

EL MARQUÉS DE LA VICTORIA, UNA OPINIÓN DISCORDANTE CON LA POLÍTICA NAVAL DE ENSENADA

POR

**HUGO O'DONNELL Y DUQUE DE ESTRADA
DUQUE DE TETUÁN**

RESUMEN

La famosa «construcción a la inglesa», propiciada por el marqués de la Ensenada en 1748 y adaptada a la concepción de la Junta presidida por Jorge Juan y de la que no formaron parte los representantes de la construcción tradicional española, no obtuvo en un primer momento los resultados apetecidos y sufrió numerosas críticas de los comandantes encargados de experimentar los nuevos navíos. Los constructores ingleses eludieron su responsabilidad alegando que sus proyectos fueron alterados, y los jefes más veteranos, capitaneados por el marqués de la Victoria, manifestaron su predilección por el antiguo sistema. Aunque se subsanaron algunos defectos, la polémica originada acabaría determinando la adopción de un nuevo método de inspiración francesa.

Palabras clave: marqués de la Victoria, Juan José Navarro, marqués de la Ensenada, construcción naval S. XVIII, construcción a la inglesa, Jorge Juan.

ABSTRACT

The English shipbuilding system was introduced in Spain by the marquis of La Ensenada. The responsible board for the direction of the work was presided by don Jorge Juan, and no representative of the traditional way of constructing ships of the line was present. The first results were severely criticized by the commanders of the ships during their sea trials and the English builders avoided their own responsibility by arguing that their original plans had been altered. The marquis of la Victoria and other high rank officers exposed their preference for the old style and although some of the detected fails were rectified the controversy provoked the adoption of a new french method of shipbuilding.

Key words: marquis of la Victoria, Juan José Navarro, marquis of La Ensenada, shipbuilding, XVIII C., Jorge Juan.

PROEMIO

De las opiniones del marqués de la Victoria, incluidas las políticas, nada se había publicado hasta que Juan Carlos Maestro Castañeda diese a conocer en el 2002 un interesantísimo trabajo titulado «D. Juan José Navarro, marqués de la Victoria: entre reformista y resentido»¹, y hasta que mi propia investigación, iniciada años antes, viera la luz finalmente como «El primer marqués de la Victoria, personaje silenciado en la reforma dieciochesca de la Armada»² en el 2004.

El mejor y más extenso biógrafo de este marino, que lo fue José de Vargas Ponce³, estudió la mayoría de sus escritos, y aunque algo dejó entrever de sus ideas, nada en su trabajo hace pensar en una soterrada oposición a la política oficial en práctica.

Juan Carlos Maestro y yo contamos cada uno por su parte con una fuente inapreciable, llena de contenido y de sabrosa forma literaria, entre culterana y confianzuda: el conjunto de cartas dirigidas por Navarro a su amigo el marqués de Sarria entre 1748 y 1760 y que se conserva en el Museo Naval de Madrid⁴, desconocida por Vargas Ponce. A fin de completar este trabajo actual recurro además ahora, como también lo hiciera en el anterior, a otros de sus escritos y obras en los que se manifiesta ocasional y casi extraordinariamente en la materia que ahora corresponde.

Navarro fue ardiente y entusiasta, trabajador incansable, agudo y buen literato, profesor de guardias marinas como Antonio Ruméu de Armas lo fue de oficiales de Marina en la Escuela de Guerra Naval, por ello me parece oportuno hablar de

¹ BROCAR, *Cuadernos de Investigación Histórica* (2002), pp. 177-190.

² Madrid, Real Academia de la Historia, 2004.

³ «Vida de D. Juan Josef Navarro, primer Marqués de la Victoria», Madrid, Imprenta Real, 1808.

⁴ «Cartas familiares de mano propia del Exmo. Sr. Marqués de la Victoria, Director y Capitan General de la Rl. Armada a su amigo el Exmo. Sr. Dn. Nicolás de Carvajal y Lancaster, Marqués de Sarria, Thente. genl. de los Rs. Extos. de S. M. y Coronel del Regimto. de Rl. Gs. de Infa. Española todas bajo nombres supuestos. 1748-1760». Museo Naval (M. N.), ms. 2462.

él en el homenaje al gran maestro de historiadores que en no pocas cosas se le parecía.

LA DESAVENENCIA ENTRE LOS DOS MARQUESES

El enfrentamiento entre Ensenada y Victoria siempre se mantuvo en términos discretos y aparentemente cordiales, dentro de los cánones de la disciplina militar, del respeto y de la obediencia debida, pero fue profundo y afectó a múltiples aspectos, tanto en el ámbito de Marina como de política nacional, porque Navarro tuvo en este campo aspiraciones que resultaron insatisfechas.

Las rivalidades de siempre entre los oficiales «de pluma» y de «espada», entre los mandos operativos y aquellos a cargo de la administración de los otros aspectos de la infraestructura marítima, que también se darían en Francia, llegaron a los momentos más extremos durante el mandato de Ensenada como secretario de Marina, máximo representante de los primeros. A él estaba supeditado Navarro, el teniente general más antiguo y prestigioso, comandante general sucesivamente de los departamentos de Cartagena y de Cádiz y director general de la Armada, de la misma forma que el mando militar lo estaba a la administración en un país que no dudó Navarro en calificar como *de la metamorphosis, de las Armas en letras... viendo las transformaciones de los empleos Militares de Marina en Plumas*⁵. Periodo pues de seria competencia también entre los capitanes generales y los intendentes departamentales que habían consolidado su posición al convertirse en factótum del Secretario que, responsable sólo ante su soberano, vivía pendiente en Madrid, Aranjuez o San Ildefonso, de su favor y de contrarrestar todo tipo de intrigas cortesanas para mantenerse en el poder. Para Navarro, Zenón de Somodevilla no fue sino un elemento extraño que cuando empezó a ocuparse de asuntos de Marina como sencillo oficial supernumerario de Ministerio en 1720, él ya era veterano alférez de guardias marinas.

⁵ «Cartas familiares...», 14 de diciembre 1751,

El marqués de la Ensenada se valía asimismo como instrumentos de asesoramiento y ejecución de órdenes, no sólo de la cadena natural de mando, sino de diferentes juntas consultivas —a veces decisorias— creadas y convocadas para cada ocasión y tema y sin carácter permanente, de libre designación, y con las que paliaba su carencia de conocimientos técnicos personales. Ostentaba pues un cargo meramente político y Navarro pretendió ser o el tecnócrata sustituto, o al menos el asesor inevitable de alguien que había sido elegido sin tener en absoluto en cuenta las *Cualidades o circunstancias que deben concurrir en el Secretario de Marina*, basadas en la experiencia militar y náutica tanto como administrativa, que aconsejara Campillo en 1739⁶.

Aunque Ensenada procuró que las abusivas solicitudes económicas del marino fuesen generosamente atendidas, así como sus notables deudas —entre las que estaba *mas enredado q. una mosca entre las babas de la araña*— saldadas o demoradas, los anticipos de paga perdonados, y las solicitudes de gratificación de mesa concedidas, Navarro no dejó de mirar con envidia los beneficios otorgados a otros antiguos compañeros de armas, preguntándose:

por donde o por qual vereda se encuentra la fortuna de los Pizarros y Arriagas, al uno dandole a manos llenas, los 50 mil pesos para su viage con sueldo de lo que tienen los virreyes, y a este dandole los dos mil doblones de gratis et amore por los gastos echos en el Mediterraneo...⁷.

Las aspiraciones de otra índole no tuvieron el mismo eco durante el mandato del Ministro. El marqués de la Victoria fue sistemáticamente ignorado en las decisiones trascendentes, posiblemente porque Ensenada intuyera en él a un temible rival, y le negó de forma cicatera el ascenso a capitán general, viéndose constreñido a desahogarse en su correspondencia privada

⁶ «*Inspeccion de las seis Secretarías de Estado y qualidades y circunstancias que deben concurrir en sus respectivos Secretarios por el Sr. D. Joseph del Campillo i Cossio*», Madrid, 12 de Marzo 1739. Biblioteca Nacional (B. N.), ms. 10849, fols. 88 a 96.

⁷ «*Cartas familiares...*», 1 de octubre 1749.

y en algunos de sus escritos al ver sus numerosos informes desatendidos. En 1735, cuando Somodevilla no era sino alto funcionario con Patiño, no pudo o no quiso ayudarle a publicar su «Plano de Ordenanzas militares de Marina» y sus buenas palabras: *...crea que sé lo que desea, y que solicito lo consiga, no pasaron de ahí*⁸. En 1743, el marqués de la Ensenada prometía la edición de un trabajo de táctica naval de Tomás Geraldino, traducción del francés, que era en buena parte también fruto de las enseñanzas de Navarro quien en 1723 había escrito mucho sobre el tema⁹. Geraldino, subalterno de Navarro, había tenido la osadía de encomiar su propia obra, alegando: *No aviendo en Lengua Castellana nada escripto tocante a Evoluciones Navales...*, lo que fue aceptado como bueno por Ensenada a fin, *q. qualquiera individuo de Marina, pueda aprenderlas*¹⁰.

En otro orden de cosas, la decisión del Secretario de Marina de emplear a los gitanos en trabajos forzados en los arsenales no pudo desagradar más a Juan José Navarro, *Pueblo que pudiera darle utilidad, si divididos en ciudades grandes y puestos en arrabales... se capitassen, permitiendoles sus oficios*¹¹.

Ensenada no confiaba en el saber casi autodidacta de Navarro e ignoró e hizo que los demás ignorasen sus escritos. Ni siquiera consintió en publicar una «Relacion y estado general é individual del detallo completo de una armada de mar dividida en tres esquadras...» que era de algo, la táctica, de lo que no cabe dudar del saber de este general de mar y pese a haberse dedicado al Rey en 1750 *por mano del excelentísimo señor marqués de la Ensenada*.

Con motivo de la planeada construcción del puerto militar y arsenal de Cartagena, departamento del que era capitán general Navarro y para el que tenía su propio proyecto, se llamó a

⁸ Aranjuez, 8 de junio de 1735, M. N. ms. 2441, doc. 35.

⁹ «Las Evoluciones Navales, divididas en cinco libros, donde se hallan las Máximas, è Instrucciones para un General de Mar y las reglas de todos los Movimientos, que pueden hazer las Armadas Navales» M. N. ms. 611.

¹⁰ Tomás Geraldino al marqués de la Ensenada, a bordo del «Real» surto en la pequeña rada de Toulon 14 de Mayo de 1743. Archivo General de Simancas (A. G. S.), Marina, leg. 10.

¹¹ «Cartas familiares...» 1 de Octubre 1749.

Antonio de Ulloa para discutir con el ingeniero Sebastián Ferigan *sin que se hiziese memoria de mi*¹², por lo que remitió una exposición razonada de su parecer al ministro, que no fue tenida en cuenta.

Al principio del reinado de Fernando VI, el hombre fuerte fue José de Carvajal, el noble, académico y prestigioso ministro de Estado al que Navarro remitió un extenso manuscrito sobre «Varios Puntos de Gobierno» como *uno de sus mayores apasionados y antiguos amigos y servidores*¹³. En el texto se contemplaban todos los aspectos de la vida pública, creyendo encontrar su autor recetas para todo. Como parte de él se incluía un «Proyecto breve, pero el más útil para la España para mantener una indispensable Marina» que bien podría haberse considerado como un intolerable «puenteo» de su ministro, Ensenada. Navarro no ocultaba su opinión en los temas más polémicos sobre la política de alianzas, el posible concordato con la Santa Sede, el concilio nacional que reformase la iglesia española, la reducción del número de encomiendas de las órdenes militares, e incluso «Sobre el Gobierno de todos los Reynos de America que son del Rey...» materia en la que, pese a estar alejado de la Corte, se mostraba perfectamente informado, compartiendo criterio con los llamados «jansenistas españoles» que, dentro de la más absoluta ortodoxia dogmática, preconizaban soluciones reformistas y regalistas, opuestas a las de los «ensenadistas», especialmente en materias tan resbaladizas como la actuación de la Compañía de Jesús en el Paraguay.

Tras la paz de Aquisgrán (20/X/1748), Zenón de Somodevilla, marqués de la Ensenada desde 1736, asumió prácticamente el gobierno de España, coincidiendo con el momento en que Juan José Navarro, marqués de la Victoria a partir del año 1744, se hacía cargo de la comandancia general del departamento de Cartagena.

¹² El marqués de la Victoria al de la Ensenada, Cartagena, 6 de mayo de 1748, A. G. S. Marina, leg..7.

¹³ «Varios Puntos de Gobierno, Los dedica al Excmo. Señor D. Joseph de Carvajal y Lancaster; Gentilhombre de la Cámara de S.M. y Decano de su Rl. Consejo de Estado» (1747). Real Academia de la Historia (R. A. H) ms. 9/2061.

El *Secretario de todo* según el padre Isla, pudo contar con el firme apoyo de Carvajal para mantener una política neutral de pacifismo en una Europa en guerra que permitía atender a un armamentismo general del Reino. Igualmente proclive al rearme naval, Carvajal lo había expresado claramente en su «Testamento Político» en el que había refutado a los continuistas: *Me dirán que no hay fondos para tanto, y responderé yo lo primero que la fuerza de mar gasta, pero produce al mismo tiempo: lo segundo que se minore la fuerza de tierra y otro tanto se acrecienta la de mar y seremos mas temidos...*¹⁴.

Cuando se produjo la primera disensión entre José de Carvajal, y el marqués de la Ensenada, con motivo de la usurpación de funciones de este último en el Tratado de Límites con Portugal de 13 de enero de 1750, al que siguió más tarde el Concordato con la Santa Sede de 1753, Navarro estrechó aún más lazos con el primero, *por q. se quiere arrimar, a Arbol que le de frutos*, valiéndose de la amistad que le unía con su hermano Nicolás, marqués consorte de Sarria, hermano también del duque de Abrantes, y personaje de influencia política muy notable. El rey Fernando VI concedería a este último la grandeza de España a título personal para poder convertirse en coronel y director del regimiento de Reales Guardias españolas de infantería —*Comandante de la cohorte Pretoriana terrestre*, en simpático apodo de Navarro—, además de teniente general del Ejército¹⁵.

Navarro, como el propio ministro José Carvajal y Lancaster (hijo de madre angloportuguesa) era partidario de una alianza con Inglaterra y con Portugal, si no se podía mantener la neutralidad. Muerto éste (8/IV/1754), las esperanzas de nuestro personaje, Navarro, de intervenir en política se esfumaron temporalmente, pero la caída del marqués de la Ensenada en julio de

¹⁴ «Testamento político del Excmo. Sr. Don Joseph de Carvajal y Lancaster, Ministro de Estado del Rey Fernando VI», Biblioteca Nacional (B. N.), ms. 11065, fol. 37.

¹⁵ Habiendo militado en la camarilla de la reina viuda Isabel de Farnesio, durante el reinado siguiente y pese a su no muy lucida dirección de la campaña de Portugal que haría necesaria su sustitución por el conde de Aranda, le sería concedido el toisón de oro.

ese mismo año, por haber firmado órdenes de intervención militar contra los asentamientos ingleses de Belice sin conocimiento del Rey, volvió a alentarlas, sintiéndose, *libre del Despotismo Neronico, en que todos padecian Martirio*. Esto sin embargo, no supondría ningún cambio sustancial, pese a su suposición de que un marino de guerra en la Secretaría atendería a sus razonables proyectos: *en tiempo del Sr. Ensenada, me tomaron por la Proa... pero la situación anterior continuaría en su opinión ahora que hay un Ministro del mesmo Cuerpo de Marina*, refiriéndose, de manera bastante injusta, a su sustituto, Arriaga, al que consideraba de menor mérito porque *le han dado los grados, sin desembaynar la espada*¹⁶. Arriaga, sin embargo, le haría gobernador general de la Armada primero y capitán general de la misma poco después, pero, como anteriormente Ensenada, se cuidaría de mantenerlo alejado del poder, dificultándole *passar á la Corte, á fin de ser yo agente de mi mesmo*, porque so capa de velar por sus intereses y ascensos, Navarro tenía una irresistible tentación de entrometerse en los asuntos políticos considerándose por no ser escuchado como *el nihil est neutrum de la Marina..., el patrón de tartanas..., el espantajo de la Mar, todo cascara..., o el gobernador pantalla*. No le faltó razón a Arriaga para actuar como lo hizo, ya que el incorregible marqués tenía motivos perversos para acercarse a Madrid en 1760: *si el Rey piensa tener un Santo, por Ministro de Marina, yo le desengañaré quando vaya a besarle sus Reales manos*¹⁷.

LOS PRIMEROS NAVÍOS DE LÍNEA

La aparición de los buques de guerra del tipo «navío» y «fragata» que dominaron los mares hasta la introducción del vapor se puede situar cronológicamente en la segunda mitad del siglo XVII, localmente en los puertos ingleses, holandeses y franceses más próximos al Canal de la Mancha o incluidos en él, y

¹⁶ «Cartas familiares...», 9 de noviembre, *En el Aniversario de los Terremotos, época de Lisboa...*

¹⁷ «Cartas familiares...», «Cádiz, 9 del mes de los Scitas y Gatas, año 60.

contextualmente en el marco histórico de las guerras anglo-holandesas y de la lucha por el dominio del Atlántico.

España aparece al margen de la innovación, no tanto por encontrarse inmersa en una crisis que acapara todos los recursos disponibles del Estado, sino más bien porque sus estrictas necesidades sobre las que se vuelcan los siempre escasos fondos atienden a una estrategia general defensiva. En ella había que combinar exigencias y ahorros y seguir dando preferencia a los criterios que habían cuajado desde un siglo antes en la introducción y generalización del galeón armado, defensor de flotas y transporte a la vez en sí mismo, sobre los nuevos buques en los que primaban la agresividad que se traducía en su fuerza artillera, y la velocidad y maniobrabilidad que se derivaban de las innovaciones introducidas en sus cascos y arboladuras. Unidades puramente de guerra exponentes de una carrera armamentística en la que nuestra nación no quería entrar.

La política de la Marina española sin embargo no se estancó en su ya anticuado logro, sino que procuró compensar las observadas deficiencias del galeón frente a las nuevas amenazas procedentes de los astilleros europeos por otra vía, y siempre desde el punto de vista de la presa y no de la del depredador; no con el fin de obtener la supremacía militar naval, sino de mantener el «statu quo» existente en sus relaciones transatlánticas.

El marqués de la Victoria que hace un somero y prácticamente desconocido análisis de la historia de la construcción naval en su famoso Diccionario, señala al maestro mayor de fábricas Juan de Veas como el artífice de un nuevo tipo de transición entre el galeón de Indias y el navío. Un buque de menor tonelaje y capacidad de carga, de líneas más estilizadas, de notable lanzamiento a proa y popa y más rápido que el primero gracias a la reducción en tamaño y grosor de los palos. Parece tratarse de poner el énfasis en el elemento táctico «movimiento», en detrimento de la fortaleza y capacidad de porte artillero de los navíos.

La mejora en la construcción de guerra introducida posteriormente por Garrote se tradujo en buques, de entre 500 y 800

toneladas y 50 cañones los mejor armados, con dos palos principales y una o dos mesanas con velas latinas, de castillo y alcázar de notable puntal y entre ellos, un combés abierto. Se trataba de naves de guerra de porte medio que precisaban de algún apoyo de buque superior a la hora de formar escuadra. Por ello a partir de la segunda mitad del siglo XVII se detecta el aumento de los tonelajes de las unidades de guerra y junto con los últimos tipos de galeones de Indias, se construyen grandes buques para la Armada del Mar Océano que constituyen el núcleo de las flotas. La capitana *Nuestra Señora de la Concepción y de las Ánimas*, fábrica de Ignacio de Iriarte, botada en Colindres en 1691, contaba con 80 cañones y su almiranta, el *Santísima Trinidad*, era de porte parecido. Ambas representaban el hipotético poder de Carlos II en el mar y su efectividad era más bien testimonial. Por lo que respecta a nuestros buques medios, al aumentarse el porte de los navíos de las potencias rivales, quedaron obsoletos y en desventaja, ya que aunque sólo se les emplease en la escolta de flotas y no formando escuadras de combate, para la defensa conjunta de estas debían responder a la nueva táctica exigida por el moderno navío de combatir en línea, cada buque dando el costado al rival, en la que sólo los más resistentes y mejor artillados podían prevalecer.

La coyuntura de ese momento y los nuevos medios descartaban del combate de escuadras a los buques de porte inferior a los 60 cañones, estableciéndose la línea divisoria conceptual y teórica entre navíos y fragatas desde el único punto de vista del poder artillero, en los 50 cañones. Los buques de entre 60 y 70 cañones, eran navíos, pero no de línea, considerados incapaces de mantenerla sin arriesgar su ruptura. Hasta finalizar la Guerra de Sucesión España no pudo plantearse la construcción de buques de guerra modernos. Gaztañeta fabricó en Orio y Pasajes seis navíos de 60 cañones, es decir, del tipo menor, con que constituir la columna vertebral de la flota y el momento del tránsito al nuevo sistema constructivo lo sitúa el marqués de la Victoria en 1715, momento a partir del cual se redujo la eslora suprimiendo la inútil y artificiosa proa y se transformó la arboladura, en sus palabras, *se empezaron...a quitar enteramente las*

*sobrezevaderas y se acortaron los Tajamares*¹⁸. Era el fin de los barcos alargados de la época anterior en los que los elementos calados y mantenedores de una arboladura ya considerada innecesaria se suprimen para conseguir más bocas de fuego para una misma eslora.

Los proyectos agresivos de Alberoni precisaban de esos buques de nuevo tipo y exclusivamente de guerra que emplear en el Mediterráneo para recuperar lo perdido en Utrecht; al menos media docena de ellos a los que añadir los galeones preexistentes y adquiridos fuera. Pero el esfuerzo no bastó para construir auténticos navíos de línea y su consecuencia fue el desastre de Cabo Passaro (11/VIII/1718) frente a los ingleses. Don Juan José Navarro explicó la derrota de Gaztañeta, ya que fue el mismo constructor quien tuvo que sufrir sus deficiencias, en estos términos:

*La desigualdad de sus Buques, de su construcción, y del calibre de su artillería, y el abandono en que por el pasado se ha tenido en la conservación de los que había, juntamente con el engaño (nazido de la poca ó ninguna experiencia de la Guerra de Mar; de que construyendo navíos de 70 cañones, eran éstos suficientes, ... (para) oponerse a un navio de tres puentes...*¹⁹.

No bastaba pues con construir navíos, sino que éstos debían ser de línea, y a ser posible de tres puentes; ambas cosas no se conseguirán hasta la década siguiente. A los navíos de 70 cañones en dos puentes únicamente acompañará en solitario y como excepción durante tres décadas el *Real Phelipe*, de 114 cañones en tres baterías, el buque de guerra mayor de su tiempo y de cuyo poder artillero se hizo lenguas el marqués de la Victoria tras haber dirigido desde su puente la batalla de cabo Sicié (1744), y que seguiría activo hasta 1750.

En el año 1730 se produjo la botadura de los navíos de porte teórico de 70 cañones correspondientes al programa de construcciones en Guarnizo y en la Habana, y dos años después la

¹⁸ MARQUÉS DE LA VICTORIA: «Diccionario Demostrativo con la configuración, o anathomia de toda la arquitectura naval moderna...». Cádiz, 22 de febrero 1756. M. N., ms. 2462, lámina 5.

¹⁹ M. N. ms. 228, fols. 95 y 96.

del citado *Real Phelipe*, también en el astillero cántabro de Guarnizo. Navarro sitúa en ese momento cuando España vuelve a convertirse en potencia naval, y aunque no se perfeccionase ni se homologase el sistema: *se empezó nuevamente á tener navíos buenos y malos*²⁰. En realidad la dificultad de conseguir buques homogéneos dentro de una misma categoría o de un determinado porte artillero, seguiría siendo una constante incluso después de adoptarse la construcción «a la inglesa» a partir de 1752, pues como había señalado Antonio Clariana Gualves en su «Resumen Náutico de lo que se practica en el Teatro Naval» y respecto a los buques de su época (1731) *ninguna ó rara vez salen dos iguales, aún por más que se ayen querido observar unas mismas justificadas proporciones y medidas*²¹.

La guerra con Inglaterra pondría estas últimas unidades a prueba, y su excelente resultado sería causa de que el marqués de la Victoria dedicase a esta construcción la mayor parte de su Diccionario finalizado en 1756, en pleno auge de la nueva arquitectura naval «a la inglesa». Las láminas que añadió referentes a las piezas de la nueva construcción oficial, aparecen como obligados postizos y actualizaciones de los que no hace comentario alguno bajo la denominación de «Addición de los Maderos de Roble que se Emplean en la Nueva Construcción». En ese momento ya muestra pues su decidida opción por el sistema preexistente que había probado su eficacia en navíos mayores como el *Santa Isabel* de 80 cañones, integrado en la escuadra a su mando en el combate de Cabo Sicié y que permanecería en servicio hasta su desguace en Cartagena diecisiete años después, tan bien «ligado» que había sufrido fuertes temporales en 1732 sin escupir una estopa ni necesitar carena, o el *Princesa*, construido por Cipriano Autrán y Pedro Boyer en 1730 en Guarnizo como el anterior, al que Navarro consideraba el paradigma de la arquitectura naval y que tras 26 meses de navegación no precisó reparación alguna, *ni se le reconoció ningún quebranto*²².

²⁰ «Máximas militares y políticas del marqués de la Victoria». En Vargas y Ponce, J. «Vida de D. Juan Josef Navarro. Primer marqués de la Victoria», Madrid, 1808, pág. 37.

²¹ ARTIÑANO Y GALDÁCANO (1930), p. 113.

²² M. N. ms. 489, fol. 140.

Los buques fabricados durante el mandato de Autrán, nombrado Director de Construcciones tras el fallecimiento de Gaztañeta en 1728 y hasta la novedad anglófila, se habían visto muy influenciados por la construcción francesa, lo que ha sido causa de que se les considere productos de un sistema híbrido en el que, pese a producirse importantes cambios estructurales, predominaron sin embargo las directrices de Gaztañeta, conservando algunos vicios y virtudes de la antigua escuela. En términos generales y pese a las apologías puntuales de Navarro, la fábrica española era pesada, con la consecuencia de precisar unas arboladuras que superaban las de los buques de otras procedencias geográficas y que sin embargo no proporcionaban mayor velocidad, resultando los buques españoles comparativamente lentos. Mal ligados, su larga eslora facilitaba el quebranto y no estaba bien aprovechada para incrementar su porte artillero. El marqués de la Ensenada era de esta opinión: *A pesar de ser pesadotes, los buques no salían bien ensamblados y empernados, teniendo cierta propensión a desarbolar en los temporales*²³. A la hora de acometer una producción notable y de dar pautas comunes se precisaba un sistema que aligerase pesos y ahorrara madera.

Días después de que Navarro dedicara los primeros «Varios Puntos de Gobierno» a su amigo el marqués de Sarria, finalizaba también otros «Varios Puntos de Gobierno, y Política, para los Reynos de esta Monarchia» en los que añadía a los anteriores unas *maximas de las calidades, que han de tener los Navíos del Rey de Guerra, sacadas de los defectos (reconozidos por muchas experiencias) de los que asta ahora, ha tenido incluso el Navio el Real*²⁴; entre otras cosas, aconsejaba que se empleara madera de roble en las obras vivas ya que bien curada, *quasi se haze piedra*, dando al casco una resistencia inigualable; que se hicieran quillas más cortas y anchas con menor lanzamiento a proa y popa, ya que *su grossor no es suficiente para sostener tanto peso*; que las popas fueran más sencillas y leves, de espejos sin bajorrelieves ni estatuas que pesaban y se pudrían al

²³ OZANAM (1987), p. 495.

²⁴ M. N. ms. 228 (9 enero 1748), fol. 95 y ss.

poco tiempo, «popas llanas», como las inglesas; que las arbolas fuesen de palos más cortos y que las vergas tuviesen mayor cruzamen; que se fabricasen en fin los navíos más «planudos», de menor calado, a fin de *pescar la menos agua que puedan*. No era sólo la experiencia de Navarro la que hablaba, sino su constante consulta a comandantes, constructores, maestros de arsenales y de jarcia...

Empezaba a adoptar postura, sin definirse plenamente, dando pareceres no solicitados pero más valientes que cuando en 1739 exponía su intención de escribir un volumen de construcción *sin ponerme á qual sea la mejor construccion ó mas apropiada á la figura de los navíos que hoy día se construyen, porque seria entrar en un laberinto tan dificultoso como imposible...*²⁵.

EL MODELO PARA LA RECUPERACIÓN NAVAL

Hasta el periodo de la paz conseguido tras la etapa bélica 1739-48, no pudo llevarse a cabo la política de transformación e incremento del poder naval que la nación precisaba para contrarrestar la amenaza inglesa que persistía.

Impresionado por los éxitos ingleses en la guerra, el marqués de la Ensenada resolvió llevar a cabo una decidida reconstrucción bajo un criterio nuevo basado en la experiencia inglesa, convencido de la bondad de este sistema que les había llevado al mejor de los resultados. Hoy en día y con la perspectiva suficiente no suele achacarse la preponderancia inglesa a su tipo de construcción, sino al número de buques y al superior calibre de los cañones que montaban, aparte de otras consideraciones como calidad de los mandos, dotaciones y suministros. De hecho la flota inglesa se componía en parte no despreciable de presas hechas al enemigo, especialmente francesas.

Aprovechando una nueva coyuntura política interna, Ensenada presentó ese mismo año de 1748 varios informes a Fernan-

²⁵ «Solicitud del marques de la Victoria para entrar en la Academia española é idea de sus trabajos», incluida como Apéndice 8 a la «Vida de D. Juan Josef Navarro, primer Marqués de la Victoria», p. 392.

do VI, como parte de un mismo programa general. La supresión del Almirantazgo ante las perspectivas italianas que se abrían para el infante don Felipe, le habían dejado las manos libres en el ramo naval, mientras que la reunión en su persona de las carteras de Marina, Guerra y Hacienda, le permitían proponer una política general de rearme que no llevase sin embargo a una nueva ruptura ni supusiese un cambio en la política pacifista adoptada.

Los condicionantes externos (paz general) e internos (la concentración del poder en manos del «secretario de todo»), nunca hubiesen bastado sin haberse dispuesto de los fondos que, retenidos y acumulados en América por causa de la guerra, ascendían a 39 millones de pesos fuertes, cantidad a la que se podían sumar otros ahorros y los ingresos estatales correspondientes a ese año y alguna exacción de carácter extraordinario. De las medidas de restricción de gastos superfluos y de eliminación de intermediarios en las contrataciones estatales puestas ya en práctica, se esperaban por otra parte buenos resultados ahorrativos.

La exposición de motivos por la que Zenón de Somodevilla justificó ante el Rey el rearme, que nos es bien conocida por repetida por todos los historiadores del reinado, estaba basada en la necesidad de disponer de una fuerza naval disuasoria suficiente que garantizase las comunicaciones con sus reinos ultramarinos, y de un ejército bastante y eficaz para asegurar su independencia y defensa, pero sin caer en el absurdo de pretender rivalizar y equipararse a las potencias que ostentaban en ese momento los liderazgos militar y naval. Estas fuerzas, podían servir de elemento disuasorio si la diplomacia era capaz de mantenerse neutral entre Francia e Inglaterra y de aproximarse a una u otra según de donde viniese la amenaza a nuestros intereses. El no obrar así equivaldría a estar supeditados militarmente a Francia, y naval y comercialmente a Inglaterra; el hacerlo podría convertir a España en verdadero árbitro internacional, lo que le permitiría llevar a cabo su propia política interna con amplio margen de seguridad.

Juan José Navarro, crítico respecto a numerosas decisiones internas del Ministro al que consideraba un intruso y especialmente a la de convertir Ferrol en el gran departamento del

Cantábrico que consideraba *caprichosa porfía*, coincidía sin embargo con la neutralidad adoptada. Años después afirmarí­a ser esa opción oportunista la mejor dentro de una política de alianzas sin compromiso para la Nación.

A la cabeza de ambas secretarías militares y de la que habría de asignar los presupuestos, Ensenada se volcaría en la recuperación naval con el apoyo del esfuerzo diplomático de José de Carvajal. Para la puesta en práctica del ambicioso programa, se llevó a cabo una profunda reestructuración que afectó en gran medida a la construcción naval y en la que cupo buena parte de la ejecución a Juan José Navarro como capitán general del departamento de Cádiz y director general de la Armada en sus primeros siete años como tal (1750-1757) aunque no se le había considerado para nada ni en el planeamiento ni en la adopción de criterios.

El proyecto de construir lo más brevemente 60 navíos modernos se presentaba como viable y para su armamento se disponía de casi todo en España, aunque los españoles, como los franceses, importaban normalmente los palos mayores del Báltico. Navarro lo había expuesto así ya en 1739, cuando Ensenada era secretario del Almirantazgo, y representado en una de las láminas de su Album: *S. M. (que Dios guarde) a poca costa tiene para cuanto ha menester, para todo género de arboladuras, tablonería y cuarterones para una gran armada (según el cómputo prudencial), por más de 100 años, siendo concretamente Aragón y Cataluña el más rico principado del mundo (con las Indias) en madera y palos para la construcción de los navíos y sobre esos extensos bosques había redactado una prolija memoria sacada del informe de la visita llevada a cabo por el capitán de fragata Valdés. Aunque sólo eran aprovechables los montes próximos a los cauces de los ríos mayores desde el País Vasco hasta Tortosa, ya que los troncos debían ser transportados mediante arrastre por pistas de tierra y luego siguiendo la corriente. Del exhaustivo reconocimiento de los ríos Ebro, Cinca, Segre, Gállego, Aragón, Esca y otros, se desprendía que, tanto en los montes públicos como privados, los pinos de la especie coral y amarillo, buenos para masteleros de gavias y para vergas, y los famosos abetes «alores» del monte Perlés de la mejor calidad del*

*Mundo, sin diferencia de los del Norte... y ... pasan de un millón...*²⁶. No coincidía sin embargo Navarro con el marqués de la Ensenada respecto al número y porte de las nuevas unidades. Para el de la Victoria, debían ser menos, pero mejores, bastando con 36 navíos, con tal de que 24 de ellos fuesen de 100 cañones en tres puentes y los 12 restantes de entre 70 y 80 cañones, ya que en batalla y con independencia de otros factores: *en el espacio de una hora de combate ... estará siempre perdido el de menos número y calidad de artillería*²⁷.

Navarro había marcado además la pauta a seguir en la correcta selección de la madera de construcción y en sacar el mayor partido posible de la misma, atendiendo a su calidad, su especie, su situación en el monte, y, sobre todo, a su forma natural o inducida que no se practicaba o se practicaba mal en la época a la que nos referimos. Alquitranses y betunes no faltaban, y se podía contar con numerosas fábricas, destacando las de Tortosa y de las cercanías de Barcelona, entre otras muchas. España era un gran productor de cáñamo para jarcia, cables e hilo de velas, por lo que también en este aspecto era autosuficiente. La racionalización del proceso trifásico de la elaboración de la filástica para la obtención de todo tipo de jarcia y cordelería había sido estudiada por Juan José Navarro y perfeccionada como consecuencia de la estancia en Tolón del entonces jefe de escuadra, previamente al combate de Cabo Sicié (22/II/1744).

La lona para velas había tenido anteriormente diversas precedencias (España, Inglaterra, Moscovia y Francia), pero en esta época se fabricaba en España toda la necesaria, en sus diversas calidades y tipos de lonas, lonetas, lienzo vitre y arpillera. En la fábrica real de La Puente trabajaban más de 300 personas en 60 telares y en ella y en otras varias, no sólo se fabricaban suministros para velas y esquifazones, sino también cordones y tejidos para la población civil del Reino.

²⁶ «Diccionario...», M. N., ms. 2462, lámina 22, «Mapa Topographico de Todos los Bosques que el Rey tiene en el Rio Ebro, la Noguera, El Zinca, El Segre, y Esca de Navarra, Lugares que tienen Cañamo, y los que tienen Hornos de Alquitrán y Brea etc...».

²⁷ «Varios puntos de Gobierno...» (1747). R.A.H., ms. 9/2061, fols. 72v, 74v, 75 y 75v.

A la construcción propiamente dicha antecedió la tala, la labra y el tratamiento de las piezas de las que no había reserva suficiente en los arsenales, por lo que las primeras botaduras se retrasarían obligadamente:

*hasta que pasen dos años no se podrán construir, porque maderas recién cortadas se pudren, y curadas bien en agua salada son tan permanentes como de corta duración las de Francia, Inglaterra y Holanda...*²⁸.

Las directrices para el labrado y corta de las piezas las fueron dando diversos memoriales explicativos o «Reglamentos de maderas» y «Reglamentos de pertrechos» emanados de la junta creada a estos efectos y de los que el titulado «Maderas de roble necesarias para fabricar un navío de 68 cañones» fue el más útil y descriptivo para facilitar la tarea de los ayudantes y del personal de maestranza de los arsenales en la construcción y armamento de los nuevos buques, que Navarro incluyó en su Álbum.

Hasta 1752 no se empezaron a botar los nuevos productos de los astilleros españoles, es decir, que lo previsto por Ensenada se cumpliría en cuanto al plazo previsto para la preparación del material (dos años) a contar desde la primera representación del marqués de la Ensenada a Fernando VI de 28 de Mayo de 1748 a la que siguieron otras conformes con la necesidad de iniciar desde ese mismo momento el acopio y tratamiento del material: *Lo que por economía y por política conviene presentemente es cortar, labrar y curar maderas...*²⁹.

En la decisión de adoptar criterios constructivos ingleses se ha querido ver una intervención de Jorge Juan, ya que el ministro no era ningún experto, como él mismo reconocía. Parece más bien que el proceso fue el contrario; elegido el modelo por Ensenada, éste escogió al marino para adoctrinarse sobre él y ponerlo en práctica, ya que lo desconocía. Si bien es cierto que

²⁸ Exposición del marqués de la Ensenada al Rey sobre fomento de la Marina. Aranjuez 28 de mayo de 1748. Recogido en «Armada Española» de FERNÁNDEZ DURO (1900), p. 376.

²⁹ *Ibidem.* p. 379.

Juan en su «Examen Marítimo» comentó como repetido referente la obra de William Sutherland «The Ship-Builders Assistant», editada en Londres en 1717, junto con otras de este y de otros autores extranjeros, no hay base para deducir de ello, ni que en esta época temprana estuviese ya al tanto de lo que llegó a dominar en 1771, ni que tuviese predilección alguna por el modo en que se fabricaba en Inglaterra. Los franceses ya habían puesto los ojos al otro lado del Canal desde 1737 en que Blaise Ollivier había sido enviado en misión secreta a Inglaterra, para estudiar las diferencias de su construcción naval, llevando más tarde a perfeccionar conocimientos a sus constructores de Rochefort y Brest, y creando una nueva escuela en esta última base. Los españoles optarían por traer a los técnicos ingleses a su propio país. Por otra parte, hay constancia de que mientras Ensenada era secretario del Almirantazgo se habían construido en Guarnizo, su astillero favorito, diversos buques para particulares por parte de constructores ingleses con buen resultado.

En realidad se partía de un error ya que no existía en la Gran Bretaña un tipo de construcción homologada, ni un criterio uniforme, ni unos astilleros especializados en los buques de guerra. Gran número de constructores privados recibían los encargos y no sería hasta pasadas un par de décadas que algunos astilleros reales se reservaran la construcción de los navíos mayores. En cuanto un buque salía mejor que lo habitual, servía de pauta para sus sucesores, y cuando se apresaba una unidad enemiga de buenas cualidades, se la integraba directamente en las listas de su armada.

El 16 de abril de 1740 el navío español *Princesa*, el paradigma de Navarro, al mando de Pablo Agustín Aguirre, fue apresado cerca de Finisterre, no sin antes ofrecer brava resistencia y haber mantenido combate contra los navíos *Oxford*, *Kent* y *Lennox*, de parecido porte, acontecimiento que abrió los ojos del Almirantazgo sobre los aspectos en los que este buque aventajaba a los suyos y se decidieron a imitar sus gálibos para crear un tipo mejorado cuya primera manifestación sería el rebautizado como *Royal George*, el mayor y mejor «tres puentes» inglés de la época. Un escritor tan poco sospechoso de hispanofilia

como Fincham expondría las cualidades del *Princesa* que serviría en la Royal Navy sin cambiar de nombre³⁰.

Ingleses, franceses y españoles buscaban con afán el dominio del mar por medio de los métodos de construcción, que se compartían a través de las presas en tiempos de guerra o del espionaje en la paz. Respecto a los españoles se estaba dando por lo tanto la sorprendente y paradójica situación de que estaban poniendo sus ojos en la fábrica inglesa tradicional de buques, cuando los ingleses empezaban a construir «a la española», sistema considerado como una superación del propio. En cualquier caso, importaba menos el origen de los nuevos constructores si combinando sus conocimientos prácticos con los científicos de Jorge Juan, se conseguían los resultados apetecidos: producción en serie, abaratamiento de costes y reducción de pesos.

En 1750, Jorge Juan regresó de su viaje —lleno de peripecias y peligros— a Inglaterra, país en el que, según Bouger, nada científico pudo admirar y donde había sido enviado por Ensenada a investigar secretamente bajo la cobertura de ser Mr. Joshua o Mr. Sublevant, «book-seller in London», todos los pormenores de su construcción naval y para procurar traerse consigo un plano de cada tipo de buque lo más completo posible *de modo que si se intentase, pudiese fabricarse por el Plano*³¹. Se trajo el del navío de 74 cañones *Culloden* (primero de los cinco que llevarían el nombre de esta batalla), construido en 1747 en Deptford, y cuyas malas cualidades marineras que hicieron que alternara destinos operativos con otros de guardia costera, se pondrían de manifiesto en la batalla de Menorca de 19 mayo de 1756 con que daría comienzo la Guerra de los Siete Años en la que el mar quedó por los franceses y que supondría la polémica ejecución del vicealmirante John Byng al año siguiente. En una escuadra que se caracterizó por su muy escasa calidad,

³⁰ *The excellence of the ship it was desired to equal, and with this view the Royal George was constructed, and laid down at Woolwich in 1746...* Fincham (1851), p. 82.

³¹ Instrucción del marqués de la Ensenada a don Jorge Juan para su comisión a Inglaterra». 28 de octubre de 1748. M. N., ms. 2162, doc. 2, fols 2 a 6.

el *Culloden* se consideró como el buque menos velero y acabaría siendo vendido en 1770.

Todo parece indicar que en su difícil y peligrosa situación de espía, Jorge Juan se centró principalmente en los astilleros del Medway, ya en Deptford, ya en Chatham. Próximo al Deptford dockyard oficial que admirara Pedro el Grande, tenía su base Birth & Co. de donde era director Edward Bryant, uno de sus enlaces más eficaces. Sobre los planos de este *Culloden* (del tercer rango, «3rd rate» para los ingleses, y 1.659 toneladas) trabajó Jorge Juan, aprobándose el tipo, mejorado, como modelo para la nueva serie española.

Nuestro marino se trajo también consigo de Inglaterra los contratos con varios maestros constructores que fueron repartidos por los astilleros: Rooth (Ferrol), Bryant (Cartagena), Mullan (La Habana), y Howell (Guarnizo), como directores de fábricas de los mismos ya que se les reconoció el alto nivel en que ellos mismos se consideraban, «profesores de construcción» y los de una cuarentena más de técnicos navales en diversos ramos que se convirtieron en la suprema autoridad en los arsenales.

Se racionalizó y homologó el sistema de construcción de los navíos de dos puentes mediante la implantación de un método para que pudiera concluirse cada buque mayor en el termino de 18 meses, estableciéndose el número de obreros y su especialidad a emplear en cada fase. El verdadero logro de este programa fue sin embargo el de consagrar definitivamente como tipo básico de navío el de entre 70 y 74 cañones en dos puentes, que superaba en armamento a los mejores del programa anterior y a aquellos otros como el *Constante* (de 64 cañones), el *Poder* de 56 o el *Neptuno* de 54, que en el combate de Tolón del año 44 no habían podido resistir en línea durante una hora y media, traspasados por el balerío de la superior y más numerosa artillería inglesa. Se reconocía de esta forma que sólo los buques de esa o de mayor fuerza podían integrarse en las escuadras de combate como elementos protagonistas del mismo y no como meros auxiliares. Se iniciaba además un proceso de homologación de tipos y portes necesario de facilitar la construcción en serie y para equilibrar el poder de las agrupaciones navales, una de las principales carencias en opinión del marqués

de la Victoria de la escuadra de Gaztañeta derrotada en Cabo Passaro tres décadas antes. Se intentaba paliar de esta forma el tristísimo panorama de carencias navales tras la llamada «Guerra de la Oreja de Jenkins» (1739-1748), respecto al que Navarro señaló: *...todos, ó los mas Navios que le han quedado al Rey, nó son utiles para la Guerra de Mar, y menos para otras expediciones*³².

NAVARRO, JUEZ OFICIAL DEL NUEVO MÉTODO

Cuando entraron en servicio las unidades de este programa, (entre 1752 y 1769), España empezó a disponer de verdaderas escuadras como las de las potencias navales contemporáneas, pero, nada más lanzarse al agua, se observaron los primeros problemas.

La famosa «construcción a la inglesa», propiciada por el marqués de la Ensenada y adaptada a la concepción y directrices emanados durante los nueve meses de existencia de una primera Junta de Madrid presidida por Jorge Juan, autoevaluó los resultados constituidos por los cuatro navíos experimentales primeros en construirse, los bautizados como *Africa*, *Septentrión*, *Fernando* y *Asia*, juntamente con la fragata *Galga* y el paquebote *Marte* en algunos de los que se habían observado problemas de estanqueidad y quebranto, y trató de dar soluciones y corregir defectos. De esa primera junta no formaron parte los representantes de la construcción tradicional española, pero sí los constructores ingleses, Turner, Howell y Mullan que, a la vista de los defectos detectados, trataron de evadirse ante el reconocimiento general de la falta de fortificación de las ligazones detectada y que denunciaban los comandantes de los buques que los montaban.

Rooth, que asumió la defensa de sus paisanos, alegó que sus proyectos se habían visto alterados al haber asumido Jorge Juan la dirección general de las obras, en ocasiones contra su propio criterio y el de sus compañeros. Cesáreo Fernández Duro corro-

³² «Varios Puntos de Gobierno...» R. A. H., ms. 9/2061, fol. 71v.

bora con su opinión este testimonio al reclamar el cambio de la denominación del sistema «inglés» por considerarlo injusto:

pues... aun cuando se tuvo á la vista el que se seguía en los departamentos británicos y se adoptó en parte, no lo fue en absoluto, porque D. Jorge Juan no era fácil sometiese su opinión á la de otros en una materia que tenía fundados motivos para vivir persuadido de que sus conocimientos no eran inferiores á los de los facultativos de su época... y las variaciones que introdujo en aquél las tenemos á la vista en cierta correspondencia original de nuestro sabio marino...³³.

Para este ilustre historiador, el mérito de Jorge Juan consistió en combinar *los principios sublimes de la ciencia con las reglas prudentes de la práctica*, dando por supuesta la excelencia del resultado.

Respecto a la efectividad del trabajo de Juan, había sin embargo opiniones discordantes contemporáneas. Miguel Páez Graña, un corresponsal del célebre padre Martín Sarmiento había escrito a éste en 1753 significando que el marino era *más apto para extender sobre el papel un proyecto, y proponerlo a quien no lo entienda, que para ponerlo en práctica y dirigir la más mínima obra*³⁴. No tenemos constancia de que en esos primeros momentos de comprobación de las nuevas unidades a flote se manifestase aún claramente en contra de ellas don Juan José Navarro. De hecho incluso incluyó en una de las láminas de su *Álbum al África*³⁵, cuya buena fábrica, tras las modificaciones que se le hicieron, quedó demostrada por su longevidad, ya que no fue dado de baja en las listas de la Armada Real sino hasta 1809, tras 57 años de servicio.

Navarro siguió como observador todo su proceso constructivo, ya que éste tuvo lugar en Cádiz, sede de la capitanía general y de la Dirección General de La Armada, que ostentaba, y dibujó este buque con sus notables particularidades, perceptibles en el propio casco, que le hacían diferente al tipo tradicional.

³³ FERNÁNDEZ DURO, «A la mar madera» (1880), p. 173.

³⁴ R. A. H. ms. 9/6049 (13).

³⁵ «Diccionario...», M. N., ms. 2462, lámina 18, «Plano del Navio del Rey la Africa...».

Una única y ancha cinta de refuerzo del casco sustituía a las diversas y más estrechas y separadas del tipo previo, y que sería una de las causas de la posterior polémica sobre lo acertado o desacertado de la misma. No era este el único sacrificio en aras de la reducción en maderas, lo que se advierte incluso en detalles menores. Los excusados de los oficiales de mar o tambores de proa, aparecen como aberturas redondas en sus formas cilíndricas, pero su enjaretado es mucho más ligero, contando sólo con un cabo de quita y pon para sujetarse la gente, en lugar de la firme barandilla habitual de nuestros buques.

El marqués de la Victoria se mostraría bastante cauto para no incurrir en la ira de los innovadores y de sus mentores mientras estos duraron. Se limitó en un principio a un juicio bastante equilibrado y positivo que expuso en un manuscrito voluntariamente anónimo, aunque su caligrafía le delata: «Reparos que se le ofrecen a un curioso, sobre la poca fortificación que llevan los Navios construidos en España por los constructores ingleses» y que se refiere al nuevo tipo «standard» de 68 cañones más los dos guardatimones:

para estar en toda su perfeccion, me parece que solo les falta llenar un poco la popa, y al contrario la proa, que su macizo y calidad de materiales es admirable, como su batería, que serán aventajados en el reposo, aguante, gobierno y demas propiedades que se desean en la Mar; pero en quanto a su fortificacion y consistencia, en todas sus partes exceden, sin poderacion, nuestros antiguos Navios..., consecuentemente, me parece mui util y digno, que se siga todo lo bueno suio, sin despreciar lo nuestro³⁶.

Uno de los objetivos principales de la reforma había sido el de dar un importante paso hacia el criterio y dirección únicos que facilitase la producción en serie de las piezas, con la consecuente repercusión en la rapidez y economía de la construcción y el intercambio de repuestos, ya que la construcción tradicional requería una enorme cantidad de madera, desperdiándose mucha, pues se empleaban grandes bloques para las piezas principales y éstas sólo se podían obtener de los árboles mayores

³⁶ M. N. ms. 889, fol. 157.

cuya escasez en España, pese a lo señalado con carácter general en los informes, comenzaba a alarmar.

Elementos mayores de la estructura como las cuadernas anteriormente más macizos y de menos trozos, pasaron a componerse de partes yuxtapuestas más numerosas que pudieron labrarse en tablones menores de menor utilidad y en todas las partes en que no era insustituible la clavazón de hierro se introdujeron cabillas de madera. Se ahorraron las costosas piezas mayores más difíciles de obtener, pero se abrió en demasía la posibilidad de utilizar otras de desecho, incluso las no debidamente curadas ya que el tiempo de construcción era un factor muy a considerar. La fábrica en serie conforme a plano común y su ejecución en un tiempo récord, fueron los resultados más positivos. La aplicación de cabillas de madera en el forro y en las ligazones de las piezas de las cuadernas crearon sin embargo problemas de filtraciones, aunque las piezas mayores continuaron *encoramentándose* unas con otras para su unión y refuerzo con pernería y clavazón «de número», debidamente clasificada según su tamaño, señalándose quebranto o curvatura de la quilla y del mismo casco, desde el primer momento.

Hay que señalar sin embargo que estos primeros buques lanzados al agua se consideraron en todo momento «experimentales», estando prevista la observación conjunta de los resultados para la mejor corrección de los errores en las series sucesivas.

Mientras gobernó Ensenada, ni se contó con Navarro para paliar los defectos, ni se dio publicidad a estos ya que estaba en juego su credibilidad política. Tras la caída de éste (20/VII/1754), su sucesor, Julián de Arriaga, ordenó el 9 de octubre de ese mismo año formar una nueva junta valoradora y mucho más compensada en Cádiz, presidida esta vez por el marqués de la Victoria y a la que pertenecían también Jorge Juan, el intendente del Departamento Juan Gerbaut, el constructor inglés Mateo Mullan y el español Ciprian Aufrán, para examinar *todos navios y bajeles de la nueva construcción para que comparado con la antigua expresen motivos y remedios*. Se trataba a la vez de buscar soluciones para lo ya hecho y de unificar criterios atendiendo a la opinión de los postergados, para lo que se buscaban las *Diferencias que se advierten de la práctica de la construcción*

inglesa en la española que fueron muchas, sin que no hubiera otra más determinante de una hipotética mayor calidad de la inglesa que *su macizo y calidad de materiales*.

Los defectos se fueron concretando: las piezas de quilla resultaban endebles por no ser lo suficientemente gruesas y altas como debía corresponder al tonelaje de los grandes navíos de guerra de dos puentes. Las piezas de popa, no tenían ni la mitad del grosor debido y lo mismo sucedía a proa con la roda. Los empalmes no eran fuertes y las cuadernas no llegaban a la altura debida. En las cubiertas, los genoles y ligazones carecían también del debido grosor para soportar la artillería correspondiente y ésta no podía incrementarse. El hueco de las portas resultaba excesivo, siendo peligroso en combate por permitir la posibilidad de que entrase metralla y en ocasiones normales embarcase agua, y las cintas de refuerzo del casco resultaban estrechas, faltándoles los escarpes necesarios. En la bodega los palmejares estaban mal endentados. Las primeras cubiertas únicamente contaban con cuatro hiladas de esloras o cuerdas, debiendo ser ocho, mientras que los contratrancaniles que endentaban en los baos y latas eran también más delgados de lo obligado. Las segundas cubiertas y las del alcázar y castillo resultaban también endebles y las nuevas curvas de la cámara habían dado los peores resultados, observándose una falta general de ligazón en todos los miembros estructurales de los navíos.

Un informe del comandante del *Aquilón* al marqués de la Victoria, señalaba que este navío precisaba reclavar y calafatear costados y cubiertas, *no aguantándole las estopas*; por lo que se refería a la fortaleza del *África*, su comandante, el marqués de Vegaflorida, cuestionaba ante Navarro el acierto de sustituir los clavos de hierro por cabillas de madera, que había sido uno de los aspectos que se estimaban como más beneficiosos del sistema inglés. Francisco Lastauria, por su parte, añadía nuevos informes alarmantes sobre el *Aquilón* señalando la urgencia en abrigarle por la proa para sujetarle el castillo, *pues con el peso de las anclas se abría al natural movimiento del mar*, mientras que el comandante del *Asia*, Juan de Lángara, aludía al débil claveteado de las tablas de este buque y nulo servicio de las

cabillas, y a su gran quebranto. El regreso del *Fernando* de su viaje a Nápoles fue especialmente significativo y penoso, echo una criba y haciendo agua por múltiples partes lo que había provocado que tanto el pan como la pólvora, situados en pañoles tan separados, se mojasen. La experiencia de las nuevas fragatas no fue mucho mejor³⁷.

Ricardo de Rooth alegó respecto a los navíos ferrolanos que, con anterioridad a su llegada y en el momento de la construcción, las durmientes y cuerdas se habían puesto sin el debido esmero, mientras que las cabillas eran de mala calidad y estaban mal metidas y peor calafateadas.

La solución que se dio fue la de fortificar por todos los medios la estructura, con baos, clavazón y latas, poniendo trancañiles en todos los puentes, suprimiendo la cabillería de madera por encima de la línea del agua, y colocando los camarotes destinados a los pilotos en la toldilla.

La secreta esperanza de Navarro había sido el retorno a la construcción tradicional española, aunque se la adaptase a las nuevas exigencias y se subsanasen sus defectos por él manifestados y a los que no se había prestado mayor atención declarándose contrario a las modas extranjerizantes nunca definitivas.

Las medidas correctivas resultarían de lo más acertadas desde el punto de vista técnico y también político, ya que no se podía justificar el fracaso de todo un esfuerzo en el que se habían invertido enormes sumas. El 18 de octubre de 1758, Julián de Arriaga pedía al marqués de la Victoria nuevos informes sobre los navíos y fragatas de nueva construcción y sobre sus cualidades, que debían realizar sus propios comandantes y supervisar Navarro como director general de la Armada. Se trataba de contrastar si las medidas adoptadas habían mejorado los resultados, como así había sucedido.

El conde de Vegaflorida, antiguo comandante del *África*, informó sobre éste y sobre el *Aquilón*, del que era a la sazón jefe efectivo, en términos extremadamente elogiosos: *soy del dicta-*

³⁷ «Informes de los comandantes de los buques al Director General de la Armada, Marqués de la Victoria», M. N., ms. 1298.

men que los mencionados Navios tienen quantas propiedades buenas se pueden desear en los de Guerra. Se había conseguido en ellos una notable estabilidad y una distribución interna mucho más espaciosa y útil obteniéndose en ellos buenas cualidades marineras, afirmando que tenían las mejores propiedades en gobierno y aguante de vela, siendo ... mui seguros en la Mar por el Plan que tienen, y por consecuencia calan menos Agua que los de la antigua construccion, necesitan menos lastre y tienen mas capaces las bodegas, y celebrando el andar del Africa.

Los comandantes del *Fernando, Asia, Oriente, Eolo, Soberano, Castilla, Santiago, Terrible* y de las fragatas *Venus y Venganza*, remitieron también informes a Navarro sobre su parecer, viniendo la mayor parte de ellos a coincidir en los buenos resultados de las reformas y el gran progreso en el andar del buque, a diferencia del *España*, de fábrica española, que no se consideraba *propio para dar caza por ser de menos que mediana vela...*³⁸.

Pese a las medidas tan atinadas, aún se podían perfeccionar los navíos afectados como en el caso del *África* cuya pala del timón era excesivamente grande. Lo que no se consiguió fue dar el siguiente paso de iniciar un proceso constructor de portes mayores (navíos de tres puentes) igualmente necesario según Navarro, para quien *Son estos los verdaderos navíos de guerra*³⁹. Casi como excepción, se botaría en La Habana, a los tres años de iniciada la serie, otro nuevo «solitario» de tres puentes, el *Santísima Trinidad* de Mullan que no respondería, como es bien sabido, a las esperanzas puestas en él.

Quiso el destino que una junta presidida por Juan José Navarro subsanase los defectos de la construcción inglesa, pero no por eso quedó satisfecho el marqués de la Victoria con la nueva serie de navíos. En 1759, al final del reinado de Fernando VI, cierto de que lo que había primado sobre el disponer de barcos buenos había sido construir el mayor número posible en el tiempo más corto y con efectos meramente disuasorios y políticos, y de que, abandonada la política de neutralidad no éramos capaces de afrontar una nueva guerra con Inglaterra, lamentó: *presto entraremos, con los demás en contradanza... (con) un espan-*

³⁸ M. N., Ms. 1456, doc. 27, fol. 228.

³⁹ VARGAS PONCE (1808), p. 297.

*tajo de Navios...*⁴⁰. Palabras que nos recuerdan enormemente las que Jorge Juan dirigiría a Carlos III en su testamento y en contra del método de Gautier que vino a sustituir al suyo, aduciendo: *las desgracias que amenazan a España el presente sistema*⁴¹. El francés, por su parte, había intentado deshacer toda la obra de Jorge Juan que detestaba tanto como el español la suya. Y es que en materia de construcción naval la última palabra estaba aún lejos de pronunciarse; sólo el producto del último tercio de siglo XVIII acabaría por constituir un auténtico perfeccionamiento de manos de Romero y Fernández de Landa y de Retamosa, alcanzando una nueva construcción española unas cotas extraordinarias a nivel mundial, fruto de sucesivas mejoras y de una continua y meritorísima superación.

BIBLIOGRAFÍA

- ARTIÑANO Y GALDÁCANO, Gervasio (1920): *La Arquitectura Naval Española (en madera); bosquejo de sus condiciones y rasgos de su evolución*. Madrid, Edición del autor.
- FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo (1880): *A la mar madera. Libro quinto de las Disquisiciones Náuticas*. Madrid. Sucesores de Rivadeneyra.
- FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo (1900): *Armada española desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón*. Vol. VI. Madrid. Sucesores de Rivadeneyra.
- FINCHAM, John (1851): *A History of Naval Architecture*. London, Whittaker and Co.
- GARCÍA FRÍAS, Juan (1973): La «Magnum Opus» de Jorge Juan». Madrid, Conmemoración del Bicentenario de Jorge Juan.
- MAESTRO CASTAÑEDA, Juan Carlos (2002): «D. Juan José Navarro, marqués de la Victoria: entre reformista y resentido». *BROCAR, Cuadernos de Investigación Histórica*, núm. 26, pp. 77 a 190.
- O'DONNELL DUQUE DE ESTRADA, Hugo (2004): *El primer marqués de la Victoria, personaje silenciado en la reforma dieciochesca de la Armada*. Madrid. Real Academia de la Historia.
- OZANAM, Didier (1987): «La política exterior de España en tiempo de Felipe V y Fernando VI», en JOVER ZAMORA, José María (coord.): *Historia de España Menéndez Pidal*, Tomo XXIX. Vol I. Madrid. Espasa Calpe.
- VARGAS PONCE, José (1808): *Vida de D. Juan Josef Navarro, primer Marqués de la Victoria*. Madrid, Imprenta Real.

⁴⁰ «Cartas familiares...», 28 de febrero de 1759.

⁴¹ GARCÍA FRÍAS (1973), pp. 37-44.