

REGLAMENTO GENERAL DE MARINA

Leopoldo BOADO Y GONZALEZ-LLANOS
Capitán de navío

Entre los manuscritos del Museo Naval de Madrid figura, con la signatura 472, un volumen titulado Asuntos Diversos de Marina II, que contiene, entre otros, el documento siguiente: *Reglamento General de Marina*, firmado por el Infante Almirante y elevado al Rey para su aprobación. El Infante había sido nombrado Almirante General de la Armada en enero de 1737, creándose para asistirle la Junta del Almirantazgo formada por los tres tenientes generales D. Francisco Cornejo, D. Rodrigo de Torrès y el Marqués de Mari, siendo su secretario y hombre fundamental el Marqués de la Ensenada.

De este documento transcribimos su parte expositiva y sólo un resumen de los cuadros numéricos que contiene, con excepción del referente a los sueldos, tema que no es de interés para los fines de este artículo.

Fernández Duro no cita en su *Armada Española* este Reglamento a pesar de su indudable interés, aunque sí trata con extensión del Almirantazgo, centrándolo en la figura de Ensenada y en el aspecto administrativo de la institución.

Reglamento de Marina.

Sr. como ha sido casi indivisible el punto de fomentar y restablecer V. M. la Marina en España y de ejercitarla y emplearla en las continuas guerras y conquistas que son notorias al mundo, no ha sido posible establecer y practicar las necesarias reglas para su gobierno militar y político, cuanto más el económico; pero disfrutándose presentemente el bien de la paz y hallándose unidas las partes que componen el todo de la Marina: ha juzgado la Junta oportuna la ocasión y suficientes las experiencias para prescribir a un cuerpo tan vasto, respetable y preciso la forma de manejarse con honor, equidad y justicia, evitando la superfluidad en los gastos.

A fin de conseguir intento en que no menos se interesa el servicio de V. M. que su Real Hacienda, no sólo se dispuso la Ordenanza de matrícula de marinería que V. M. se dignó aprobar, sino que se ha evacuado la peculiar de los arsenales y se ganan los instantes en la formación de las demás, pero como unas y otras se han de adaptar a la consistencia de la Armada, se ha hecho el reglamento que acompaña a esta representación, cuyos principales puntos son los siguientes:

1. Señalándose los navíos, fragatas, bombardas y paquebotes que se consideran suficientes y proporcionados a los destinos ordinarios y extraordinarios que deberán tener y se explicarán.

Este número, que es de 60 buques de guerra (en que no se comprende la Armada del Mar del Sur, que consta de tres navíos y fragatas, con sus respectivos oficiales) excede en cuatro al que hoy día existe y varía algo en los portes o líneas, pero como V. M. ha resuelto que se construyan dos navíos en La Habana y una fragata en El Ferrol en cada año, sin aumento de gastos y con el de poco tiempo se podrá lograr lo que se desea.

CUADRO RESUMEN

	Cañones	Existen	Propuesta	Diferencia
Navíos	{ 114	1	1	0
	{ 80	2	2	0
	{ 70	8	12	+4
	{ 60	21	17	-4
Fragatas	{ 50	9	10	-1
	{ 40	—	4	+4
	{ 30	3	2	-1
	{ 20	4	4	0
Paquebotes	16 a 20	4	4	0
Bombardas		4	4	0
<i>Total</i>		56	60	+4

2. Determínase (observando el orden regular de la milicia) el número de oficiales generales y particulares, ministros y sus subalternos que ha de haber a lo que se agrega la Compañía de Guardias Marinas, los seis batallones (sin el de la Armada de Barlovento), las seis brigadas de artillería y un competente número de gente de mar que ha de estar de guardia sobre los buques desarmados, quedando la tropa en la misma fuerza en que estaba, pero mejor disciplinada y entretenida.

En las distintas clases de oficiales de guerra y de ministerio, se reconoce diferencia entre lo que existe y lo que se proyecta porque algunas se recrecen y otras se minoran, pero no aumentando aquellas en lo sucesivo ni completándose éstas sin motivo urgente síguese que sin nuevo gravamen de la Real Hacienda ni perjuicio de los interesados el mismo tiempo los reducirá al estado deseado.

No se llena el número de oficiales subalternos de guerra que sería menester si todos los buques se hubiesen de armar en un propio día pero permanecerá un pie tal que por medio de una promoción y con el recurso a la Compañía de Guardias Marinas, se dotarán de oficiales los buques de suerte

que puedan, sin faltar quien los maneje, entrar de repente en una guerra inopinada.

CUADRO RESUMEN

Oficiales generales	13	
Oficiales de guerra	175	
Guardia Marinas	171	
Batallones	4.400	
Brigadas	491	
Oficiales de mar y marinería	2.663	De éstos. 1.239 eran Artille- ría de mar.

3. *Distribúyense proporcionadamente los buques de guerra, sus oficiales, ministros y tropa en los tres departamentos de Cádiz, Ferrol y Cartagena, con reflexión a que del de Cádiz ha de destacarse la Escuadra de Barlovento y despacharse las flotas, galeones y azogues, que en El Ferrol, como es un perfecto puerto, y el menos distante del Norte, conviene subsista una escuadra capaz de dar celos desarmada, y de divertir armada las ideas de las potencias marítimas en caso de rompimiento; y que en Cartagena haya una escuadra aunque no grande, superior a la que puedan poner en la mar los argelinos, contra los cuales, unida y en destacamentos deberá hacer el corso en todas las estaciones del año.*

4. *Esprésanse los sueldos que en tierra y en mar deben de gozar los empleados en la Marina, lo cual es según y conforme lo resuelto por V. M. a reserva de tal cual que se minoro o aumenta, pareciéndome propio de la benignidad de V. M. que los comprendidos en la minoración de sueldos gozen el que tienen hasta que sean atendidos o fallezcan, y que el aumento no se conceda, que cuando se esté sobre los perjuicios que le han dictado.*

5. *Hácese un resumen por clases de los individuos de pie fijo que mantendrá la Armada en España de que resulta ser un número 8.236 personas (inclusos 2.474 marineros que servirán también para las faenas de arsenales y estarán efectivos por si prontamente fuese menester armar algunos buques de guerra). El gasto mensual, 90.100 escudos y el anual 1.081.200.*

Buen Retiro, 22 de diciembre de 1737.

Resolución de S. M.: Apruebo este reglamento como me lo proponéis, y prevendréis lo conveniente a su cumplimiento, 1.º de febrero de 1738.

Los buques.

El *Reglamento* mantiene una posición conservadora en lo referente a la composición de la fuerza, que se justifica por la experiencia a que se alude en el preámbulo; no obstante, hay una tendencia a aumentar el tamaño del navío de línea, ya que se propone un mayor número de navíos de 70 caño-

nes y una disminución del número de los de 60. Mantiene un tipo de buque que denomina fragatas de 50, que en realidad son pequeños navíos de dos puentes, pero este tipo de buque irá desapareciendo en nuestra Marina en los planes sucesivos de construcción y se marcará una clara diferencia entre la mayor de las fragatas, las de 34 a 40 cañones, y el menor de los navíos, de 60 cañones. Estos últimos dejarán de ser considerados como de línea y jugarán el papel de las llamadas fragatas de 50: el de ataque y defensa del tráfico, como buques superiores a las fragatas en artillería y suficientemente veleros.

Figuran como existentes 32 navíos de línea, es decir, de 60 cañones o más, y parece interesante reseñarlos individualmente junto con el astillero y año en que fueron construidos. En la lista que incluimos figuran 33, la diferencia estriba en que alguno de los dos últimos, el 1.º *Dragón* o el 2.º *Castilla*, pudieran encontrarse en construcción en la fecha del Reglamento.

CUADRO RESUMEN

De 114	<i>Real Felipe</i>	Guarnizo	1732
De 80	<i>San Felipe</i>	Guarnizo	1726
	<i>Santa Isabel</i>	Guarnizo	1730
De 70	2.º <i>San Carlos</i>	Guarnizo	1726
	1.º <i>Santa Ana</i>	Guarnizo	1729
	1.º <i>Reina</i>	Guarnizo	1729
	2.º <i>Príncipe</i>	Guarnizo	1730
	1.º <i>Princesa</i>	Guarnizo	1730
	1.º <i>Galicia</i>	La Graña	1731
	<i>León</i>	La Graña	1731
	2.º <i>Constante</i>	Habana	1732
De 60	2.º <i>Lamfranco</i>	Comprado	1720
	2.º <i>San Fernando</i>	Guarnizo	1725
	2.º <i>San Luis</i>	Guarnizo	1725
	<i>San Juan</i>	Habana	1726
	<i>Incendio</i>	Habana	1726
	1.º <i>San Antonio</i>	Guarnizo	1726
	<i>El Fuerte</i>	Habana	1728
	<i>Santiago</i>	Guarnizo	1729
	1.º <i>San Isidro</i>	Guarnizo	1730
	<i>Andalucía</i>	Habana	1730
	<i>Teresa</i>	Guarnizo	1730
	<i>Hércules</i>	Cádiz	1730
	2.º <i>Conquistador</i>	Habana	1731
	<i>Guipúzcoa</i>	Pasajes	1731
	<i>Real Familia</i>	Cádiz	1732
	1.º <i>Africa</i>	Habana	1733
	1.º <i>Europa</i>	Habana	1734

N. España	Guazacualcos	1735
1. ^ª América	Habana	1735
1. ^ª Asia		
1. ^ª Dragón	Habana	1737
2. ^ª Castilla	Habana	1737

Un aspecto fundamental, que hay que considerar, es el estado de vida de estos buques; sobre ello, en el mismo manuscrito 472 figura un escrito dirigido por el Almirante General al Rey, fechado el 9 de octubre de 1739, que reproducimos parcialmente:

1739

... esperaba que los constructores, capitanes de maestranza y maestros mayores de carpintería y calafatería me informasen con la puntualidad posible del estado de vida de cada uno de los bajeles existentes a fin de proponer a V. M. fundadamente los que deberían reemplazar en estos primeros años para sostenerla en su fuerza... También insinué a V. M. y ahora repito que cuando los buques están muy maltratados, es economía entregarlos medianamente reparados al comercio para flotas y galeones, enviarlos después al través y fabricar, aprovechando sus aparejos y despojos, otros nuevos en La Habana...

... expuse a V. M. que esperaba respuesta de los constructores... como resultado del informe resultaba preciso dar de baja en el plazo de dos años 11 buques (entre ellos figuran tres navíos de 60: *Andalucía*, *Santa Teresa* y *Hércules*).

... presumiéndose suceda lo mismo a correspondencia en los sucesivos por lo que toca a los demás construidos en la Cantabria, que quedarán, porque todos o los más se fabricaron de maderas verdes, atendiendo entonces al aumento de la Armada y no a la utilidad en lo futuro de la Real Hacienda...

El último de los informes no era nada esperanzador, ya que eran 17 los navíos construidos en la Cantabria, es decir, la mitad de los existentes. Como la edad promedio de estos buques era inferior a diez años, puede llamar la atención su corta vida en relación con la que tendrán algunos buques construidos pocos años después, por ejemplo, el navío *Guerrero*, construido en El Ferrol en 1775 —uno de los componentes del célebre Apostolado—, que duró hasta 1848, es decir, casi cien años, y el *San Pablo* —denominado después *Soberano*—, también construido en Ferrol, que duró desde 1771 hasta 1854, pese a que en este año soportó un ciclón tropical.

La explicación de esta aparente contradicción está en lo que iremos exponiendo a continuación. En primer lugar, citaremos un dato sobre la duración de los buques hasta su primera gran cárena, según datos del ingeniero *D. Honorato de Bouyon*, en 1805.

Para un conjunto de 28 navíos construidos en España entre los años 1749 y 1758, su vida fue de diez a 35 años, y dadas las fechas de construc-



Marqués de la Ensenada (Museo Naval, Madrid).

ción, estos buques corresponden al plan de escuadra de Ensenada, construidos con maderas cortadas con anticipación y sometidas durante dos años a una cura de inmersión en agua salada, según la técnica de los maestros traídos de Inglaterra.

La explicación está en la expresión *gran carena*, también llamada *carena de firme*, es decir, una gran reparación del casco del buque y cuyo coste se aproximaba al de la mitad de un casco nuevo, lo que da una idea de su

importancia. Además, los buques eran sometidos a obras periódicas de mantenimiento, que, como es lógico, suponían el cambio de maderas, por lo que se puede asegurar que los barcos tan longevos citados anteriormente no conservaban ni una sola astilla de su casco original.

Que el mantenimiento de los buques no era satisfactorio lo prueba también la carta escrita por el teniente general *D. Blas de Lezo*, a bordo del *Conquistador* desde Cartagena de Indias, en marzo de 1737.

... Este no es el único bajel que sale de La Carraca en tan miserable estado porque la experiencia nos ha enseñado que de algunos años a esta parte cuasi los más experimentan estos tan graves inconvenientes como yo se lo he tenido manifestado al difunto D. José Patiño que habiéndome preguntado, en tiempo de mi mando en Cádiz, que navíos necesitaban carena, le respondí que los que constaban en una lista que le remití, i solicitando saber porqué, dije en respuesta, que por ser muy dilatado el tiempo que no se les había descubierto la quilla ni visitado los fondos principales dándoles fuego i haciendo en ellos las obras que correspondían para conservarlos, me respondió el Ministro que los navíos más se destrozaban en las carenas que dejando de dárselas (...), no dejando de extrañarme respuesta tan contraria a lo que la práctica y la prudente razón enseñan.

Además de esta falta de criterio que muestra Patiño en el mantenimiento de los buques, compartida con otros, la realidad era que los arsenales eran insuficientes, pues existían el de El Ferrol, en La Graña, que era muy pequeño, el de Cartagena en sus comienzos, y sólo el de Cádiz tenía cierta importancia, pero su capacidad era limitada.

En tiempos de paz los buques se mantenían desarmados. Se desembarcaban todos sus pertrechos, incluso la arboladura, y se almacenaba en el arsenal, y si éste no tenía capacidad suficiente se guardaban en el mismo buque, bajo cubierta. Con esto se conseguía una notable prolongación de la vida de estos elementos. La mejor solución era la primera, si cada buque contaba con un almacén particular, ya que además, el conservarlos a bordo dificultaba los reconocimientos y obras consiguientes en los cascos.

La conservación de los cascos requería una constante atención. Debían de ser calafateados periódicamente y sus fondos reconocidos con la debida frecuencia, efectuando entradas en dique, si el arsenal disponía de él o por el procedimiento de dar la banda en el caso contrario. Como ya se indicó, tenían que efectuar cada diez años una obra de gran carena.

Durante el reinado de Felipe V se utilizaron y, dado que casi ninguno llegó al reinado posterior, podemos decir que se consumieron: 92 navíos, 52 fragatas y otros 41 buques.

El siguiente párrafo, aunque de Alberoni, también podría serlo de Felipe V:

«Formar una Marina es la obra más difícil y que pide más tiempo, pero se forma sirviendo y no deja de servir bien antes de estar bien formada.»

Las plantillas.

Por los mismos motivos por los que el *Reglamento* se conforma con el número de barcos existentes lo hace con la plantilla y no propone grandes variaciones. En lo referente a los oficiales de guerra, ésta no responde ni por su número ni por su distribución a ningún criterio. Hay dos cuerpos, el de batallones y el de brigadas, similares en lo que se refiere a su número, muy próximo al necesario para un armamento general. En ambos, el personal se encuadra según un criterio orgánico.

Cuerpo de batallones de marina.—Llama la atención el que la mitad del personal permanente lo constituye este cuerpo de 4.400 hombres, distribuidos en 6 batallones de 6 compañías y un estado mayor.

Esta organización en batallones sólo se adoptaba cuando el personal estaba desembarcado. Cuando se realizaba un armamento embarcaba, constituyendo lo que se denominaba la guarnición del buque. No lo hacía por unidades orgánicas, sino de acuerdo con la plantilla de éste. A bordo colaboraban en las faenas marineras y en el servicio de la artillería, pero tenían misiones específicas debido a su carácter de soldados y su formación militar; puede decirse que era una proyección del Ejército en la Marina.

Brigadas de artillería.—Este cuerpo presenta grandes analogías en su organización con el de artillería de tierra, sus misiones estaban materialmente ligadas con los cañones, embarcaban cuando iba a comenzar el de éstos y desembarcaban con el último cañón o grano de pólvora.

En tierra se constituían en brigadas, y su dedicación era la práctica de la artillería y las escuelas profesionales. Sobre esto último es preciso hacer notar que los conocimientos teóricos eran altos para aquella época, los estudios eran comunes desde artillero a oficial, no muy inferiores a los cursados por la Compañía de Guardiamarina en lo relativo a las matemáticas y a la física, y más amplios en artillería. A bordo, además de las atenciones del cargo, instruían a la dotación en el manejo de los cañones.

Artilleros de mar.—Este personal lo constituían marineros cualificados por su experiencia como tales, y también por su competencia en el manejo de la artillería. El artillero de brigadas lo era además por sus conocimientos teóricos. El número de artilleros de mar previsto en el *Reglamento* puede considerarse como bastante proporcionado a las necesidades de un armamento general, ya que este personal sólo ocupaba determinados puestos en el servicio de los cañones.

En cuanto a la marinería, descontado el caso de los artilleros de mar, era claramente insuficiente y había que recurrir a la matrícula.

Distribución de los buques.

Insistiendo en lo expuesto en el preámbulo del *Reglamento*, la distribución de los buques es consecuencia de la experiencia de las guerras sosteni-

das en un pasado inmediato, por lo que vamos a considerarlas y también las que en un plazo muy breve las seguirían, ya que la experiencia de estas últimas supondría una variación muy importante en las previsiones del *Reglamento*, tanto en lo referente a la distribución de la fuerza, como a su número.

La guerra de sucesión a la Corona de España, que solemos considerar bajo un punto de vista excesivamente doméstico, fue trascendental para Europa. La ganadora indudable fue Inglaterra, que no sólo afirmó su dominio de los mares y del comercio mundial, sino que además consiguió la preponderancia política en el Continente.

Los resultados para España fueron desastrosos. La relación de sus pérdidas es elocuente, por lo que desde el mismo momento de la firma del tratado de Utrecht, inició una política revisionista, en una lucha tenaz y prolongada que se llevó a cabo en los campos militar y diplomático. Durante este período fue una nación *técnicamente agresora*. Indudablemente la paz no le convenía, ya que la situación resultante del Tratado suponía su anulación como potencia. En las fechas en que se redactó el *Reglamento* había mejorado considerablemente la situación española, especialmente en el Mediterráneo occidental con el establecimiento en Nápoles de una rama de la dinastía española y con la reconquista de Orán.

En las sucesivas campañas se reconstruyó la Marina. Todas ellas presentan una analogía indudable en su realización: transporte de fuerzas, desembarco y apoyo al Ejército en un teatro determinado, el Mediterráneo. Esta táctica influyó en su configuración y en su despliegue.

Una nueva guerra contra Inglaterra, de carácter netamente marítimo, y llevada a cabo con indudable éxito, variaría fundamentalmente las previsiones del *Reglamento*, lo que se reflejaría en los planes de Ensenada en el siguiente reinado. La guerra sería, la llamada del Asiento; su motivo de fondo fue que estando próxima a terminar la vigencia del tratado de ese nombre —firmado como consecuencia del de Utrecht— Inglaterra, que tenía una gran superioridad naval sobre España, creyó fácil no sólo el poder prolongar las ventajas que para su comercio ya poseía, sino también la conquista de posiciones en la zona del istmo de Panamá; lo cual le hubiera permitido asomarse al océano Pacífico, descoyuntando todo el sistema defensivo de la Monarquía española en América.

De esta contienda se hace más adelante un relato cronológico —del despliegue español y de sus acontecimientos—. Aquí señalamos que la ayuda de Francia fue prácticamente nula, ya que su Marina no estaba preparada para entrar en campaña. Además la situación era paradójica, ya que Inglaterra y Francia se encontraban en guerra, pero sólo en el teatro americano.

Otra guerra, la de la sucesión a la Corona de Austria, complicó la situación. Fue de mayor extensión y significó el principio de una larga etapa de continuos enfrentamientos bélicos que llegaría hasta el final de las guerras napoleónicas. Fue muy compleja, y sólo señalamos dos fechas para situar la actuación de la escuadra de Navarro: la primera es la de mayo de 1741,

correspondiente a la firma del tratado de Nifemburgo, que compromete a España contra Austria, siendo el objetivo español la conquista del Milanesado; la segunda es la de octubre de 1743, en la que se firma el tratado de Fontainebleau —o Segundo Pacto de familia—, en el que Francia se compromete a declarar la guerra a Inglaterra, pero reservándose el momento oportuno para efectuarlo. Aunque parezca paradójico, estas naciones, en guerra abierta en América, cuyos soldados se enfrentaban en Europa, mantenían la ficción de encontrarse en paz, alegando que la intervención inglesa era a título de auxilio del Electorado de Hannover, cuyo soberano era el mismo Rey Jorge II de Inglaterra. Pero lo cierto era que en la fecha del combate de cabo Sicié, Francia no se encontraba en guerra declarada con Inglaterra, ya que esto no sucedió hasta el 17 de abril de 1744, es decir, dos meses después del combate.

Guerra del Asiento.—En la situación inicial la mayoría de los navíos se encontraban en Cádiz, y su estado de conservación era el que ya se indicó. Como a la declaración de la guerra precedió un período que hoy denominaríamos de crisis, previamente se fueron tomando una serie de medidas que se demostraron como adecuadas y que vamos a exponer.

El motivo de la crisis fue la actividad de los guardacostas españoles en el Caribe, aunque la razón última es la que ya indicamos. En enero de 1739 se firmó en El Pardo un convenio por el cual Inglaterra y España se comprometían a resolver las diferencias, pero estas conversaciones desembocaron en la declaración de guerra por parte de Inglaterra en octubre de este mismo año, 1739.

En esta guerra la estrategia española se basó en el despliegue de la mayoría de sus buques en el Caribe, con dos objetivos, ambos defensivos. El primero en el sur: la defensa de Cartagena de Indias; y el segundo en el norte: la protección de la derrota de Veracruz a La Habana, y desde este punto la protección, en sus primeras singladuras, de los buques que se dirigían a Europa con los caudales. La travesía del Atlántico la realizaban en convoy protegidos por uno o más navíos, por derrotas de guerra ya preestablecidas para cada caso; la recalada era en las costas de Galicia o del Cantábrico, y sólo eventualmente en Cádiz. Con esto, la base principal de operaciones en la Península fue El Ferrol, y en el Caribe, La Habana. Como complemento de este despliegue se llevó a cabo una enérgica guerra al corso, que produjo numerosísimas presas; más de cuatrocientas en el primer año de guerra y que obligó a los ingleses a dispersar sus fuerzas para proteger su comercio.

El despliegue naval efectuado cada año fue según se indica:

Año 1738.

Escuadras armadas.—En Cartagena, a las órdenes del teniente general Bona Masserano, la constituida por los navíos siguientes:

REGLAMENTO GENERAL DE MARINA

Hércules.
Constante.
América.

Estos buques habían sido armados en Cádiz, saliendo para Cartagena en junio, llegando el 23 de este mes. La constitución de esta escuadra se llevó a cabo en virtud de lo dispuesto en el punto 3 del *Reglamento* y no con motivo del estado de las relaciones con Inglaterra.

En Cartagena de Indias, a las órdenes del teniente general *D. Blas de Lezo*, nombrado comandante general de aquel apostadero, se encontraba el *Conquistador*.

En Cádiz, a las órdenes del jefe de escuadra *D. José Pizarro* los navíos:

Guipúzcoa.
Africa.
Asia.

y como *Azogues*, es decir, destinados al transporte de mercurio, necesario para beneficiar el mineral de plata y traer al regreso los caudales, los navíos:

Lamfranco.
Incendio.

Pizarro salió el mes de junio con órdenes de regresar a Cádiz; la escolta de tres navíos puede considerarse como reforzada, lo que era lógico, teniendo en cuenta el estado de las relaciones con Inglaterra.

Escuadras en armamento.—En El Ferrol se estaban armando los cuatro navíos siguientes:

2.º *San Felipe.*
1.º *Santa Ana.*
1.º *Reina.*
2.º *Príncipe.*

De esta escuadra se haría cargo el teniente general *D. Rodrigo de Torres* y su destino sería la América septentrional: Veracruz y La Habana.

Año 1739.

La Escuadra de Cartagena continuaba en las mismas condiciones.

Lezo recibió durante este año dos nuevos navíos, el *Africa* y el *Dragón*, el primero de la escuadra de Pizarro y el segundo se le incorporó desde La Habana. En octubre saldría desde El Ferrol una división compuesta por los navíos *Galicia* y *San Carlos*, al mando del comandante del primero, capitán de fragata *Ordan*, para incorporársele, además, iba de transporte el general *D. Sebastián Eslava*, nombrado virrey de Nueva Granada. Este nombra-

miento puede considerarse como una medida de preparación de la guerra, ya que el virreinato estaba vacante desde 1724. Estos buques llegarían a Cartagena en abril del año siguiente, después de una estancia en Puerto Rico.

La escuadra de Pizarro regresó a Santander en agosto conduciendo caudales, efectuó la derrota recalando en el sur de Irlanda. Esta precaución fue acertada, ya que había varias escuadras inglesas desplegadas para interceptarlo, pues aunque la guerra no estaba declarada, a los ingleses no les hubiera importado el anticiparla con su captura. La escuadra perdió por temporal a los navíos *Lamfranco* e *Incendio* en las proximidades de Veracruz, se le incorporó el *Castilla*, recién construido en La Habana, y dejó al *Africa*, que se unió a la escuadra de Lezo. Desde Santander, Pizarro se trasladó a El Ferrol.

Escuadras en armamento.—Además de la de El Ferrol, ya citada, se procedía en Cádiz al armamento de los siguientes navíos:

2.º *San Luis*.
1.º *San Antonio*.
Fuerte.
1.º *San Isidro*.
Andalucía.
Real Familia.
Nueva España.
Asia.

Año 1740.

Escuadras armadas.—La de Cartagena continúa en las mismas condiciones y la de Blas de Lezo, con la incorporación del *Galicia* y del *San Carlos* y, posteriormente, la del *San Felipe* quedaría constituida definitivamente por los siguientes navíos:

Galicia.
San Carlos.
Conquistador.
Dragón.
San Felipe.
1.º *Africa*.

La escuadra armada en Cádiz salió para El Ferrol en marzo, mandada por el Marqués de Torreblanca, capitán general del departamento de Cádiz, incorporando sus buques a la escuadra de Rodrigo de Torres y regresando aquél a su departamento. En este año se producen los intentos de atacar a El Ferrol por una escuadra inglesa mandada por Sir John Norris que relata Fernández Duro.

Torres saltaría de El Ferrol hacia Veracruz con los siguientes buques:

2.^o *San Felipe*.
 1.^o *Santa Ana*.
 1.^o *Reyna*.
 2.^o *Príncipe*.
 2.^o *San Luis*.
 1.^o *San Antonio*.
Fuerte.
Andalucía.
Real Familia.
Nueva España.
Castilla.

Como puede comprobarse, se incorpora el *Castilla*, procedente de la escuadra de Pizarro, y deja en El Ferrol al *Asia* y al *Isidro* de la escuadra de Torreblanca.

De Veracruz va a La Habana conduciendo caudales, llegando a este puerto en septiembre. A continuación se traslada a Tierra Firme —Santa Marta—, quedando concentradas en el sur del Caribe las dos escuadras españolas y la francesa de Datin. Esta concentración duraría hasta principios del próximo año, pues la escuadra francesa regresó a Francia en enero y Torres fue a La Habana en febrero, dejando de refuerzo a la escuadra de Lezo el navío *San Felipe*.

En El Ferrol, desde el mes de abril, a las órdenes de Pizarro, se encuentran los siguientes buques:

Navíos:

<i>Asia</i>	60 cañones.
<i>Guipúzcoa</i>	70 »

Fragatas:

<i>Hermiona</i>	54 »
<i>Esperanza</i>	50 »
<i>S. Esteban</i>	40 »

La misión de estos buques se verá más adelante.

Escuadras en armamento.—En Cádiz da comienzo un importante armamento sobre el cual transcribimos lo que figura en el manuscrito 471, fol. 11 v.º del Museo Naval:

El Marqués de Villadarias, ministro de Estado, comunicó al Sr. ministro de Marina y de Indias que lo era D. Joseph de la Quintana, Real Orden para que se armasen veinte navíos de línea para hacer la guerra a los ingleses.

Con este motivo se hizo una revista de los bajeles del Rey y de particulares...

La Junta de Almirantazgo consultó a S. M. sobre varios puntos de este armamento por medio del ministro de Marina, siendo de parecer que se reuniese las escuadras en Ferrol para aparentar con ellas un desembarco, pero dejando siempre en Cádiz un pie de fuerza suficiente a llamar allí la atención del enemigo, que se hiciese una promoción en la Armada, se habilitasen de oficiales muchos guardiamarinas, pilotos, capitanes y patrones mercantes, que se embarcase tropa de infantería ... y que se pusiese la escuadra al mando de D. Francisco Liaño. Todo lo aprobó S. M.

Vamos a repasar la situación de los 33 navíos existentes. Al principio de la guerra, se habían perdido tres navíos, los ya citados *Lamfranco* e *Incendio*, además a principio de este año se perdió en combate el navío *Princesa*. De los otros 30, 16 correspondían a las escuadras de Lezo y de Torres, los otros 14 se repartían:

Cartagena.	{ <i>Hércules</i> <i>Constante</i> <i>América</i>	Escuadra de Pizarro en El Ferrol.	{ <i>Asia</i> <i>Guipúzcoa</i>
------------	---	-----------------------------------	-----------------------------------

la situación de los nueve restantes:

<i>Real Felipe</i> <i>Santa Isabel</i> <i>San Fernando</i>	}	En Cádiz, terminando obras de gran carena.
<i>Isidro</i>		Listo en El Ferrol.
<i>León</i> <i>Europa</i>	}	En un presupuesto de 1738 figuran como necesitados de obras de gran carena.
<i>Teresa</i>		Ya se habló de su mal estado, sería desguazado en Cádiz en 1743.
<i>San Juan</i>		Desguazado en La Habana en 1741.
<i>Santiago</i>		Posiblemente se encontraba en La Habana, donde fue desguazado en 1745.

Parece pues evidente la necesidad de recurrir a barcos de particulares para conseguir el número de 20 navíos de línea que se pretendían armar.

Este armamento fue acompañado de movimientos de fuerzas del Ejército, en particular la artillería, traslado del tren de campaña a Galicia y el de batir a Palma de Mallorca. Todo ello con el objeto de llamar la atención de los ingleses en el mayor número de puntos posibles y aliviar su presión sobre América.

Año 1741.

En este año tuvieron lugar los más importantes acontecimientos en América y se inició el conflicto en Europa.

A finales del pasado año había salido de Inglaterra el comodoro Anson al mando de una escuadra compuesta por un navío de 60, dos fragatas de 50 y otra de 28. Su misión consistía en trasladarse al Pacífico y apoyar desde este mar con las acciones del almirante Vernon en el Caribe. En su persecución salió desde El Ferrol la escuadra de Pizarro. Ambas escuadras llegaron casi simultáneamente al cabo de Hornos a finales de febrero y tuvieron enormes dificultades para doblarlo, consiguiendolo tres de los buques de Anson y la *Esperanza*, de Pizarro, quedando todas en tales condiciones que resultaron inútiles para la misión encomendada.

Durante los meses de marzo, abril y mayo se produciría el ataque inglés a Cartagena de Indias, que terminó con un fracaso de las fuerzas mandadas por el Almirante Vernon. En la defensa de la plaza fue decisiva la actuación de la escuadra de Lezo, cumpliendo plenamente la misión que tenía encomendada, como lo expone este en carta al Marqués de Villadarias:

Pues habiendo dado cumplimiento a lo que S. M. se dignó a ordenarme por los secretarios de Indias, Marina y Almirantazgo para que con la mayor parte de mis tripulaciones ayudase a la defensa de este puerto y plaza lo que practiqué con toda puntualidad, fue preciso recurrir además de esto con cañones, balas, pólvora, atacadores, granadas, metralla, ...

Indudablemente fue el momento de mayor peligro en esta guerra y en el que los ingleses estuvieron más próximos a conseguir un resultado decisivo. Aunque después continuaron otros ataques, éstos no tuvieron un objetivo tan importante ni se efectuaron con fuerzas tan considerables.

El otro objetivo, el de la defensa de La Habana y de la navegación desde este puerto a Veracruz y a España, que era la misión de la escuadra de Rodrigo de Torres, fue llevado a cabo también con pleno éxito; la conducción de los caudales se realizó sin pérdidas en repetidas ocasiones. Rodrigo de Torres realizaría tres de estos viajes que recalaban como ya se ha dicho en la costa norte de España, Santander, La Coruña, El Ferrol. En el realizado en el año de 1745 entregó el mando de la escuadra a su segundo teniente general D. Andrés Reggio, en el puerto de La Coruña.

Una de las conducciones de caudales más notables fue la del navío *Glorioso*, que tuvo tres encuentros con fuerzas superiores, precisamente en los tres puntos de recalada fundamentales: Azores, Finisterre y San Vicente. Al año siguiente, octubre de 1747, el transporte de caudales, más de dos millones de pesos fuertes, se efectuaría en un convoy escoltado por el navío 2.º *Reyna*, esta vez el puerto de destino sería Cádiz; Reggio, en sus instrucciones al capitán de navío D. Alejandro de Chastelain, que tenía el mando del *Reyna* y del convoy, explica el motivo por el cual eligió el citado puerto:

...sobre la experiencia que se tiene de mantenerse sobre la costa septentrional de España, escuadras enemigas —quizá se refiera a los encuentros tenidos con el *Glorioso*— por la habituación de ir a aquellos puertos nuestros registros, he discurrido que para evadirse de estos encuentros conviene mudar de sistema (...) si en los vientos esperados con los cuales Vd. debe ir en demanda de la bahía de Cádiz sobreviene algún accidente de tiempos que no le permiten entrar en ella, no conviniendo mantenerse en aquellas proximidades esperando el logro de su destino, tomará Vd. el partido de asegurarse en Cartagena (...).

El convoy llegará a Cádiz el 9 de enero de 1748.

En el éxito obtenido en la defensa de nuestras posesiones americanas fue un factor decisivo la energía de los virreyes y gobernadores, pudiendo servir como ejemplo el general Eslava, en Nueva Granada; y el mariscal de campo Güemes, en La Habana, ambos con amplia experiencia bélica obtenida en las continuas guerras del reinado de Felipe V, indudablemente estuvieron a la altura de la misión que tenían encomendada.

Lo más interesante de esta guerra, desde el punto de vista marítimo, es que por única vez gozó la Marina de suficiente autonomía para conducir sus operaciones, pudiendo decirse que hasta las campañas navales de la guerra de liberación 1936-1939 no volvió a producirse este hecho. Indudablemente la existencia del Almirantazgo fue la clave de esta independencia, y es justo el comentario de Vargas Ponce, cuando se lamenta de la desaparición de esta institución *al concluir la guerra en que por su dirección hubo felices e inesperados éxitos.*

La guerra en Europa.—Retrocediendo hasta 1741, en el mes de mayo de este año se encargó del mando de la escuadra —que estaba terminando de armar en Cádiz—, hasta entonces a las órdenes de D. Francisco Liaño, y por enfermedad de éste, el Jefe de escuadra D. Juan José Navarro.

Este mismo mes España se había adherido en Nifemburgo a la alianza contra Austria, encabezada por Francia, como ya se señaló antes, y esto provocaría un cambio radical en el destino previsto para esta escuadra; su nueva misión sería la del traslado a Italia del Ejército español al mando del Duque de Montemar. Saldría de Cádiz con destino a Barcelona el 15 de noviembre de este mismo año, y su composición era la siguiente:

Navíos del Rey

Real Felipe.
Santa Isabel.
San Fernando.
San Isidro.

Navíos de particulares

Poder (N.º S.º del Poder).
Neptuno (N.º S.º del Carmen).
Alcón (Divina Pastora).
Soberbio (San Francisco).
San José (El Oriente).
Brillante (N.º S.º del Rosario).



D. Blas de Lezo (Museo Naval. Madrid).

además las fragatas *Javier*, *Fama*, *Paloma*, *Retiro* y *Galga* y otros dos buques.

He aquí el que puede ser considerado relato oficial por parte española de lo acontecido a estas fuerzas, en particular del combate de cabo Sicié, del que existe copia en el manuscrito 472 del Museo Naval, autenticada con el siguiente párrafo:

Está fielmente sacada del expediente original, que a este fin pedí a la Secretaría del Despacho de Marina y formada para noticia del Señor Generalísimo Príncipe de la Paz.—Madrid, 30 de diciembre de 1805. Espinosa.

(...) en 6 de enero de 1742 fondeó en la rada de Barcelona, donde también lo hizo al día siguiente la escuadra francesa del mando del teniente general Mr. De Court para hacer aguada. A mediados del mismo mes salieron ambas escuadras las Islas Hières y de allí pasaron a Puerto Especie de donde después de desembarcar algunas tropas salieron el 13 de febrero y el 23 fondearon en el puerto de Tolón con bastantes averías que les ocasionó un fuerte temporal que tuvieron en la travesía.

El 20 de mayo de 1742 se dio orden al general Navarro para unir su escuadra a la de Francia del general De Court si conviniese atacar a los ingleses, pero todo este año y el de 43 se emplearon en Tolón en habilitaciones de las escuadras, en reforzar la española con los navíos Hércules, América y Constante, en lugar de S. Isidro (que se quemó en Ayazo), Javier y fragatas Paloma, Galga y Retiro, que se desarmaron para completar las dotaciones de los otros y en lo demás necesario a ponerlas en el mejor estado de defensa, de modo que a principios del año 1744 constaba la escuadra española de 12 navíos bien armados y la francesa de 17 y 3 fragatas.

En Reales Ordenes de 2 y 24 de enero de 1744 se previno al general Navarro que estando acordado saliesen unidas las dos escuadras a atacar a la inglesa, debía de quedar a las órdenes del teniente general Mr. de Court por ser éste de mayor graduación. De resultas trataron ambos generales todo lo que convenía al servicio común y operaciones de la armada combinada, acordando entre otras cosas que la escuadra española tomase la vanguardia de la línea de combate, la francesa el cuerpo de batalla compuesto de 9 navíos y la retaguardia los 8 restantes al mando ésta del jefe de escuadra Mr. de Gavaret.

Luego que recibió el general De Court la orden de salida, llamó a consejo el 9 de febrero a los generales y comandantes de ambas escuadras, a los cuales conferenció sobre la forma en que pensaba atacar al enemigo, que era el abordaje suponiéndolo endeble en sus tripulaciones y que la escuadra española empezaría al combate, obrando la francesa en calidad de auxiliares (...).

A las 2 de la tarde del día 19 de febrero de 1744 puso el comandante general de la escuadra Mr. De Court la señal de dar la vela, y verificado quedaron al anochecer las escuadras granjeando sobre bordos la boca del Puerto de Tolón. En la maniobra se abordaron el navío Leopardo y la

fragata Volage ... volviéndose aquél al puerto ... y fondease la escuadra en franquicia. /... excepto el Real Felipe ... se mantuvo velejeando.

El día 20 a la mañana se volvió a dar la vela.

El día 21 a las 9 de la mañana empezó a salir la escuadra enemiga, y a las 12 quedó toda ella reunida y franqueada. En la tarde hizo la aliada toda la diligencia por batirla, pero el poco viento oeste no permitió se acercasen las escuadras y anochecieron a la vista a distancia de dos leguas una de otra.

Día 22, viento del NE y mar, a las 11 fomadas en línea de batalla los ingleses a barlovento navegaban al NNO, con poco viento NE, a dos o tres tiros de cañón, a las 12 1/2 arribó la escuadra inglesa sobre la española que estaba a retaguardia, para separarla de la francesa como lo consiguió. Antes de la una de la tarde ...rompió el fuego (a distancia de tiro de fusil) sobre los buques españoles del Oriente al Hércules, los demás debido al poco andar del Brillante estaban algo retrasados.

La escuadra francesa prosiguió su marcha con fuerza de vela, ... los últimos 3 ó 4 navíos ... por hallarse casi fuera del tiro de cañón ...

A las cinco de la tarde segundo ataque con un brulote. En esta ocasión los cinco de la cola defendieron al San Felipe.

A las 6 1/2 retirada inglesa al aproximarse la escuadra francesa en buena formación.

De Court preguntó si al día siguiente se podría emprender la batalla.

(...)

Día 23 la española aparece a sotavento de la francesa y de la inglesa, a las tres de la tarde unidas ambas escuadras.

Día 24, no se ve al enemigo.

Día 25, aparecen las escuadras separadas. No pudiendo dirigirse al punto de reunión (Rosas), se dirige la española a Cartagena.

Día 7 de marzo. Ya a la vista de Cartagena, se avista a la escuadra francesa.

Día 9, entrada en Cartagena.

La conducta del almirante francés fue indecisa ya en sus instrucciones, la asignación a la escuadra francesa del papel de auxiliar era más que sospechosa, e igualmente lo era el hecho de que Francia no hubiera declarado la guerra a Inglaterra; pero, por otro lado, es indudable que la escuadra combinada esperó dos días a la salida de los ingleses, lo que parece indicar que De Court tenía intención de combatir, pues si sus intenciones hubiesen sido acompañar a Navarro en su salida para puerto español no hubiese perdido estos dos días.

Para comprender en parte este enigma hay que tener en cuenta las posturas encontradas que existían en Francia respecto a esta guerra, por un lado Luis XV, que impulsaba el retorno a la política de hegemonía seguida por su abuelo y por otra parte la de sus ministros, tanto Fleury como D'Argenson, que se oponían a extender más una guerra que consideraban, con muy buen sentido, como inútil y perjudicial para Francia; quizá De Court se encontrara entre dos fuegos.

El resultado y el desarrollo de estas dos guerras harían variar los planteamientos políticos y estratégicos de Ensenada, el cual expresaría muy posiblemente la opinión de una parte de los mandos navales.

La guerra de Italia, después de más de siete años de campaña, la terminó España en una situación muy desfavorable, pues no sólo no se consiguió Milán, sino que pudo perderse Nápoles para la dinastía española. Esta guerra estuvo llena de malos entendidos con los franceses, y Ensenada consideró con realismo la eficacia de la alianza con Francia, no sólo era imposible el que dos naciones tengan intereses compatibles en todos los campos, sino que además España no podría tener en lo sucesivo la influencia sobre Francia de la que gozó con Felipe V. Por otra parte, el ataque inglés a nuestras posesiones americanas, aunque rechazado con éxito, las puso en grave riesgo, y mostró en toda su peligrosidad la política inglesa de dominio mundial.

La nueva estrategia que propondrá Ensenada se basa en una renuncia radical a Italia y en concentrar todo el esfuerzo en la batalla del Atlántico, donde, además, era mucho más probable contar con la alianza de Francia, ante el enemigo común. Esto traerá como consecuencia un importante aumento en el número de buques que se juzgan necesarios, pasando a ser el mínimo de navíos deseables del orden de 50, e igualmente también se modifica el despliegue de la fuerza pasando a primer plano El Ferrol, bien situado con respecto al canal de la Mancha y con respecto a América. Esto último había quedado plenamente demostrado en la última de las guerras acecidas durante el reinado de Felipe V.

En cuanto al Mediterráneo, proponía como solución más conveniente la de llegar a un arreglo pacífico con el Mogreb, y en caso contrario llevar una guerra por mar activa para mantener cerrados sus puertos a los corsarios, lo cual, además, tendría la ventaja adicional importante de tener adiestrados un núcleo de comandantes y oficiales, y marinería, lo que sería una solución análoga a la seguida por la marina inglesa de tener un número de fragatas y otras embarcaciones armadas en guerra para resguardo de costas.

Otro de los puntos fundamentales del programa Ensenada es el conseguir arsenales plenamente eficientes, capaces de mantener en estado inmediato de armamento la casi totalidad de los buques, dando prioridad a la construcción del de El Ferrol.

Es de hacer notar el hecho de que Ensenada iniciase sus planes cuando aún la guerra no estaba terminada, ya en noviembre de 1747 comunicaba a Cosme Alvares que la intención del Rey era que se diera principio a la construcción de bajeles en 1751, y que se construyeran las gradas previstas en El Ferrol sin retraso, pero como esto último suponía alterar el orden previsto para la construcción del arsenal y produciría retardos e inconvenientes, se tomó la decisión de habilitar provisionalmente la ribera de Esteiro para la construcción de buques, decisión que aún sigue vigente, a pesar de su provisionalidad.