



## La organización naval española con el advenimiento de la Casa de Borbón

AGUSTÍN ROSETY FERNÁNDEZ DE CASTRO  
(*General CIM ret.*)

Excelentísimo Señor Director de la Real Academia Hispano Americana, Excelentísimo Señor General Jefe del Tercio de Armada, Excelentísimo Señor Presidente de la Real Academia de Medicina y Cirugía, Señor Presidente del Casino Gaditano, Excelentísimos e Ilustrísimos Académicos, queridos compañeros, señoras y señores:

“Aún antes del deber de ganar batallas tienen las fuerzas navales el de proteger las vías marítimas de comunicación”. Estas palabras, que resumen el pensamiento naval más clásico, ponen de manifiesto la vital importancia que tiene para el Estado asegurar la libertad de los mares, fundamento del comercio y de la salud económica de la nación.

Por ese motivo, contemplar el traslado de la Casa de la Contratación a Cádiz en 1717, en este su Tercer Centenario, sin referirse a la Armada hubiese sido un enfoque tan reduccionista como desconocer que la Carrera de Indias fue el interés vital que exigió reorganizar las fuerzas navales de la Monarquía.

Me he decidido por dar este título a mi exposición —*La organización naval española con el advenimiento de la Casa de Borbón (1714-1726)*— no sin alguna reflexión. En 1717 la Armada española tenía tanta historia como el Estado surgido de la unión de las Coronas de Castilla y Aragón; así es como nuestro eximio historiador naval Cesáreo Fernández Duro subtitula su magna obra histórica *Armada española (desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón)*. No conmemoramos una fundación, sino una reorganización.

Eso no quiere decir, sin embargo, que en España existiese desde antiguo una sola Institución Naval. Esta surgió en dicho reinado bajo la denominación de “Real Armada” cuando, en 1714, durante el segundo sitio de Barcelona, el Rey Felipe V ordenó unificar las diferentes armadas y escuadras que servían a la Monarquía.

Guerra y comercio fundamentaron una nueva estrategia marítima que se incardinó en el reformismo borbónico. Según la mentalidad mercantilista aún imperante en la España de comienzos del XVIII, el objeto principal del comercio era fortalecer el poder del Estado frente a sus rivales. De ahí que el Rey aspirase a obtener en la carrera atlántica

los recursos fiscales necesarios para dotarse de un poder naval que no sólo mantuviese alejados de las Indias a ingleses y franceses, sino que le permitiese recuperar cuanto antes lo perdido por España en Utrecht. La vehemencia de la Corte, no obstante, induciría a prisas poco deseables.

Los marinos, que apenas podemos confiar en la movilización, menos aún creemos en la improvisación. Es cierto que saber improvisar puede ser una virtud, pero la hostilidad del medio marino exige, obviamente, disponer de un elemento singular de larga y costosa obtención: el buque de guerra, plataforma de combate que hace posible el despliegue estratégico y la maniobra táctica en la mar. Así, el factor material, sin ser el único, ni mucho menos, es crítico para la existencia y eficacia combativa de las fuerzas navales.

Construir buques exigía, ya entonces, materias primas, oficio, astilleros, grandes inversiones... y tiempo. Pero ni siquiera los bajeles bastaban; para armarlos y equiparlos hacían falta también aparejos, pertrechos, artillería y, por supuesto, oficiales, soldados y marineros. Nada de eso podía lograrse sin continuidad y estabilidad, sin una administración eficaz y sin asegurar una financiación suficiente. Sin organización y sin política naval, en definitiva.

Un empeño de tal envergadura exigió constituir la Secretaría de Marina, deslindada de la de Guerra y sincronizada con la de Indias para la administración de los asuntos marítimos del Estado. Concurren, pues, en la Armada la espada y la pluma; es decir, los oficiales de guerra con los “ministros” u oficiales del “ministerio”, así llamados los administradores navales o intendentes de marina, precursores del actual Cuerpo de Intendencia de la Armada. Patiño fue uno de ellos, como también lo serían Campillo y Ensenada.

Esos tres grandes ministros acumularon a la de Marina la cartera de Indias, la de Hacienda y, en el caso de Patiño y Campillo, también la de Estado: un vasto poder político que revela la centralidad que adquirió el poder marítimo en el marco del emergente absolutismo borbónico.

Pero para llegar a posición tan relevante la Administración de Marina, y con ella la Armada, tuvo que recorrer una etapa previa de organización en la que se pondrían sólidos cimientos. Esa etapa organizativa preliminar —doce años entre 1714 y 1726—, tuvo como indiscutible protagonista a José Patiño, nombrado Intendente General de Marina en 1717; y, como escenarios, la Barcelona mediterránea y el Cádiz atlántico. En ella se inscribe la efemérides que estamos conmemorando, y de esos años preliminares trata esta conferencia.

He estructurado mi exposición en cuatro partes. La primera, el comienzo en Barcelona, donde fue organizada la Real Armada en 1714. La segunda, primer semestre de 1717, el momento estelar en que fue creada la Intendencia General de Marina y se trasladó a Cádiz la Casa de la Contratación. En la tercera, haremos una breve mención al verdadero bautismo de fuego de la Real Armada que, con cambiante fortuna, tuvo lugar en el Mediterráneo en 1718. En la cuarta y última examinaremos el proceso seguido a partir de 1720 para construir una estructura naval eficaz. Y al paso, les iré hablando sucesivamente de buques, hombres, táctica y organización.

## 1. ANTECEDENTES

La decadencia de España a fines del XVII —la Decadencia, con mayúscula— afectaba a toda la sociedad, a las instituciones de la Monarquía y, en particular, a la Armada.

¿Cómo pudo llegarse a tan desastroso estado de cosas? Digamos que la Monarquía estaba socavada por una geopolítica imposible con la que tenía que cargar, por ser los dominios europeos los que conferían a España su rango de primera potencia: Flandes e Italia, con el Milanesado, Cerdeña, Nápoles y Sicilia. El mar era su único nexo de unión. Eso obligaba a España —por no decir solo Castilla— a un esfuerzo extenuante por tierra y por mar, al que se añadía el nada menor ni menos trascendente de sostener en el Océano la comunicación con las Indias.

Tras la derrota de Antonio de Oquendo en la Batalla de las Dunas, frente a los holandeses, en 1639, el poder naval de los Austrias decayó incesantemente en su enfrentamiento con la Francia de Richelieu y la Inglaterra de Cromwell. Al fallecer Carlos II el estado de la Armada era tan pobre que Fernández Duro llegaría a escribir: “Con Carlos II, dicho está, acabó la dinastía; acabó al mismo tiempo el siglo; bien puede asegurarse, con verdad, que acabó la armada española también, consumidos los barcos y desmoralizados los hombres”. Tal fue el problema naval que Felipe V heredó al subir al trono en 1701.

No podemos detenernos a considerar los avatares de la Guerra de Sucesión. Para cuanto aquí interesa, baste decir que a Felipe le fue en la Península mucho mejor que a su abuelo Luis XIV en Flandes y en Italia. Tras las decisivas batallas de Brihuega y Villaviciosa en 1711, en las que nuestro Ejército derrotó al inglés de Stanhope y al austríaco de Staremberg, vacilaron los *tories*, que en Inglaterra habían accedido al gobierno, lo cual permitió a Francia proponer con éxito la apertura de negociaciones en Utrecht.

La realidad era, sin embargo, que pese a las victorias del Ejército borbónico en la Península, no había podido impedirse que Italia quedase casi incomunicada por mar; que la Flota de Indias que había arribado a Vigo en 1702 fuese destruida por Rooke; que, en 1704, el mismo almirante inglés se apoderase insidiosamente de Gibraltar, fracasando el primer sitio de la plaza al año siguiente; que Valencia y Barcelona cayesen en manos del Archiduque también en 1705; ni tampoco, por último, que tres años más tarde se perdiesen Menorca y Cerdeña.

Francia, que al final del reinado de Luis XIV no estaba en su mejor momento, lograría en las negociaciones de paz que Inglaterra, Holanda y Saboya reconociesen a Felipe como Rey de España, saliendo de paso de una guerra que ya le pesaba demasiado. Trató de contentarse a Austria nada menos que con Flandes, Nápoles, Cerdeña y el Milanesado. Holanda aseguró su frontera con Francia. Saboya recibió Sicilia, si bien ofrecería a Austria canjear la isla por la de Cerdeña. ¿E Inglaterra? Pues Inglaterra ganaba rotundamente: ya no habría hegemonía continental, en tanto se aseguraba el dominio del mar al perturbar la concentración naval francesa mediante su presencia en Gibraltar y Menorca; y, por si fuera poco, se adjudicó el asiento de negros, amén de otros privilegios comerciales en las Indias. Todos ganaron a costa de España, que se empeñaría en recuperar lo perdido forjando una poderosa fuerza naval.

## 2. EL PRIMER IMPULSO. BARCELONA, 1714--1716

### 2.1. La Real Cedula fundacional

Concluidas las paces en 1713, España seguía en guerra civil porque Barcelona, fiel al Archiduque, resistía su segundo asedio. Hasta entonces el puerto no había sido bloqueado, porque lo impedía la *Royal Navy*. Abandonados los austriacistas catalanes a su suerte en 1714, ya era posible hacerlo.

Bloquear Barcelona no exigía desplegar una verdadera escuadra; tan solo reunir las unidades suficientes para interceptar las fragatas y pataches que la abastecían desde Italia. Para ello, el 21 de febrero de 1714 vio la luz una Cédula del Rey Felipe V por la que se disponía unificar todos los grados de la jerarquía naval en las distintas armadas.

Puede parecer sorprendente que, como primera medida para emprender las operaciones de bloqueo, lo primero que se les ocurra a los consejeros navales del Rey sea ponerse a arreglar el escalafón. Lo que en verdad sucedía es que, si bien España tenía pocos barcos, lo que no faltaban eran armadas, escuadras y flotas, así como almirantes, almirantes reales, almirantes generales y capitanes generales. Y todos querían mandar, dificultando la concentración y aplicación de la escasa fuerza disponible.

Sería prolijo describir la heterogeneidad naval heredada de los Austrias. Trataremos de sintetizar pero, antes de hacerlo, tal vez sea conveniente fijar el vocabulario. Por “armada” debe entenderse una gran agrupación de buques de guerra, obtenidos por administración o por asiento, a la que se asignaba una misión de gran trascendencia, que podía ser permanente. Una “escuadra” era una formación de entidad menor, habitualmente fracción de una armada. En cuanto a una “flota”, en aquella época se aplicaba esta voz a un gran convoy de buques mercantes con escolta naval, como eran las famosas Flotas de Indias.

En el momento al que nos estamos refiriendo, entre las Armadas que sobre el papel existían con las denominaciones de “Armada Real del Océano”, “Armada de la Guarda de la Carrera de Indias, o de la Avería” y “Armada de Barlovento”, apenas podían reunirse una docena de bajeles de alto bordo. En cuanto al Mediterráneo, de las Escuadras de Galeras de los distintos Reinos solo quedaban cuatro galeras de España, a las que se habían unido otras dos escapadas de Nápoles tras el obligado repliegue de la Monarquía.

Lo más curioso es que cada una de esas formaciones navales tenían su peculiar forma de financiación: los llamados “millones” para la del Océano y, para la de la Guarda, el impuesto “de la Avería” que pagaban los cargadores de Indias. Las galeras de España eran sostenidas por cuenta de la Iglesia. Y cada armada o flota estaba al mando de su Capitán General, usualmente un miembro de la nobleza, con un Almirante como segundo, que era un mando mariner o técnico. En cuanto a las Galeras de España, formaban un cuerpo aristocrático cuyo Gobernador General era un cargo poco menos que hereditario. En suma, un ingobernable caos corporativo y financiero que tenía que reducirse a la unidad, acabando con la pluralidad de empleos, mandos y formaciones navales, tras los que se amparaban fenecidos privilegios, cuando no inconfesables ambiciones.

Pues bien; como dice Fernández Duro, “Es de notar que la supresión de títulos de escuadras regionales [...] trajo consigo el dictado de Armada real con que empezó a designarse desde entonces al conjunto de las fuerzas marítimas a sueldo del Estado”: por eso, la Real Cedula de 1714 se considera el hito fundacional de la Real Armada.

Las dudas del Rey quedaron patentes, sin embargo: en la propia disposición, se piden a Francia dos fragatas y otros buques menores, e incluso mandos: se cita, en particular, a Jean Ducasse, viejo corsario y Jefe de Escuadra de S.M. Cristianísima, a quien se nombra Capitán General. En compensación por tan poco grato invitado, con los oficiales franceses vendría un joven y ya laureado capitán español que servía al Rey de Francia: Blas de Lezo.

## 2.2. El bloqueo de Barcelona y el Intendente

Pese al justificado escepticismo del Rey, a su llamada acudió el Almirante Andrés de Pes y Malzárraga con ocho galeones de Cádiz; el marqués de Mari, asentista genovés, con tres navíos de su propiedad; el Gobernador de Galeras de España José de los Gutiérrez de los Ríos y otro general también genovés, Carlos Grillo, con algunas de estas anacrónicas embarcaciones. En total, logró reunirse una variopinta agrupación con algo más de medio centenar de buques de distintos portes, aunque la mayoría fuesen simples pataches.

Reparemos solo un momento en la biografía de uno de los personajes que acaban de hacer su aparición: Andrés de Pes (o del Pez). General de Marina gaditano, comenzó sirviendo como marinero, con su padre, en los buques de la Carrera de Indias. Experto navegante, tuvo fama como geógrafo y cartógrafo y alcanzó el codiciado nombramiento de Capitán de mar y guerra. Sus servicios distinguidos como Almirante y Capitán General en la Armada de la Avería le granjearon la confianza y el aprecio del Rey, que llegaría a nombrarle Gobernador del Consejo de Indias. Desde este puesto estaría llamado a influir decisivamente en los acontecimientos que habían de suceder.

En fin, recapitulemos: un almirante de las Flotas de Indias, un asentista genovés y dos nobles generales de galeras parecen un conjunto un tanto confuso. Para complicar aún más las cosas, cuando por fin se presenta en Barcelona M. Ducasse para tomar el mando, lo primero que hace es ofender al general Pes haciéndole arriar su insignia. D. Andrés, indignado, pidió licencia al Rey y se marchó a Cartagena con su buque; y el francés, a quien los nuestros tenían por viejo pirata, se dedicó a correr el Mediterráneo.

Las actividades del bloqueo, por su propia naturaleza dispersas, tal vez podían realizarse sin mando táctico definido; pero atender al armamento, pertrechos y avituallamiento de las fuerzas, con lo que ello implica de disponer de financiación, obtener recursos, almacenarlos y distribuirlos, alojar tripulaciones, reparar cascos y arboladuras... en fin, todo lo que hoy llamamos apoyo logístico, no era posible sin buena organización. La Secretaría del despacho de Guerra adelantó entonces el nombre de José Patiño Rosales, Intendente de la Provincia y Ejército de Extremadura.

Don José había nacido en el seno de una familia española con arraigo en Milán, hijo —se discute si el mayor— del marqués de Castellaro, Intendente del Ejército español allí estacionado. De casta pues le venía al galgo. En su juventud se formó como jesuita. Antes de llegar a ordenarse, abandonó la Compañía, se afilió al bando borbónico y pasó a España. Se le dio destino en el Consejo de Reales Órdenes, a cuyos efectos se cruzó como Caballero de la Orden de Alcántara. Hombre de grandes cualidades, pronto

destacó en el servicio, por lo que fue nombrado Intendente del Ejército y Provincia de Extremadura.

¿Qué era, en realidad, un intendente? Se trataba de una figura de origen francés, un ministro o funcionario del Estado absolutista cuya misión, en cuanto a guerra concernía, era sostener las fuerzas estacionadas en determinada provincia, o a un ejército de campaña, aportándole los servicios de todo orden que necesitara. Representaba un progreso, puesto que con anterioridad las tropas vivían sobre el terreno.

Con las intendencias aparece la logística, en el sentido de que eran ya sus titulares —y no los generales— quienes tenían a su cargo obtener recursos de todo tipo en su demarcación. Para ello estaban investidos de amplias competencias administrativas, fiscales e incluso jurisdiccionales. Por otra parte, en un tiempo en el que el concepto de Estado Mayor aún no existía, sobre el Intendente recaían funciones de preparación que, en cierto modo, le situaban en una situación de preeminencia sobre los generales, al menos hasta el momento en que se emprendían las operaciones.

Con su nuevo nombramiento de Intendente de la Provincia y Ejército de Cataluña —nótese que aún no existían propiamente ramos separados de Guerra y Marina—, entró en relación con el mundo marítimo quien, con toda justicia, puede ser considerado el artífice de la Real Armada. Patiño se hace cargo del apoyo a las operaciones del bloqueo de Barcelona. Una vez caída la plaza el 11 de septiembre del mismo año, se le encomienda también preparar la expedición a Mallorca, que termina felizmente con la recuperación de la Isla. Por fin terminaba la guerra.

Se impone ahora un paréntesis cortesano. El Rey, que había enviudado de María Luisa Gabriela de Saboya, contrajo nuevo matrimonio en 1714 con Isabel de Farnesio, sobrina del Duque de Parma. “Arrogancia espartana, tenacidad inglesa, astucia italiana, vivacidad francesa...”: así es como Gebhard, historiador francés más que citado, describió a aquella joven parmesana que, en realidad, era la princesa más ambiciosa de Europa. Como tal, impulsaría la política italiana, focalizando en ella la frustrada ambición de su esposo tras la guerra.

Deambulaba entonces por la Corte como embajador del Duque de Parma un clérigo, el abate Alberoni. Ambicioso, sagaz, decidido, acaso más de lo que debiera, y con pocos escrúpulos, era él quien había arreglado el matrimonio real. Con tales artes, y con la confianza de la Reina, pronto alcanzaría la posición de privado del Rey de España, desde la cual, sin oficio administrativo alguno, eclipsó a los Consejos y a los ministros.

La insatisfacción del Rey y la ambición de la Reina encontrarían en Alberoni el más osado intérprete. Con la gran ópera italiana a punto de sonar en el Mediterráneo, faltaban aún los instrumentos principales: los buques de la Armada del Rey. Había llegado el momento de prestar a la construcción naval la debida atención.

### 2.3. Los bajeles y su evolución

Hagamos ahora un paréntesis para hablar de buques. Hacía décadas que la Corona, falta de recursos, no había podido construir por administración, debiendo recurrir a asentistas —unos consumados captadores de rentas— a costa de juros y de arrendamiento fiscal. Y, lo que es más sorprendente, al auxilio de los holandeses, viejos enemigos. Esta situación hizo languidecer los astilleros, estancándose el diseño y las técnicas de construcción.

Consciente el Consejo de Indias, con el brusco cambio de alianzas, de la imperiosa necesidad de nuevas construcciones, se había nombrado Superintendente de los Astilleros del Norte a Antonio Gaztañeta. Era D. Antonio un veterano piloto vasco que había aprendido su oficio navegando a las Indias con su padre a bordo del buque de su propiedad. Ya Capitán de mar, había demostrado su pericia marinera en los derroteros atlánticos, en los que había servido toda su vida profesional hasta alcanzar el cargo de Piloto Mayor de la Armada Real del Océano.

Los astilleros vascos y cántabros atesoraban la tradición artesanal y marinera de la Marina de Castilla: en Colindres, Orio, Santoña y, sobre todo, en Pasajes y Guarnizo se habían construido en siglos anteriores cientos de naves de alto bordo para la Armada del Océano y para la Carrera de Indias. A esa actividad se habían ido incorporando con pujanza los astilleros americanos, bien surtidos de excelentes maderas tropicales.

Gaztañeta se puso a la tarea de sistematizar la actividad superando las técnicas artesanales de construcción. El buque oceánico característico del XVII había sido el galeón, que respondía a unas características que los teóricos navales del Consejo de Guerra habían pretendido fuesen universales; es decir, un buque perfecto para el Océano por su capacidad de carga, solidez, velocidad y maniobrabilidad. Pero resultaba que, pese al voluntarismo de los platónicos consejeros, tales características resultaban contrapuestas, es decir, no podía obtenerse un buque universal y a la vez, óptimo.

Explicuemos brevemente por qué: el porte de un buque —esto es, su tamaño— dependía de la manga en su cuaderna maestra, es decir, de su anchura máxima. A partir de ahí, la proporción entre eslora —o longitud— y manga determinaba la velocidad, mayor cuanto mayor era aquella. Pero cuanto más largo era el casco menor era la estabilidad y, en consecuencia, la capacidad de carga o de montar artillería. Para corregir este defecto había que aumentar el puntal —o sea, la altura—; entonces, el casco calaba más en el agua haciendo el barco más estable, pero, lamentablemente, viraba peor. Limitar el calado sin sacrificar la capacidad suponía volver al principio: aumentar la manga. Como resultado, el arqueo fue creciendo hasta unas 700 toneladas, alcanzando a veces más de 1.000.

Así, un galeón español era como un castillo poderosamente defendido que se alzaba en la mar. Era relativamente veloz gracias a su gran eslora, que superaba ampliamente la proporción 3/1, aunque resultaba poco maniobrable a causa de su calado; el cual, ojo al dato, llegó a hacer imposible franquear la barra rocosa del Guadalquivir en Bonanza. En todo caso, por su capacidad de carga y de supervivencia, el galeón era un magnífico buque para la Carrera de Indias, aunque ya no tanto para la Armada del Océano; en la Batalla de las Dunas, esto pudo comprobarse al combatir en aguas poco profundas con las maniobreras fragatas holandesas.

A comienzos del XVIII, aunque en España aún predominase el galeón, el concepto de buque de guerra se había ya especializado en torno a dos tipos básicos: el navío de línea y la fragata. El navío de dos o tres puentes estaba llamado a constituir el núcleo de las escuadras como buque de combate principal, en tanto que la fragata, con una sola cubierta y mucho más ligera, era un buque rápido de exploración. Resultado de la evolución del galeón, ambos tipos estaban concebidos para maniobrar en línea de combate siguiendo aguas de la insignia y, una vez en posición favorable, descargar contra el enemigo su artillería. Eso exigía mucha estabilidad y maniobrabilidad, sin merma de la velocidad. Para lograrlo, los proyectistas desplazaron a proa y hacia abajo

el centro de gravedad y se pronunció el pantoque o manga en la flotación. Resultado fue el casco romo y panzudo de los navíos de la época, cuyas líneas de agua, sin embargo, eran bastante afinadas.

Como primera medida para regenerar la Armada, el Consejo de Indias, por mediación de su Junta de Guerra, había ordenado ya en 1713 la construcción por asiento de diez navíos de línea en La Habana y algunos más en el Norte. En 1715 un fugaz Secretario de Marina, Bernardino Tinajero de la Escalera –primero en la relación de ministros del Ramo—, tuvo ocasión, antes de que lo cesara Alberoni, de ordenar la construcción, por administración, de dos navíos más en el Astillero de San Feliú de Guixols, encargo que al intendente Patiño le correspondió gestionar.

Estamos ya en 1716 y Alberoni pasa a la acción en Italia. El turco había atacado algunas posesiones venecianas en el Adriático, y se organizó una expedición naval para socorrer a la República Serenissima. Se preguntarán Vds. qué se nos había perdido en Corfú, recién salidos de una guerra civil. No era fácil contestar a esa pregunta, pero ni Isabel ni Alberoni tenían necesidad de hacerlo. La improvisación al servicio de la ambición cortesana había comenzado. Como Intendente de la expedición se va a nombrar, cómo no, al ya ubicuo Patiño. La Escuadra salió de Barcelona al mando de Esteban de Mari y se alcanzó un fácil triunfo, entre otras cosas porque el turco ya no era lo que había sido. Para nuestra desgracia, el camino para nuevas y más azarosas aventuras estaba señalado.

### 3. PATIÑO IMPROVISA UNA ARMADA: EL TRASLADO A CÁDIZ, 1716--1717

#### 3.1. El encargo de Alberoni

Terminada la campaña del Adriático, se dispuso el cese de Patiño como Intendente y se le llamó a la Corte, donde el ya Cardenal Alberoni pudo apreciar sus sobresalientes cualidades de funcionario, o ministro, como entonces se decía. Según un interesante documento redactado por el propio intendente con posterioridad –la llamada *Exposición reservada*— se le informó de que el Rey se proponía prestar una escuadra de 12 bajeles para luchar de nuevo contra el turco. En realidad, el Cardenal le estaba ocultando su verdadero propósito, que era ir por Cerdeña, Nápoles y Sicilia.

En la Corte el almirante Pes, a la sazón Gobernador del Consejo de Indias, hace participar a Patiño en las deliberaciones de la Junta de Marina. Aquí es donde don José se entera de los planes para trasladar la Casa de Contratación de Sevilla a Cádiz, así como de las soluciones que se pretende dar a diversas cuestiones navales y mercantiles relacionadas con el tráfico con ultramar. Como experto navegante, el almirante sabía de sobra que los galeones, ya de gran porte, no podían navegar por el Guadalquivir. Y, como el propio milanés nos dice en su *Exposición*, “todo estaba resuelto”, es decir, decidido. Sospechamos que decidido por Pes, porque Alberoni andaba en otra cosa, y Patiño aún estaba lejos de tomar las riendas.

Don Andrés sería, por tanto, el verdadero impulsor del traslado, lo cual quedaría patente en un Informe redactado por él mismo en 1720, a punto ya de ser Secretario de Marina. Pero no adelantemos acontecimientos; bástenos poner aquí de relieve cuánto debe al almirante su tierra natal, que acaso debería haber honrado su memoria con algo más que la estrecha bocacalle de la Cuesta de las Calesas que lleva su nombre. Su proyecto



atlántico, el del Consejo de Indias, era pues muy distinto de los planes mediterráneos que Alberoni guardaba en secreto y de los que, parcialmente, había hecho partícipe a Patiño. A partir de entonces el Intendente se vería presa de dos dinámicas contrapuestas que, con rectitud y competencia, sabría compaginar.

### 3.2. La Intendencia General de Marina

El 28 de enero de 1717 Miguel Fernández Durán, Secretario del Despacho Universal de Guerra y Marina, comunicó una importante Real Orden en virtud de la cual se creaba el cargo de Intendente General de Marina en la persona de D. José Patiño, con vastísimas atribuciones para restablecer la marina y el comercio de Indias. En la misma disposición se determinaba que presidiese el Tribunal de Contratación en Cádiz, a donde debían trasladarse los Diputados del Consulado de Indias. Es el momento culminante del proceso que estamos examinando y, dada la importancia del momento, dedicaremos alguna atención a aquella Real Orden.

Recordemos, en primer lugar, que la Real Armada había sido ya fundada en 1714. Lo que por esta disposición venía a crearse era la Administración o Ramo de Marina. Es esto lo que se deduce, tanto de los motivos por los que se crea el cargo —“restablecer la Marina de España, regular las armadas, flotas y escuadras, etc.”—, como de sus atribuciones: construcción, carena y armamento de bajeles, asiento de oficiales, tropa y marinería y gestión financiera.

De todo ello se había ocupado el Consulado de Cargadores, por delegación de la Casa de la Contratación, desde el siglo anterior, con incorregible desviación del verdadero interés público. Las causas de tamaña disfunción han sido magistralmente expuestas por Manuel Ravina y Enriqueta Vila en este foro, por lo que considero ocioso insistir ahora en ello. Baste recordar que los intereses privados, el fraude y las perentorias necesidades de financiación de la Corona conspiraron contra la eficaz gestión de la Carrera, haciéndose necesario que un ministro directamente subordinado a la Corte por medio de la llamada “vía reservada” recuperase el control para frenar la decadencia de la Casa.

Se concedían pues al Intendente amplísimas facultades, propias incluso de un Secretario de Estado: fomentar, prever y supervisar cuanto al servicio de la Marina se refiere. En este punto, hay algo que también requiere explicación; como hace observar el capitán de navío José M<sup>a</sup> Blanco, al Intendente General se le dio autoridad no solo sobre la Armada, sino sobre todo lo que se entiende por “marina”, que en castellano es tanto como decir el mar y sus puertos, los buques, también los mercantes o pesqueros, y sus tripulantes o marineros.

En segundo lugar dispone la Real Orden que el Intendente General de Marina establezca su residencia en Cádiz, pero manteniendo a su cargo la Superintendencia del Reino de Sevilla, con expresa mención “de las rentas, derechos y Reales intereses que en los navíos de venidas de flotas me pertenecen ó en cualquiera otra forma me pudieren pertenecer”. Así, se le concedían facultades para disponer de los recursos financieros que demandase el restablecimiento de la decaída Armada, y también para su exacción por sí mismo del comercio de Indias.

Sin duda, es para facilitar el ejercicio de tan vastas atribuciones económico--financieras por lo que se nombraba asimismo a Patiño Presidente del Tribunal de Contratación, es decir, regulador de la totalidad de la actividad mercantil constituida en régimen de monopolio; y es esto lo aparentemente extravagante, al menos con mentalidad de

nuestros días. Encontramos la explicación en el mismo texto: como Presidente, debía “velar sobre el comercio, no solo para proponerme lo que fuere de mayor aumento de él, sino también para desterrar los abusos que se hubieren introducido [...], á cuyo fin los Diputados del Consulado deberán asimismo pasar á residir en Cádiz”, apartándolos de Sevilla. Había, pues, corrupción, y esta tenía que erradicarse para que el comercio rindiese... ¡para que rindiese recursos financieros al poder de la Monarquía! He ahí la visión mercantilista.

Era esta una poderosa razón para trasladar la Casa a Cádiz, pero no el único motivo. En efecto, la decisión (recordemos, “todo estaba resuelto”) hacía tiempo se había adoptado en el seno del Consejo de Indias, siguiendo el criterio profesional del almirante Pes. No era solo que la barra del Guadalquivir fuese infranqueable para los grandes galeones de la Carrera; es que un puerto fluvial tierra adentro carecía de amplitud para albergar las instalaciones de sostenimiento que necesitaba toda una Armada oceánica.

En ese campo industrial, vital para la Armada, el Rey termina ordenando al Intendente velar por los astilleros y sus industrias complementarias, sin olvidar la gestión de montes y cultivos para proveer maderas y demás materiales, de modo que “en los parajes que fueren más á propósito,...y en cualquiera parte que lleguen mis Reales armadas, escuadras y navíos sueltos, encuentren lo necesario [...] en dependencia de Marina”. Este precepto, semilla de los futuros arsenales, evoca principalmente a Guarnizo, a La Habana y, por supuesto, a Cádiz, donde se venían armando las Flotas de Indias. No fueron pocos los obstáculos que los regidores sevillanos opusieron a Cádiz. El principal de ellos era la supuesta vulnerabilidad de la plaza, que consideraban demasiado expuesta a ataques desde la mar. Es más, según explica Adolfo de Castro, también Jerez tenía sus aspiraciones, con la insólita idea de comunicar el Guadalquivir con el Río San Pedro a través del cauce del Guadalete. En el fondo, llevar el surgidero tierra adentro era la misma idea que había abonado, en 1716, la rehabilitación del Real Carenero de la Isla, embrión del futuro Arsenal de La Carraca.

Resistió bien D. Andrés de Pes tales embates con el concurso de D. José Patiño, porque Cádiz, como había demostrado en su defensa frente a Rooke en 1702, era inexpugnable tras sus fuertes y murallas. Así, el traslado oficial de la Casa a Cádiz se haría en virtud de Real Decreto de 12 de mayo de 1717, estableciéndose en una casa arrendada en la plaza de San Agustín. El flamante Intendente General de Marina adelantó su llegada al 11 de febrero, solo unos días después de su nombramiento, y puso manos a la obra.

Vemos pues que la Armada está en el epicentro del traslado a Cádiz de la Casa de la Contratación. Ciertamente, sin fuerza naval –sin Marina, más ampliamente– no podía haber comercio; pero sin comercio tampoco podía haber Armada, y esta era necesaria no solo para proteger la Carrera de Indias sino también para alcanzar otros objetivos marítimos, muy singularmente mediante las expediciones que se pretendía emprender en el Mediterráneo. Tal era el encargo perentorio que el Intendente ocultaba *in pectore*: aprestar una escuadra para la campaña que se avecinaba, y hacerlo pronto.

### 3.3. Oficiales, soldados y marineros.

Reunir barcos y acumular bastimentos para la empresa centraba la actividad de Patiño a comienzos de 1717. Pero una Institución militar está integrada por hombres. Había que obtener y organizar inmediatamente dotaciones, así como poner las bases para el futuro de la renovada institución naval.

Es preciso explicar que la dotación de un buque de guerra era la suma de dos elementos bien diferenciados: la tripulación y la guarnición, esto es, hombres de mar y hombres de guerra, si bien todos ellos, llegado el caso, luchaban y también faenaban a su manera.

En los albores del XVIII soldados y marineros pertenecían a segmentos bien diferenciados de la sociedad estamental, rígidamente estructurada. Ser capitán, alférez, sargento o simple soldado era una profesión, pero no un trabajo. Lo era, en cambio, ser marinero, entendiéndose como tales a capitanes de mar, pilotos, contra maestres, guardianes, artilleros, marineros, grumetes y pajes, así como maestros, calafates y demás oficios necesarios para marinar un buque. Todos ellos marineros: nótese que la voz “marino” se aplicaba aún como adjetivo, pero no aludía a la profesión como tal.

Como oficio, la marinería carecía de atractivo e incluso de reputación ante la dureza de la vida en la mar, el desarraigo social, el desamparo de las familias en las largas ausencias y el mísero salario. Es más, en una España en la que la promoción social estaba ligada a la condición de hidalgo, el trabajo –aun no siendo vil— era un obstáculo para que un hombre ambicioso pudiese prosperar, siquiera con la concesión del hábito de una Orden de caballería. Así se explican las dificultades crónicas de reclutamiento de oficiales y gente de mar que se habían padecido siempre.

Con tales prejuicios la nobleza, incluso la de corta fortuna, siempre dispuesta a que sus hijos se instruyesen en un Tercio como soldados, no lo estaba a que aprendiesen náutica en el sevillano Colegio de San Telmo. Sin embargo, la proporción de hidalgos era tanto mayor cuanto más al norte de la península, hasta un ochenta por ciento o más en la cornisa cantábrica. Allí no podían regir las normas de exclusión de los trabajos manuales prescritas por el estatuto nobiliario. Todos podían ir a la mar, y de hecho muchos hidalgos del Norte, continuando la tradición marinera castellana, lo hacían como pilotos o capitanes de mar, armando frecuentemente sus propios buques.

Eso ayuda a comprender el predominio de apellidos cántabros o vascos en la Armada de la época. Y esta puede ser la explicación de que casi todos los componentes de la primera promoción de Guardias Marinas fuesen reclutados en un alarde –o levantamiento señorial de tropas— que se ordenó realizar en 1716 al Capitán General de Vizcaya. Hagamos una mención a la Real Compañía, breve, puesto que en este tema van a incidir otros conferenciantes en fechas próximas.

### 3.4. La Real Compañía de Guardias Marinas

Los citados Caballeros vascos embarcaron en Pasajes el 7 de abril de 1717 a bordo de cuatro navíos de línea recién construidos en aquel astillero, que fueron despachados a Cádiz para incorporarse a la escuadra que allí se estaba constituyendo. Pues bien: en ese mismo día está fechado uno de los primeros decretos de Patiño, las *Instrucciones para el gobierno, educación, enseñanza y servicio de los Guardias Marinas*. Patiño no pudo, por tanto, ser fundador de la Compañía, pero sea quien lo fuere –probablemente el general Pes el año anterior— lo cierto es que al milanés le tocó organizarla, y en sólo tres meses. Tuvo su primer cuartel en el Castillo de la Ciudad, que se alzaba sobre las ruinas hoy descubiertas del teatro romano y del que no queda piedra sobre piedra.

La idea era genial para deshacer todo prejuicio de hidalguía: se trataba de enseñar marinería a un soldado para obtener un oficial de marina, es decir, un soldado--marino. O, simplemente, un marino entre los soldados. Así se explica por qué, en España, se llama “marino” y no “marinero” al oficial de marina. Pues bien: para eso fue creada la

Real Compañía de Guardias Marinas y, para prestigiarla, se la equiparó en todo a las Reales Guardias; de ahí la denominación de Guardias de Marina o Guardias Marinas, que acabó por identificar a los cadetes que habían de llegar a ser oficiales de guerra de la Armada, origen del actual Cuerpo General, que fue siempre un cuerpo de oficiales.

### **3.5. Los oficiales de guerra de la Armada**

Hasta el siglo precedente, en los buques de la Armada Real del Océano había un Capitán de mar junto a otro de guerra que asumía el mando en combate. Esta organización había tenido sentido en una época, ya superada, en la que el arma fundamental de un bajel era su infantería y, acaso por eso, se había combatido en la mar mediante tácticas terrestres. D. Fadrique de Toledo, Capitán General de la Mar Océano en 1625, enunciaba su idea de maniobra como “dejar arribar al enemigo hasta el tiro de mosquete y batirle por el fuego, para después llegar a las manos”. A esto se llamaba combatir “a la española”, esto es, al abordaje, y no “a la galana” o a distancia, como ingleses y holandeses.

La decisión del combate, por tanto, se confiaba al abordaje. Pero hacía ya mucho que ese arraigado paradigma había evolucionado a favor de tácticas más artilleras y específicamente navales, motivo por el que los oficiales de guerra de la Armada tenían que estar bien formados como hombres de mar para ser capaces de integrar la maniobra marinera del buque con el más eficaz empleo de su artillería, en lugar de servirse de él como simple plataforma de abordaje.

La Real Compañía de Guardias Marinas —pese a ser, antes que otra cosa, un cuerpo de tropas— cumplía sobradamente con tales exigencias formativas porque tenía adscrita una Academia en la que el joven guerrero recibía la adecuada formación científica y técnica que había de necesitar para dirigir la navegación, la maniobra y el fuego artillero, oficio de los pilotos, oficiales de mar y marineros que habían de estar bajo su mando. Dirigir, digo, que no hacer por sí, porque el oficial de guerra de la Armada, mando natural de la tropa de marina embarcada como guarnición, tenía por oficio “mandar y pelear”.

### **3.6. El Cuerpo de Batallones de Marina**

En efecto, ni los oficiales mayores (contadores, cirujanos, capellanes) ni los oficiales de mar ni la marinería, aunque sometidos a fuero castrense, constituían cuerpo militar reglado. Eran ellos, los soldados de Batallones y Brigadas, quienes al mando de los oficiales de guerra constituían la “nervatura militar de la Armada”, según escribió el general Octavio Aláez; o simplemente “el cuerpo de Marina”, al decir del tiempo.

Desde el siglo XVI había distintos Tercios de Infantería española o italiana destinados a servir con la Armada. A causa de la decadencia de esta, hacía ya años que esos Tercios, aun cuando conservaban su tradición expedicionaria, operaban en tierra. Tal era el caso de los Tercios del Mar de Nápoles y de la Armada Real del Océano, que en la reforma regimental de 1707 habían tomado las denominaciones de Regimiento de la Corona y Regimiento de Bajeles, respectivamente.

El 28 de abril de 1717 se dispuso la formación del Cuerpo de Batallones de Marina, para servir como fuerza, guardia y custodia de los bajeles de la Real Armada. Hugo O'Donnell, Académico de número de la Real de Historia y Comandante de Infantería de Marina, ha establecido que este cuerpo de infantería española fue formado en Puerto

Real por el mariscal de campo José de la Vicaría, su primer Inspector, a partir del 2º Batallón del Regimiento de la Corona —otros dicen que también el 2º del llamado de Marina y el 2º de Armada—, al que se añadieron algunas compañías de los Regimientos de Galicia y Toledo de guarnición en Cádiz y elementos sueltos, sobre todo oficiales, del vejo Tercio de Galeones.

Imaginamos que Patiño, presionado por la urgencia, tomó las tropas de marina que tenía a mano. Poco más sabemos por ahora de esto, como de otras cosas concernientes al origen de la Armada, porque, lamentablemente, su naciente archivo se quemó en el incendio que, el 24 de diciembre de 1734, destruyó el Real Alcázar de Madrid. Lo cierto es que al Cuerpo de Batallones de Marina se acabó por asignarle antigüedad de 1537, inmediatamente posterior a la del Tercio de la Mar de Nápoles, del que procedía, el más antiguo y primero entre los cuerpos de tropas de todo el mundo constituidos para servir a flote.

#### **4. BAUTISMO DE FUEGO EN EL MEDITERRÁNEO (1717--1719)**

##### **4.1. La ocupación de Cerdeña**

Retomemos el hilo histórico donde lo habíamos dejado, a finales de abril de aquel vibrante año de 1717. Los cuatro navíos de nueva construcción despachados en Pasajes con los primeros guardiamarinas a bordo, se reunieron en Cádiz entre el 15 y el 22 de mayo con el resto de los buques que iban a participar en la expedición que se estaba preparando. Era una Escuadra improvisada, en la que también formaban viejos galeones carenados de las flotas de Indias y algunos fletados; en total, 8 navíos, 4 mercantes armados, 2 bombardas y 2 brulotes, a los que se unirían 4 galeras en el Mediterráneo.

Como Alberoni urgía salir a la mar con destino a Barcelona, donde había de embarcar el cuerpo expedicionario, Patiño marchó a la Corte. Llegado a 26 de junio, el Cardenal le revela, por fin, que la misión de la fuerza expedicionaria no sería luchar contra el turco sino recuperar el Reino de Cerdeña para la Corona de España, ordenándole continuar la preparación y guardar el secreto. Patiño se fue a Barcelona. Dispondría de menos de dos semanas, porque el 15 de julio se recibió orden de salir a la mar.

Al mando del marqués de Mari la Escuadra, escoltando el gran convoy que transportaba la fuerza expedicionaria mandada por el marqués de Ledesma, dio la vela el día 22 en demanda de Cerdeña. Con algunas vicisitudes que retrasaron el tránsito las fuerzas de desembarco, en las que se encuadraba, junto a otros cuerpos, la Real Compañía de Guardias Marinas, desembarcaron cerca de Cagliari a fines del verano. Alcanzada la sorpresa estratégica, para el marqués de Ledesma fue un paseo militar y para la Real Armada un nuevo éxito, que se añadía al ya logrado en la campaña anterior en el Adriático. Y todo ello en tan solo un año, partiendo casi de cero.

##### **4.2. Derrota en Cabo Passaro**

Las cosas, sin embargo, no rodaron como se esperaba. Para empezar, no estaba previsto que el duque de Orleans, Regente de Francia tras el fallecimiento de Luis XIV tres años atrás, se concertase con Inglaterra, Holanda y Saboya en una Cuádruple Alianza para preservar el orden de Utrecht. Durante el otoño se suceden las negociaciones mientras España refuerza sus armamentos navales y terrestres para la campaña siguiente. El

objetivo ahora es Sicilia, y luego Nápoles. Discrepa Patiño por parecerle imprudente, pero se le devuelve a Barcelona para preparar la nueva expedición, y él trabaja febrilmente para cumplir las órdenes recibidas.

A despecho de los esfuerzos británicos para persuadir a España de evacuar Cerdeña a cambio de otras ventajas —como la siempre falaz promesa de devolver Gibraltar— la Escuadra salió a la mar escoltando el convoy de tropas. Esta vez forman en ella 12 navíos, 17 fragatas, 2 brulotes, 2 bombardas y 7 galeras. Se asignó el mando a D. Antonio Gaztañeta, el teniente general más antiguo de la Armada, mientras que al frente del Ejército continuó el marqués de Ledesma. A ambos mandos, de mar y de tierra se les exhortó a no decidir sin consultarse previamente. Era un típico mando en comisión, algo normal en la época. Lo insólito era que, en caso de discrepar entre ellos, ambos generales tenían que atenerse al parecer del Intendente, D. José Patiño.

A comienzos de verano la escuadra de Gaztañeta apareció ante las costas de Sicilia. Las tropas fueron recibidas con júbilo en Palermo, ofreciendo poca resistencia las escasas guarniciones austríacas. Pero, mientras, una escuadra británica formada por 20 navíos de línea, al mando del Almirante Byng, entraba en el Mediterráneo. La diplomacia de la Cuádruple se mueve. Stanhope es enviado a Madrid, donde invita a España a unirse a la coalición y al sistema de Utrecht a cambio de instaurar en los ducados de Parma y Toscana a un infante español, como la Reina ambicionaba. Hace saber, sin embargo, que, caso de no aceptar, la escuadra británica se impondrá por la fuerza. Osadamente, la Corte rechaza el ofrecimiento, pero aún no hay declaración de guerra.

En Mesina la Escuadra española allí estacionada recibió aviso de que se aproximaba una poderosa escuadra británica. Se convocó Consejo, y el general Gaztañeta, confiado en la ausencia de declaración de guerra, no hizo caso a su subordinado el general Cammock, que le sugirió acoderar los buques en fortaleza —esto es en defensiva— en el estrecho de Mesina para resistir el ataque inminente de una fuerza británica muy superior cuantitativa y cualitativamente.

Como observa José M<sup>a</sup> Blanco, Cammock, un antiguo oficial de la Navy expatriado por jacobita, es allí el único general que sabe táctica y conoce al enemigo; Gaztañeta, un viejo piloto, sabe mucho de barcos pero casi nada de operaciones. Por desgracia, el inglés tenía razón: mientras Stanhope negociaba en Madrid, Byng formó su escuadra en orden de batalla, sorprendiendo a Gaztañeta desprevenido con su fuerza desordenada y dispersa frente a Cabo Passaro. Nuestra escuadra fue batida en detalle, o sea, por partes, sin que de nada sirviese el valor de capitanes y dotaciones. Solo entonces Gran Bretaña declaró la guerra, alegando que España había disparado primero.

### 4.3. La guerra y su final

Así fue como quedamos en guerra contra el mundo, y pasó lo que tenía que pasar. El año siguiente, 1719, tropas francesas al mando del duque de Berwick, vencedor en Almansa y ahora enemigo, cruzaron el Pirineo por Guipúzcoa y Urgel, mientras los británicos asolaban las costas cántabras y gallegas. Unos y otros destruyeron los astilleros, conscientes de que había que acabar con el resurgimiento de la Armada española. Y, finalmente, cayó Alberoni, que en buena hora fue expulsado de España.

Inevitablemente, la derrota de Cabo Passaro salpicó a Patiño, a quien, como a Gaztañeta, que salió herido y prisionero de aquella triste jornada, se reprochó no haber sido más precavido en la estimación de la situación política. El veterano general, sin

duda, fue responsable de su suerte en el plano operacional y, por añadidura, de haber descuidado la seguridad táctica de su fuerza; pero una Armada no se improvisa, y un Mando naval tampoco.

En cuanto al Intendente, que ni era general ni pretendía serlo, sus amplias atribuciones en el ejercicio de la alta dirección que se le había confiado parecían señalarle, pero es cierto que ni había podido oponerse a la voluntad de quien contaba con la plena confianza de Rey y Reina, ni aún tenía experiencia en medirse diplomáticamente con los británicos. Además, ante él marchaba su obra de organización, que hablaba elocuentemente de su competencia. En consecuencia, en 1720 se le devolvió a su anterior cargo de Intendente General de Marina en Cádiz, y a Gaztañeta al de Superintendente de los Astilleros del Norte, que nunca debieron abandonar.

## 5. DE LA IMPROVISACIÓN A LA ORGANIZACIÓN (1720-1726)

### 5.1. El ministerio del general Pes

Si algo de bueno tiene una derrota –no siendo decisiva, y el efecto de la de Passaro fue transitorio— es aprender la lección que enseña. No siempre se hace; a veces, prejuicios corporativos luchan tenazmente contra las instituciones. Pero, casi perdida su memoria histórica, la Real Armada podía considerarse joven. Así, el Intendente General reemprendió la tarea que había comenzado, ahora ya alejado de la Corte, supongo que para su tranquilidad.

Con todo, la caída de Alberoni y su política fue ocasión de ajuste de cuentas, y tanto Pes como Patiño tuvieron que dar muchas explicaciones ante la acusación del comercio sevillano de haber sido movida por intereses extranjeros la decisión de trasladar a Cádiz las instituciones de Indias. En su descargo redactó el primero su mencionada *Exposición reservada*, y el otro el *Informe que en 8 de marzo de 1720 hizo el Sr. D. Andrés de Pes tocante a los motivos que hubo para que en el año de 1717 se hiciesen pasar de Sevilla a Cádiz la Casa de la Contratación y el Consulado*. Experto navegante, el almirante aludía, entre otros, a la incompatibilidad de la vía fluvial con el calado de los galeones.

La controversia se extendería hasta mediada la década. Pero veamos cómo le fue a la Armada en esos años cruciales para su futuro. Por un documento que lleva la firma de Patiño sabemos que después de Passaro no quedaban más que cinco bajeles, entre navíos y fragatas. Como primera medida para superar tan crítica situación, en 1721 se puso a Pes al frente de la Secretaría del Despacho Universal de Marina e Indias. El Atlántico recuperó su primacía. Las flotas habían llegado sin novedad en 1718 y 1720; llegarían también en 1723 y 1725 y, con ellas, los recursos financieros que tanto necesitaba la reconstrucción naval.

Don Andrés de Pes estableció en 14 navíos de línea lo que hoy denominaríamos “objetivo de fuerza”, siendo criticado por cicatero; entiendo que, en aquel momento, solo era realista. Gaztañeta reemprendió las construcciones en Guamizo, dando así comienzo medio siglo de auge de este astillero, adonde se trasladó la factoría de Pasajes, demasiado próxima a la frontera. Aún no merecían la consideración de verdaderos arsenales los Reales Astilleros de Puntales, La Carraca y La Habana, aunque este último estuviese llamado a batir todos los récords en la entrega de buques a la Armada.

La construcción naval se siguió adaptando al denominado “Sistema Gaztañeta”, formulado en su memoria titulada *Proporciones más esenciales para la fábrica de navíos y fragatas de guerra*. El veterano general tuvo que acomodarse al sistema francés Boyer-Autran, publicado en España en 1720. Probablemente se le impuso esta medida, pese a su gran experiencia: “Todo se rindió a la ciega obediencia”, según sus propias palabras. Pese a sus defectos, y a las aún primitivas técnicas de construcción — que no mejorarían hasta que Ensenada y Jorge Juan adoptasen el sistema inglés, veinticinco años después—, al menos los buques de escuadra se normalizaron en los tipos navío y fragata, superándose definitivamente los tiempos del galeón.

## 5.2. Las Instrucciones de Patiño y su desarrollo

De nuevo con buen respaldo en la Corte, el Intendente General reanudó su interrumpida labor de organización donde la había dejado. El 16 de mayo de 1717, justo antes de partir para la campaña de Cerdeña, había promulgado un decreto de suma trascendencia: la *Instrucción sobre diferentes puntos que se han de observar en el cuerpo de la marina de España, y ha de tener fuerza de Ordenanzas, hasta que Su Majestad mande publicar las que inviolablemente han de practicarse*.

Como suele suceder con las cosas “provisionales”, las *Instrucciones de Patiño* —así aludidas en la posteridad— tuvieron larga vida, observándolas “inviolablemente” los oficiales de guerra y los oficiales del ministerio que habrían de sucederse hasta que, ya en 1748, Su Majestad se dignó disponer la publicación de Ordenanzas.

En aquellos años fundacionales de la Real Armada se iría configurando una estructura naval centrada en Cádiz que se extendería al Cantábrico, al Mediterráneo y al Caribe. El Golfo de Cádiz y el Cantábrico eran, respectivamente, las zonas focales de partida y de tornaviaje de las Flotas de Indias, las cuales navegaban por derrotas veleras según la circulación de los vientos en el Atlántico Norte. Sendas Escuadras en ellas apostadas bajo el mando de un Comandante General les darían protección. En cuanto a Cartagena, surgidero de la Escuadra de Galeras (que, por cierto, se resistiría aristocráticamente durante treinta y cuatro años a integrarse en las nuevas instituciones navales), asumía la defensa del litoral frente a los corsarios berberiscos. Y en el Caribe La Habana, más próxima a Portobelo y Panamá, reemplazó a Veracruz.

Junto a esta estructura naval existía otra político-administrativa que encabezaba en Cádiz el Intendente General de Marina. En Ferrol se estableció un organismo semejante. Los oficiales del ministerio o comisarios que las servían cooperaban con los oficiales de guerra, sin estar subordinados a ellos. Aquí se aprecia una tensión entre la espada y la pluma que tardaría mucho en estar resuelta a favor de los mandos del Cuerpo General.

## 5.3. La controversia Sevilla-Cádiz en su vertiente naval

No debemos perder de vista que la Intendencia General de Marina de Cádiz se ocupaba de la Armada, pero también e inseparablemente de cuanto concernía al mundo marítimo, en particular la Carrera de Indias, situación que privilegiaba la posición del Intendente y de sus comisarios. En 1722, no obstante, la controversia surgida tras el traslado a Cádiz seguía pendiente, y serían razones navales las que pesarían decisivamente para que fuese zanjada.

Sevilla había acudido al Rey en representación de su agravio. Para emitir dictamen se nombró una Junta facultativa de doce individuos, en la cual se registraron ocho votos a



favor de Sevilla. En su *Historia de Cádiz en la Época Moderna* el profesor Bustos, que hoy nos preside, remite las razones de Sevilla a una idea de fondo: cuanto más se acerque el puerto de arribada al corazón de la nación, mejor será para el comercio. Mal podía ese argumento rebatir, sin embargo, las objeciones técnicas del Secretario de Marina.

Presionado el Rey, se comisionó al almirante López Pintado, campeón del Cabildo sevillano, para que probase a remontar el río con un galeón de 800 toneladas a plena carga. La experiencia se hizo y fue positiva: Pes y Patiño, y con ellos Cádiz, parecieron haber perdido la partida. Pero ¡ay! Como relata el capitán de navío Enrique Tapia, el almirante López Pintado –que también tuvo calle en Sevilla— había hecho trampa: el bajel tenía sólo 403 toneladas e iba parcialmente descargado.

El Decreto de regreso a Sevilla llegó a dictarse en 1725 pero no podía cumplirse, entre otras razones porque, a esas alturas, desde el punto de vista naval era irracional la limitación del porte de 624 toneladas y 50 cañones que pretendió imponerse a los buques de guerra. Pero no lo era menos la de separar del estacionamiento de la Escuadra el lugar de arribada de las Flotas, que el Intendente debía vigilar para que aquella dispusiera de recursos fiscales para su sostenimiento. Tres meses después de su publicación, el Decreto fue derogado con el apoyo del Secretario de Estado, el fugaz barón de Ripperdá. Y la Casa se quedó en Cádiz.

## 6. UN LARGO Y VICTORIOSO EPÍLOGO. DE PATIÑO A ENSENADA (1726--1746)

Termino ya. Sobre la Puerta de Carlos III del Arsenal de La Carraca, campea una orgullosa máxima grabada en piedra: *TV REGERE IMPERIO FLUCTVS HISPANE MEMENTO*. Parafrasea una sentencia extraída del Capítulo VI de la *Eneida* de Virgilio, cuya traducción literaria sería: “Acuérdate, español, de regir firmemente las olas”. O lo que sería lo mismo: “Recuerda, español, que has de dominar el mar”. La resolución y confianza implícitas en tales palabras nos hablan de una Armada que, cuando se construyó aquella puerta a fines del siglo, alineaba nada menos que 78 navíos de línea de dos, tres y hasta uno de cuatro puentes, el famoso *Santísima Trinidad*.

Dominar el mar es prácticamente imposible. Lo fue para Inglaterra, la primera potencia naval de su tiempo: aun en los peores momentos de los que hemos venido hablando, con escuadras británicas apostadas en todas las latitudes, las Flotas de Indias lograron pasar.

Pero habrán podido apreciar que una Armada no se improvisa ni puede levantarse por movilización, como se intentó en 1717. Los frutos del esfuerzo de racionalización realizado en el decenio posterior a la guerra empezaron a recogerse durante los ministerios de Patiño, nombrado Secretario de Marina en Indias en 1726, y de sus sucesores.

En 1734, se logró lo que no había sido posible en 1718: recuperar los Reinos de Nápoles y Sicilia tras una brillante campaña por tierra y mar inteligentemente apoyada por la diplomacia del propio Patiño, ya Secretario de Estado.

En 1741, durante la Guerra del Asiento o de la Oreja de Jenkins, Blas de Lezo infligió a Vernon en Cartagena de Indias la mayor derrota naval jamás sufrida por el pabellón de San Jorge, salvando las Indias para España. Y tres años más tarde, en plena Guerra de

Sucesión de Austria, Juan José Navarro, frente a Tolón, obligó a retirarse con graves pérdidas a la Escuadra de Matthews, tres veces mayor a la que él mandaba. Las cuentas pendientes de Cabo Passaro quedaron saldadas.

Tras la Paz de Aquisgrán de 1748 el marqués de la Ensenada, Secretario de Marina e Indias y de Hacienda, continuó la obra que en la década anterior había iniciado como Secretario del Almirantazgo, reorganizando la matrícula de mar para disponer de marinería e impulsando las obras de las instalaciones en tierra hasta crear verdaderos arsenales. Con el concurso de Jorge Juan renovó la construcción naval y, con los recursos financieros obtenidos mediante la racionalización de la política fiscal, consolidó definitivamente el poder naval de España.

Y, lo que es más importante, durante su ministerio, reinando ya Fernando VI, Ensenada promovería, junto con Carvajal, una larga etapa de paz y prosperidad, situando a España en el fiel de la balanza entre Francia e Inglaterra. Que fue una balanza naval.

A todos ellos, nuestra admiración y gratitud, con legítimo orgullo de español y de soldado de marina.

*Casino Gaditano,  
Cádiz, 3 de mayo de 2017*