

PRESENTACIÓN

CON una intensidad quizá solo superada por el Reino Unido y Holanda, España es un territorio que por su carácter de península y su imperio ultramarino desde el siglo xvi al xix ha debido mirar de manera permanente y obsesiva al océano. Sin embargo, la Armada continúa siendo la gran desconocida histórica, y no nos referimos a las cuestiones relativas a su acciones en combate (batallas, escaramuzas, bloqueos, etc.), que es a lo que la historia tradicional, así como algunas editoriales y revistas, han prestado y siguen dando cabida en sus páginas, sino a que continúa pendiente el estudio de la esencia de la misma como motor económico y como institución, como un organismo de una complejidad enorme. La biografía de la Armada es la historia de un éxito en el cumplimiento de buena parte de sus objetivos estratégicos, pero también de un devenir ennegrecido por un cóctel de descoordinación, desidia e incompetencia que anuncian sucesivas derrotas, un amargo aperitivo previo a su total aniquilación a principios del siglo xix. Sin embargo, es indudable que la Armada fue capaz (o sus adversarios incapaces de evitarlo) de lograr mantener conectadas (las excepciones son mínimas y simbólicas: Jamaica, Belice, Guayana, La Habana y Manila de 1762 a 1764, Florida desde 1763) enormes y distantes posesiones vertebradas por el agua que no se disgregaron por factores externos, por el ataque o el desembarco de tropas extranjeras en sus costas. Su pérdida fue consecuencia de fuerzas centrífugas. Por tanto, con sombras y luces, más de las segundas que de las primeras, la Armada fue la columna que garantizó y supervisó, que dio unidad, al imperio. En su debe en el xviii hay que significar la pérdida de Gibraltar, que fue incapaz de recuperar, el fracaso de la expedición contra Argel en 1775 o la dificultad para recuperar Menorca hasta 1782, que precisó de la colaboración francesa. La gran victoria de la Armada es haber conservado el imperio más de tres siglos casi intacto, esa es su hazaña, máxime cuando analizamos el conjunto de potencias que aspiraban a poner fin a la hegemonía hispana, cuyas flotas, en número, en tecnología, en formación de la oficialidad, en volumen de la marinería, si fueran estos los únicos factores a tener en cuenta, debieran haber hecho que 1898 se adelantara varias centurias. La partida que se jugó en el tablero

conformado por todos los océanos duró hasta que la marina de vela dejó paso a la de vapor, y los navíos de madera a las embarcaciones de hierro. Ahí sí aconteció el jaque mate. Mucho antes pudo haber colapsado, pero no fue así, aunque sí es cierto que se pusieron las piedras sobre las que se edificó su cadalso: desequilibrio negativo entre el número de diques de carenar y el de barcos, política constructiva basada en una política de prestigio (imagen) y no en las circunstancias económicas y demográficas (realidad), marinería escasa en número y, sobre todo, en cualificación náutica... Se ha estudiado la evolución constructiva de naves en la España del XVIII, y se ha presentado como un logro el número creciente de navíos, el diseño y botadura de embarcaciones de tres puentes, el incremento de la potencia artillera, la mejora en la maniobrabilidad, el hallazgo del método (anhelado) para calcular la longitud en alta mar, y así un largo etcétera de logros que encaminaban hacia una flota que, todo indicaba, era cada vez más poderosa y operativa. No obstante, todos estos avances concluyeron de manera desastrosa. ¿Debería esto sorprendernos? En absoluto. Esta imagen es la que se ha ofrecido plasmando lo contenido en la documentación oficial, y es real. Sin embargo, se han pasado por alto muchos otros factores que vendrían a distorsionar, cuando no a anular, esas decisiones tomadas en la corte y que eran aplicadas en los arsenales de la Armada. Solo vamos a poner dos ejemplos para evidenciar la distancia entre lo pretendido y lo que fue posible. El arsenal de Ferrol, la nueva y gran joya de la Armada española en el siglo XVIII, solo contará con un buzo para el mantenimiento de todas las embarcaciones que estaban adscritas a esta fundamental base logística de la Armada. La legislación marcaba que cada nave debía disponer de un buzo... El buzo ferrolano era una persona entrada en años, achacosa y que reiteradamente solicitó el retiro. Además, cuando había que carenar una nave y al mismo tiempo una escuadra debía iniciar una misión, ¿cuál era entonces la prioridad funcional de este hombre clave? O se paralizaba la acción militar o el carenaje no se efectuaba. Otra circunstancia cuando menos paradójica es que el arsenal ferrolano tenía problemas de calado, los barcos sufrían más riesgos en su interior (rozamientos, choques, peligro de incendio por proximidad, etc.) que fuera en la ría, y solo había un viento que permitía la salida del mismo, pues todos los demás imposibilitaban a la flota el abandonarlo.¹

En las siguientes páginas pretendemos un acercamiento a la Armada en un período que tiene una unidad incuestionable. La ascensión de los borbones al trono de España marca un antes y un después en la organización administrativa española,

¹ Véase GARCÍA HURTADO, Manuel-Reyes, «Ce que cache l'eau: la darse de l'arsenal espagnol de Ferrol dans la seconde moitié du XVIII^e siècle», *The Northern Mariner/Le marin du nord*, vol. XXVII, 3 (julio 2017), pp. 245-265.

y en lo que a nosotros nos ocupa se excava, se ponen los cimientos y se levanta el edificio de una Armada que nada tiene que ver con la época de los Habsburgo, y cuya vida se prolonga hasta principios del siglo xix: destrucción de la flota en Trafalgar (1805), paralización de la construcción naval, cierre de las academias de guardias marinas. El siglo xviii es un sueño, maravilloso, épico, donde asistimos a un salto impensable con el último rey de los Austrias. La maquinaria borbónica aprovecha los vientos de cambio que soplan del norte, elabora reglamentos, ordenanzas, crea academias, las dota de personal (sin dudar en importarlo), recorre Europa en misiones de estudio (espionaje), organiza el gobierno de la Armada (Secretaría de Marina, departamentos, cuerpo general, cuerpo del ministerio, ingenieros), impulsa la construcción de navíos, etc. Sin ninguna duda, la línea que marca la Armada durante el siglo xviii es ascendente en todos sus aspectos: inversión económica, transformación del territorio (Ferrol), incremento de las unidades de combate, preocupación por lograr personal para la dotación de las naves (matrícula de mar). Técnicamente quienes capitanean los navíos españoles son los individuos mejor formados científicamente de su época, algunos de estos oficiales ocupan un lugar en la historia de la Ciencia (Jorge Juan es el más destacado, pero hay muchos otros): las matemáticas, la astronomía, la física, de manera general, y la botánica, la química, la mineralogía, la zoología, en casos particulares (los integrantes de las expediciones científicas), son su lenguaje y algunos contribuirán a su desarrollo. Personalmente, nos sentimos más interesados por el marino en su proceso de formación, de creación, como docente, como navegante, que como soldado. En primer lugar porque esta es la visión ya conocida, que menos le diferencia del resto de flotas europeas. En segundo lugar porque esa manera de efectuar el estudio de la Armada focaliza un solo fotograma en la vida de unos hombres que es mucho más rica e interesante si prestamos atención al proceso de configuración de lo que era un marino del xviii. Este libro prosigue un camino que abrimos hace unos años con una monografía que llevaba por título *La Armada española en el siglo xviii. Ciencia, hombres y barcos* (Madrid, Sílex, 2012). Desde aquel momento la historiografía no ha sido muy generosa en lecturas de tesis o publicaciones de monografías sobre la Armada del xviii.²

² SÁNCHEZ CARRIÓN, José María, *Los ingenieros de la Marina motores de la renovación y tecnificación de la construcción naval española (1770-1827). Su organización, academia y realizaciones*, 2010. Tesis doctoral efectuada en la Universidad Politécnica de Madrid bajo la dirección de Francisco Fernández González, leída el 12 de marzo de 2010; SAMPEDRO SÁNCHEZ, César, *La Marina española en las expediciones científicas y militares del siglo xviii. Una visión a través de la carrera del brigadier Dionisio Alcalá Galiano y Pinedo (1760-1805)*, 2013. Tesis doctoral realizada bajo la dirección de Cayetano Mas Galván en la Universidad de Alicante, leída el 1 de febrero de 2013; COMAS ROQUETA, Joaquín, *La enseñanza de las matemáticas en la Armada española del siglo xix*, 2015. Tesis doctoral elaborada bajo la dirección de Elena Ausejo

Nadie en la Armada ignora que hay que contar con el cúmulo de conocimientos que se están desarrollando en Europa. Ahora bien, hay dos vías de enfrentarse a esta inexcusable dependencia exterior: importación de libros o atracción de técnicos y profesores extranjeros. En los astilleros se opta por la segunda opción. En las academias de guardias marinas (con alguna excepción puntual) por la primera. Desde el punto de vista externo ambas soluciones fueron positivas y aportaron avances a la Armada. Sin embargo, si profundizamos la realidad no se compadece con la visión que se ha legado. Así, los maestros constructores que llegan de Inglaterra se muestran desconfiados y se niegan a compartir sus técnicas, de modo que lo que debía ser la semilla de una fructífera escuela de construcción española se convierte en una suerte de colonización tecnológica que no tiene visos de permitir el desarrollo de una ingeniería autóctona. Un caso más singular es el que acontece en las academias. Desde la primera, creada en Cádiz en 1717, los teóricos son conscientes de que hay que introducir innovaciones en el sistema educativo de la Marina, tienen la convicción de que las victorias de los siglos *xvi* y *xvii* se debieron a la conjugación de la obediencia ciega con la férrea disciplina, pero que ambas ya no iban a producir esos resultados en el siglo *xviii* con el incremento de la potencia artillera, los nuevos tipos de embarcaciones (navíos de línea) y la necesidad de poseer conocimientos más profundos de astronomía, matemáticas, mecánica y física para el correcto gobierno de las naves. Las academias de guardias marinas optan por abastecer sus bibliotecas con los textos salidos de las plumas de los más insignes científicos que protagonizaron la Revolución Científica y de sus epígonos. Sin grandes cifras en números absolutos, pero sí en términos relativos, las academias configuran magníficas bibliotecas. Así lo constatan los inventarios y da fe la documentación. Sin embargo, la crítica de fuentes aquí no es suficiente. La situación real de las academias era muy diferente bajo la superficie a la que afloraba en los exámenes públicos y en las promociones

Martínez en la Universidad de Zaragoza, leída el 17 de abril de 2015. El capítulo I se centra en el siglo *xviii*. Entre los libros merecen ser citados los siguientes: MARTÍNEZ MARTÍNEZ, Manuel, *Los forzados de Marina en la España del siglo xviii (1700-1775)*, Almería, Universidad de Almería, 2011, 232 p., basada en la tesis que realizó bajo la dirección de Francisco Andújar Castillo en la Universidad de Almería, leída en 2007; VALDEZ-BUBNOV, Iván, *Poder naval y modernización del Estado. Política de construcción naval española (siglos *xvi*-*xviii*)*, México D.F. y Madrid, Instituto de Investigaciones Históricas e Iberoamericana, 2011, 515 p. [8] h. de lám.; Juan José Sánchez Baena, Celia Chaín Navarro y Lorena Martínez Solís (coords.), *Estudios de Historia Naval. Actitudes y medios en la Real Armada del siglo xviii*, Madrid y Murcia, Ministerio de Defensa, Universidad de Murcia y Editum, 2011, 364 p.; ORTEGA DEL CERRO, Pablo, *El devenir de la élite naval. Experiencias de los oficiales de la Armada en tiempos de cambio (inicios del *xviii*-finales del *xix*)*, Madrid, Sílex, 2018, 406 p., basada en la tesis que realizó bajo la dirección de Raffaella Sarti y Juan Hernández Franco en la Universidad de Murcia, leída en 2017; Juan Marchena Fernández y Justo Cuño Bonito (eds.), *Vientos de guerra. Apogeo y crisis de la Real Armada, 1750-1823*, Aranjuez, Doce Calles, 2018, 3 vols.

a la oficialidad de los guardias marinas. Cuando se denuncie la situación real de manera interna (la Armada no ocultará jamás en sus informes sus problemas y carencias, siendo incluso crueles y demoledores) se plantearán dos posibilidades para salir de esta situación que abocaba al fracaso de toda la Armada, pues sin hombres capacitados para el gobierno de los navíos de nada servía contar con una flota creciente y técnicamente a la altura de las principales potencias europeas, singularmente Inglaterra y Francia. Europa, el norte, la Ilustración, es la voz que la Armada debe seguir en esta encrucijada histórica, pero sus palabras se podían transmitir de dos maneras: impresas o de modo oral. Así, nos encontramos con quienes se inclinan por incrementar la importación de libros europeos de ciencia naval (en un sentido amplio de la palabra) y aquellos que consideran más efectivo atraer profesores extranjeros que impartan docencia en las aulas de la Armada. A principios del *xix* se afirmará que, si hay que elegir, son más decisivos los profesores que los textos. Unos y otros consideran que hay que primar la «nacionalización» de la ciencia, es decir, que los conocimientos deben ser expuestos con singular atención al empleo de términos castellanos (en caso de no existir, que era lo habitual al tratarse de conceptos novedosos, se debía usar derivados del latín), los textos que se tradujeran, las clases que se impartieran, debían «hispanizar» las teorías. Una minoría disiente y estima que España cuenta con marinos/científicos de primer orden para elaborar los textos que deben estudiarse en las academias, critican abiertamente los compendios, que no son sino un pretendido barniz que ocultaba enormes fallas y debilidades formativas. El debate abierto, internamente, sobre cómo dotar a España de una oficialidad a la altura de las avanzadas nuevas máquinas de guerra que salen de los astilleros se prolonga hasta bien entrado el *siglo xix*. Esto es una prueba de dos hechos: por un lado de la preocupación permanente por introducir cambios, de estar al día, de no dejar pasar por alto ninguna de las innovaciones que acontecían fuera de España, pero por otro es la incuestionable constatación del fracaso de un modelo, mejor dicho de su búsqueda e implantación, de la plena conciencia de que no se estaba avanzando, que la flota tenía su mayor debilidad no en la madera con la que se fabricaban sus naves, sino en las enormes carencias técnicas y científicas de la oficialidad que debía gobernarla. Conforme se avanza hacia la coyuntura bélica finisecular, la imagen que describen los informes internos es cada vez más negativa: edificios en estado casi ruinoso, alumnos con una formación más que deficiente, promociones (aprobados) que se logran por presiones familiares, bibliotecas huérfanas de lectores y con graves déficits de títulos. En 1784, Vicente Tofiño de San Miguel denuncia de una manera que debió de provocar zozobra en la corte cómo era el día a día en la principal academia naval española:

Un ayudante y las más veces un brigadier conduce los guardiamarinas a la Academia, donde les pasa lista, los reparte por sus salas y pone las centinelas que quedan con la autoridad de dar grandes gritos imponiendo silencio o llamando al brigadier, y porfiar con los que otro día lo enfadaron sobre si ha de salir o no a supuestas urgencias. La distracción es casi continua y el maestro, aunque sea un oficial de mucha edad y grado, no tiene otra facultad que la de aconsejar y rogar el silencio, la quietud y la atención, y si estas amonestaciones no bastan amenazar que dará parte al ayudante o brigadier. Si llega este caso viene a la sala y suele echar una áspera reprensión, que cuando vuelve la espalda se convierte en una fermentación, que tolera el maestro muy arrepentido de haberla originado.

(...) Llega el tiempo de los exámenes, y hallándose sin discípulos verdaderamente instruidos que presentar, o tiene que manifestar que fue inútil su asistencia y enseñanza en aquel tiempo o ha de presentar sujetos con apariencias de instruidos, pero realmente ignorantes. Esta tentación nos alcanza también a los directores al aprobarlos, y temo que caemos en ella con perjuicio del mejor servicio del rey, por sostener el crédito de la Academia.³

La escasa historiografía sobre la Armada del XVIII ha estudiado los barcos y, superficialmente, sus hombres, pero no el proceso de formación de esa oficialidad, por poner un ejemplo de un área muy importante sobre la que se desconoce todo. Se erigen academias, se las dota de profesores, de laboratorios, de bibliotecas. Ahora bien, el elemento fundamental, los mimbres que determinarán el futuro de la formación de los adolescentes que ingresan en las academias, es la naturaleza de los mismos, sus capacidades, su instrucción previa. Acabamos de asistir a la confesión del director de la academia más importante de la Armada de que el nivel del alumnado era ínfimo, de que los aprobados no debieron serlo y que, en suma, se pondrá en manos de jóvenes sin la capacitación precisa el gobierno en un momento dado, de entrada el mando intermedio, de la máquina tecnológicamente más avanzada y compleja que el hombre produjo en la Edad Moderna: un navío de guerra.

En modo alguno debemos establecer una opinión a priori. Queda por realizar un estudio sobre la marina de guerra desde el punto de vista sociológico que tenga la profundidad, calidad y alcance del realizado por el profesor Andújar Castillo para

³ Oficio del brigadier de la Armada y director de la Academia de Guardias Marinas de Cádiz Vicente Tofiño de San Miguel (1732-1795) al secretario de Marina Antonio Valdés (1744-1816), fechado en la Isla de León el 7 de noviembre de 1784. MNM, Ms. 1.563, ff. 49 r.-50 r.

el ejército.⁴ Solo entonces conoceremos a los mandos de la Armada, mientras tanto se repetirán lugares comunes y nombres propios. En las páginas que el lector tiene en sus manos el proyecto que las vertebra es mostrar las diversas consecuencias, facetas, efectos e implicaciones que la Armada diseñada por los Borbones tuvo en el período que hemos denominado «siglo de Jorge Juan», porque este marino y científico condensa en su figura, en sus estudios, en sus publicaciones, en su labor como investigador y docente, todos los aspectos que se diseccionan en esta obra. En el apartado «Puertos y ciudades» el foco de atención es la transformación que viven los puertos españoles durante el siglo XVIII, y por extensión las ciudades que se emplazan detrás de sus muelles, pues aunque muchos de los proyectos que se dibujan y trazan sobre el papel (primero por los ingenieros del Ejército y en el último tercio del siglo por los de Marina, ya con cuerpo propio), no toman forma hasta el siglo XIX, es indudable que los centenares de documentos gráficos y expedientes en que se detallan el estado de los puertos y las medidas a tomar demuestran el interés de la Corona por unos espacios que eran indispensables para la Armada (y para su gran protegido: el comercio), singularmente en una metrópoli cuya longitud de línea de costa era vasta y que carecía de espacios humanizados al nivel de sus necesidades. Estas infraestructuras eran imprescindibles para que en las mismas encontraran cobijo las unidades navales cuyo número la Corona desea que sea creciente. Conocer el funcionamiento de un navío de línea, los planes para conjugar una política de equilibrio con la constante persecución de tener en los muelles más embarcaciones de guerra, el funcionamiento y conocimientos que se dispensaban en las escuelas de navegación, los proyectos para que la Armada diera el salto científico y formativo que la colocara al mismo nivel (o superior) que las flotas francesa e inglesa, la vida cotidiana de aquellos hombres que tuvieron un destino funesto como el de ser hechos prisioneros⁵ engloba el apartado «Naves y marinos». En el último apartado, «Arsenales», visitamos los lugares que desde 1726, con la creación de los tres Departamentos Marítimos (con sede en Cádiz, Ferrol y Cartagena), se convierten en los centros industriales más avanzados de España, en los que se invierten centenares de millones de reales, en los que se botan y carenan decenas de grandes naves y donde se introduce la tecnología europea más innovadora, aquí ya sí dando un protagonismo al «sabio español», Jorge Juan, porque él estará detrás de la introducción y

⁴ Nos referimos a su fundamental y fundacional tesis doctoral *El ejército estamental en la España del siglo XVIII*, realizada bajo la dirección de Juan Luis Castellano Castellano en la Universidad de Granada y leída en 1990. Publicada como *Militares en la España del siglo XVIII. Un estudio social*, Granada, Universidad de Granada, 1991, 457 p.

⁵ Sobre los prisioneros de guerra véase GARCÍA HURTADO, Manuel-Reyes, *Soldados sin historia. Los prisioneros de guerra en España y Francia a finales del Antiguo Régimen*, Gijón, Trea, 2011, 224 p.

puesta en práctica de herramientas, conceptos e ideas que cambiaron la imagen del territorio (Ferrol) y de la producción industrial (máquina de vapor).

La Armada es mucho más que sus acciones de guerra. Debemos penetrar en sus astilleros, en los almacenes de sus arsenales, en el interior de sus academias, en las bodegas de sus naves. Es obligado conocer a sus hombres, no solo el listado de sus barcos, la intrahistoria marítima, no solo las fechas de sus batallas. Lo primero nos ayudará a comprender cómo funcionaba y se gestionaba, los obstáculos a los que debió de hacer frente, las áreas que deseó conquistar de manera infructuosa, sus cabezas de puente y los escollos que debió sortear. Solo así podremos llegar a entender los motivos por los cuales el soberbio edificio que se erige en el «siglo de Jorge Juan» se desmorona como un castillo de naipes cuando deba demostrar su capacidad operativa, su fortaleza, en el siglo xix. La respuesta no es una, sino casi tan múltiple y compleja como el vocabulario marítimo. Ahora vamos a asistir al primer acto: la fase de nacimiento y desarrollo de la Armada, el período de los sueños, de los proyectos, de los logros, el ascenso que antecede siempre al declive. En esos momentos este último no se concebía. Las críticas existían internamente, pero no eran paralizantes. Las aguas del planeta eran surcadas por navíos españoles recién botados y tripulados por jóvenes salidos de flamantes academias. La confianza en la Armada era equiparable a la inversión económica, técnica e intelectual de la que fue objeto.

MANUEL-REYES GARCÍA HURTADO