En las siguientes pruebas aguantó la vela perfectamente, y así hizo su viaje. Pero no terminó así la cosa, ya que cuando regresó con su barco a Manila dos años después se encontró con la demostración de la prepotencia de los comerciantes y de la connivencia del capitán general: al *San Carlos* le habían vuelto a poner el alcázar que antes le habían quitado. No fue esta vez la última en que se suprimieron alcázares alterosos en los barcos de Filipinas, y en la ampliación de las Ordenanzas que redactó Álava en 1802 antes de salir de Filipinas con dirección a España decía que las medidas de las popas de los barcos que se construyeran en Cavite debía ajustarse a las que estaban en uso en la Armada.

Algo parecido sucedió con la carena de la *Santa Rosa*. Ésta se iba a empezar en Cavite cuando llegó por primera vez el *Buen Consejo*, e iba a costar la exorbitante cantidad de 40.000 pesos. Casens se ofreció a que su gente asesorara y ayudara a la de Cavite, por lo que la carena sólo costó 9.000 pesos; pero cuando volvió a Manila se encontró con que habían deshecho su carena y realizado la prevista originalmente, al precio original. Entonces descubrió la razón de la diferencia de precios: la segunda carena había consistido en subir la cubierta de entrepuente para aumentar el volumen de la bodega, y por lo tanto la capacidad de carga. Esto no tendría importancia si no fuera porque la capacidad combinada del *San Carlos* y de la *Santa Rosa* excedería mucho el máximo legal de la carga que se podía transportar a la Nueva España.

La confirmación oficial de que el astillero de Cavite no estaba a la altura de las responsabilidades que podían exigírsele tuvo lugar a finales del siglo XVIII. Ante el peligro de una guerra con Inglaterra, que efectivamente llegó a declararse, la Armada realizó el mayor despliegue estratégico de su historia. En este despliegue intervinieron 50 navíos y otras tantas fragatas, y a la vista de la toma de Manila en 1762 se destinó a Filipinas la que se llamó Escuadra de Asia, formada por tres navíos y cinco fragatas y mandada por el jefe de escuadra D. Ignacio María de Álava. La estancia de la Escuadra de Asia en Filipinas, que duró siete años, desde 1796 hasta 1803, hizo necesario preparar su apoyo en tierra, por lo que una Real Orden de septiembre de 1796 ordenó que se trasladara a Cavite la «Marina de San Blas de California». La propia Real Orden explicaba el motivo del traslado diciendo que los barcos construidos en Filipinas «donde apenas hay noticias de la arquitectura naval, han salido defectuosos y sin las calidades que requieren el manejo y la facilidad de la navegación», por lo que decía que era necesario contar allí con «un Astillero capaz de poner a cubierto aquellos establecimientos de las fuerzas europeas y de las piraterías de los mahometanos que ocupan las islas vecinas, y de auxiliar con dobles fuerzas y recursos nuestras Escuadras de la América Meridional y del Asia».

Aquí es necesario cortar el hilo del astillero de Cavite para dedicar unas palabras a la «Marina de San Blas de California».

En 1767 se había establecido en la costa mexicana del Pacífico, al norte de Acapulco y cerca de la entrada del golfo de California, la villa de San Blas, con un astillero y un arsenal de la Real Armada. El astillero, el arsenal y una agrupación de barcos de la Armada, mandados por oficiales también de la Armada, constituyeron el Departamento Marítimo de San Blas. Por la agrupación de San

Blas iban a pasar, hasta el cambio de siglo y que yo sepa, por lo menos 21 barcos: ocho goletas, siete paquebotes y seis fragatas o más bien corbetas, pero de todos estos barcos sólo se construyeron en el astillero de San Blas cinco goletas, dos paquebotes y dos corbetas. Los portes de los barcos basados en San Blas iban desde las 400 toneladas de una fragata, a las 30 toneladas de unas pequeñas goletas.

El Departamento Marítimo de San Blas se destacó por la gran actividad que desarrolló durante su corta existencia. Inicialmente debía servir de base para las operaciones de reducción de los indios de Sonora, territorio situado al norte y al este del golfo de California, que hoy forma el estado mexicano de Sonora, y que limita al Norte con los Estados Unidos. Pero pronto sirvió también de apoyo a las misiones que los franciscanos iban estableciendo por la costa de la Alta California, hoy estado norteamericano de California. Además, sus barcos no sólo apoyaron a las misiones, sino que exploraron la costa de California y prolongaron sus exploraciones hacia el Norte por Oregón, Canadá y llegaron hasta la isla Unalaska, en el extremo SW de Alaska. En todas estas misiones, 18 de sus barcos, que son aquellos de los que tengo noticias detalladas, realizaron 167 comisiones en los 25 años que van de 1767 a 1792, lo cual significa un grado muy alto de actividad, teniendo en cuenta que sus comisiones eran de muy larga duración, con varios meses de mar.

La primera comisión de los barcos de San Blas fue la de la pequeña goleta *Sonora*, de 30 toneladas, que salió de ese puerto a finales de diciembre de 1767 para cruzar el Pacífico con destino a Manila, probablemente transportando la orden de expulsión de los jesuitas de todos los dominios del Rey. Por su pequeño tamaño, no regresó a América, sino que se quedó en Filipinas. El año 1769 empezaron las operaciones para la fundación de las misiones franciscanas en la Alta California, paralela a las cuales debían ir el establecimiento de presidios y la asignación de escoltas militares para proteger las misiones y tomar posesión del territorio. Por lo tanto, fueron unas operaciones conjuntas religioso-marítimo-militares mandadas por los gobernadores de California y por el virrey de la Nueva España. En la primera, en 1769, intervinieron tres paquebotes, *San Carlos*, *San Antonio* y *San José*, que salieron de San Blas en distintas fechas, y dos expediciones por tierra en una de las cuales iban el gobernador de la Baja California, Portolá, y fray Junípero Serra, presidente de las futuras misiones. El *San José* se perdió en la mar sin dejar rastro, y los dos paquebotes restantes, como las expediciones terrestres, llegaron a San Diego después de penalidades sin fin. Estuvieron a punto de volverse a San Blas por falta de víveres, no sin que

fray Junípero advirtiera que se quedaría en San Diego con víveres o sin ellos, pero la llegada del *San Antonio*, que había ido a San Blas a buscarlos, salvó la situación. Desde ese momento se fueron fundando nuevas misiones, y su situación mejoró rápidamente, hasta el punto de que pronto fueron no sólo autosuficientes sino que podían vender sus excedentes agrícolas y ganaderos.

Así, hasta el final de su existencia, hacia 1830, se habían fundado 21 misiones en las que vivían pacíficamente 31.000 indios cristianos, dirigidos por 60 frailes y protegidos por 300 soldados, y en ellas había casi medio millón de cabezas de ganado mayor y 300.000 de ganado menor, de los cuales se mataban, para comerciar con sus pieles y con su sebo, unas 100.000 cabezas al año. Por lo tanto, y aunque siguieron de forma regular los viajes de los barcos de San Blas para transportar entre otras cosas los situados a los presidios y destacamentos, las operaciones navales de apoyo a las misiones fueron disminuyendo y, sobre todo, fueron siendo cada vez menos vitales para su desarrollo.

Una vez asegurado el proceso de colonización y evangelización de las zonas costeras de California, se decidió explorar las costas por latitudes más al norte, por lo que en enero de 1774 salió de San Blas la primera expedición con ese objeto. Mandada por el alférez de navío Juan Pérez, la corbeta *Santiago*, después de dejar suministros en Monterrey siguió hacia el Norte y llegó hasta los 55° de latitud. En su viaje de regreso, fondeó en una bahía que llamó de San Lorenzo, que los españoles identificaron después con la que Cook llamó Nutka. La arribada de Juan Pérez a Nutka tuvo consecuencias que pudieron ser muy graves, como veremos. En 1788, una vez terminada la guerra de la independencia americana, en la que España había participado desde 1779, Esteban Martínez, que había ido embarcado en la expedición de Juan Pérez, salió de San Blas mandando una expedición que tenía por misión principal localizar los establecimientos rusos que se sabía que había en la costa. Con la corbeta *Princesa* y el paquebote *San Carlos*, Martínez recorrió toda la costa Norte del golfo de Alaska hasta la isla de Unalaska, y efectivamente encontró a los rusos. Localizó o recibió noticias de nueve establecimientos, en los que había 462 rusos, que tenían seis barcos dedicados al tráfico de pieles.

Al año siguiente, 1789, salió Martínez otra vez con la corbeta *Princesa* y el paquebote *San Carlos* con la misión expresa de ocupar Nutka antes de que lo hicieran los rusos o los ingleses. A pesar de que llevaba instrucciones del virrey de que actuar con moderación al hacer valer los derechos de España, derivados de la estancia allí de Juan Pérez en 1774, el problema que se le presentó sobrepasaba las capacidades de Martínez y por supuesto las de sus oponentes. Martínez

llegó a Nutka, construyó unas barracas y una batería, y cuatro meses después fondeó en Nutka un paquebote inglés, el *Argonaut*, que llegaba de Macao y que traía la misma misión: ocupar Nutka, construir una factoría y dedicarse al tráfico de pieles. Su comandante, Colnet, se negó repetidamente con malos modos a enseñar su documentación, de modo que Martínez lo hizo prisionero, apresó al *Argonaut* y los mandó a San Blas, al que añadió otros barcos ingleses, que la Armada utilizó en algunas expediciones por aquellas aguas. El virrey ordenó a Martínez que regresara a San Blas, pero las consecuencias llegaron a Europa. Inglaterra se armó para la guerra, llegando a reunir 79 navíos y 80 fragatas, pero España trató de quitarle hierro al asunto, y convocó al embajador inglés en Madrid, y se llegó a la solución de que España devolvería toda la propiedad inglesa incautada en Nutka, ambas naciones retirarían de allí sus fuerzas, y compartirían allí los mismos derechos. Los respectivos gobiernos comisionaron a sus representantes para que concretaran los términos del acuerdo. Fueron éstos el capitán de navío Bodega y Cuadra, que era entonces el comandante del Departamento marítimo de San Blas, y el también capitán de navío Vancouver, que llegó con una expedición formada por la *Discovery* y el *Chathan*. Son dignas de mención, por cierto, las relaciones de amistad que desarrollaron uno y otro capitán de navío. Este incidente y la guerra con Inglaterra que declaró España en 1796 pusieron fin a las expediciones al noroeste de América después de haberse realizado un total de nueve.

Otras comisiones importantes de los barcos de San Blas fueron los viajes a Filipinas. Después del viaje de la pequeña goleta *Sonora*, entre los años 1779 y 1783 estos barcos se encargaron de transportar a Manila la correspondencia oficial y, en varias remesas, 300.000 pesetas del situado que remitía la Nueva España a Manila para los gastos oficiales. Esto iba normalmente en las naos de la carrera de Filipinas en su retorno a las islas, pero la guerra había obligado a suprimir los viajes de la carrera. Después de firmada la paz entre España e Inglaterra, continuaron los envíos de dinero para pagar los gastos del gobierno de Filipinas durante la guerra. Los envíos de esta segunda tanda llegaron hasta 1791, con un total de 600.000 pesetas.

Después de ver las actividades del departamento de San Blas, queda por explicar como era. Situado en la desembocadura de varios esteros, tenía fama de insalubre, como por otra parte tenían en la época muchos establecimientos así situados. Hasta tal punto esto era así, que en cierta ocasión los oficiales destinados en el departamento solían ir a vivir a una población del interior cuando no tenían misiones que cumplir en el arsenal o en los barcos. San Blas no era

grande: no había muelle para cargar los barcos, en la dársena interior sólo había sitio para cuatro barcos, aunque en el puerto exterior, al Sur del interior, había un fondeadero espacioso. Cabe preguntarse la razón por la que Gálvez escogió San Blas para la fundación del Departamento, y la explicación, como en otros casos que ya hemos visto, estaba en la abundancia y la calidad de las maderas y a la cercanía a la zona de operaciones previsibles. Por lo menos durante los primeros años de su existencia, todos los barcos que se construyeron en San Blas eran de cedro de quilla a perilla, y el comandante de uno de los barcos de San Blas testificó en 1783 que la cantidad de madera apilada en el astillero era suficiente para la construcción de 200 fragatas. Me parece excesivo el dato, y más aún cuando se considera que este comandante no era una persona muy equilibrada. Los edificios del Departamento estaban hechos para durar, y así a finales de la década de 1960 se conservaban todavía las ruinas de, por lo menos, la contaduría. En cuanto a los medios humanos, en 1791 estaban destinados en el departamento unos 850 hombres, de los cuales unos 400 eran marineros de las dotaciones de los barcos y otros tantos eran operarios de la maestranza, mientras que los 50 restantes correspondían al personal directivo. Los gastos del departamento el año 1791 fueron de 99.000 pesetas en material y 262.490 pesetas en personal, incluyendo las dotaciones de los barcos y la compañía fija de guarnición en el puerto, lo cual hacía un total de 361.490 pesetas.

Como era natural, también en San Blas se presentó el problema de los constructores. Los primeros barcos del Departamento los construyó un teniente de navío constructor que había llegado de Veracruz, pero entre 1776 y 1780 hubo en San Blas escasez de constructores y de carpinteros, lo cual se tradujo en escasez de barcos. El virrey Bucarelli escribió a Gálvez, ya por entonces ministro de Marina, sobre el constructor que necesitaba para San Blas, y le decía que había intentado conseguir uno del arsenal de la Habana, pero que no había tenido éxito. Al fin, la administración naval localizó un constructor destinado en el arsenal de Ferrol, al que no le importaba la movilidad laboral, puesto que ya había estado destinado en el astillero de Guarnizo y era voluntario para ir a San Blas. Llegó a este arsenal a finales de 1777, con un ascenso que le fue concedido como premio, y fue quizá el más experto de los constructores que allí trabajaron.

Los barcos construidos en San Blas fueron en general buenos, aunque nos han llegado noticias de las quejas de Alcalá Galiano y de Valdés sobre las goletas *Sutil* y *Mexicana*, al mando de las cuales realizaron una circunnavegación de la isla que entonces se llamó de Cuadra y Vancouver, y que posteriormente se

quedó en Vancouver. Decían que ceñían poco y eran lentas, aunque bien es verdad que les habían subido un pie la cubierta para aumentar la capacidad de la bodega y contar así con mayor espacio para los víveres. Para corregir la pérdida de aguante de vela consecuente al aumento de los pesos altos, les pusieron unos embonos de tres pulgadas de grueso y dos pies de alto. Estas modificaciones, sobre los defectos que parece que tenían inicialmente, hicieron que no salieran a comisión en muy buenas condiciones. Por eso no es de extrañar que cuando Vancouver coincidió con ellas, observara que no parecían adecuadas para su misión. Curiosamente, Valdés y Galiano, sin saber la opinión de Vancouver, dijeron exactamente lo mismo de uno de sus barcos, el Chathan.

Ha llegado el momento de regresar a Cavite. En 1797 llegó a Cavite la corbeta *Nuestra Señora de Aránzazu*, que transportaba al ayudante de construcción D. Juan Villar, que traía consigo copias de los planos de construcción naval que había en el arsenal de la Habana, y que iba acompañado por su personal técnico, formado por dos capataces y un delineador, procedente de la Habana, y por 76 operarios de la maestranza del astillero de San Blas.

Las llegadas de Álava con su escuadra de Asia y de Villar con su maestranza crearon graves problemas a las autoridades de Manila, y las relaciones de éstas con el personal de la Armada fueron muy difíciles. Un capitán general de hacía cuarenta años había creado la marina Corsaria, luego llamada Sutil, para hacer frente a los piratas moros y, como entonces no había en Manila ninguna autoridad de Marina, esta marina había dependido y seguía dependiendo del capitán general. En 1794 el capitán general de entonces, Aguilar, había creado un astillero a orillas del río Pásig, llamado La Barraca, particular de la marina sutil, y parece que le sentó muy mal el auge que estaba tomando la Armada en las Islas, por muy Real que fuera la orden que lo ordenara. Por lo tanto, y como los oficiales reales encargados de la Real Hacienda le dijeron que no había fondos para pagar ni los trabajos de Cavite ni los sueldos de la gente que acababa de llegar, decidió suspender la ejecución de la orden y no pagar a los recién llegados de San Blas. Entonces Villar pidió que, si no se iban a cumplir las órdenes del Rey, por lo menos dejaran que él y su gente volvieran a sus destinos de procedencia, y después de un año Aguilar decidió pagarles sus haberes e incorporarlos a Cavite. Pero mantuvo el arsenal de la Barraca, que fue un abismo de gastos y dilapidaciones hasta su fin el año 1814.

En una Real Orden de 1800 mandaba el Rey que se estableciera una comandancia de marina en Filipinas, y encargaba a Álava que la organizase antes de su regreso a España, incluyendo la mejora de la construcción naval y la orga-

nización de Cavite. Álava organizó el arsenal según el modelo de los de la metrópoli, y cubrió con la gente de su escuadra que le sobraba y con la maestranza de que disponía todos los puestos necesarios. El total de gente destinada en Cavite era de 436 hombres, muchos de los cuales ya estaban destinados en Cavite antes. Pero los siete años de permanencia de la escuadra de Asia en Filipinas demostraron que el arsenal de Cavite, a pesar de la llegada de la maestranza de San Blas, no tenía los medios materiales necesarios para mantener una escuadra en un estado razonablemente operativo, hasta el punto de que cuando Álava regresó a España tuvo que dejar en Cavite los navíos *Europa* y *San Pedro* y a la fragata *Cabeza*, necesitados de una gran carena que sólo podía realizarse en dique. Con esto se inició la profundísima decadencia del arsenal de Cavite. La mejora de su situación, que se llevó a cabo en la segunda mitad del siglo XIX, es otra historia.