

# EL PODER MARITIMO EN LA CONCEPCION POLITICA DEL MARQUES DE LA ENSENADA

Fernando de BORDEJE Y MORENCOS

Director del Instituto  
de Historia y Cultura Naval  
Madrid, 1988

Un despacho que el conde de la Mark, embajador del Rey Muy Cristianísimo, dirigió a Versalles, nos suministra un cuadro bastante real de la situación y ambiente existente en la corte española a mediados del siglo XVIII, quizá, cuadro menos brillante que el que figura en el relato del duque de Saint Simon, pero más vivo y demostrando una gran visión del porvenir, al contener el informe un párrafo que hizo honor a la clarividencia de la que siempre hizo gala dicho embajador *"hay un joven que es secretario del Consejo del Almirantazgo muy inteligente; bien acogido en la Corte, con éxito entre las mujeres que trata de ascender hacia los cargos que otorgan poder, por lo que, sin duda, no sólo disputará con éxito un puesto a las personas mucho mayores que él y con mayor experiencia sino que les sobrepasará en poder y honores"*, diagnóstico que podía parecer fatuo, por establecerse en una época en la que el monopolio del poder descansaba, por lo general, en manos de la gerontocracia.

Sin embargo, dicho augurio se cumplió y, aunque trató de ocultarlo, el marqués de la Ensenada ansiaba concentrar el poder en sus manos para desarrollar sus pensamientos políticos y estratégicos. Recordamos esto, porque cuando recibió un informe "muy reservado", que los reyes le enviaron desde Aranjuez, elaboró una respuesta que comprendía un cúmulo de extraños escrúpulos, aderezados con pinceladas de una gran modestia e impregnado de dolicidad, ofreciendo el mayor espectáculo de asceticismo y humildad que puede ofrecer un hombre de Estado antes de aceptar un cargo, que es el fin más lógico y ardientemente esperado en su carrera.

Esa falsa modestia se encierra en las siguientes frases de su respuesta a los reyes *"jamás en el mundo se ha encontrado un servidor más honrado por sus maestros que yo por mis reyes, mis señores. Pero dada mi insignificancia para ocupar un cargo de tanta responsabilidad sería una infamia ocultar la debilidad de mis talentos. Yo no comprendo una sola palabra de finanzas, la guerra me es extraña, el comercio de las Indias me es desconocido y, la Marina, en la que he sido educado, es la esfera en la que menos cosas puedo aplicar si la comparamos con la multitud de funciones que los reyes desean echar sobre mis espaldas. Añádase a ello mi escasa edad, me faltan algunos años para alcanzar los cuarenta y no conozco otras lenguas que la maternal y un poco de italiano. Sólo tengo buena salud..."* prosiguiendo la misiva con un inventario de sus imperfecciones.

No obstante, consciente de la oportunidad que se le ofrecía pronto cambió el tono y en las sucesivas misivas a los reyes abandonó el tema de sus insignificancias y carencias para desarrollar la tesis de su devoción, lealtad y discreción, cualidades ciertas como demostraría durante su permanencia en el poder en la que, nada más alcanzarlo, tomó una serie de decisiones y disposiciones que le revelarían como uno de los más brillantes hombres de Estado que ha tenido España viéndose favorecido porque, desde hacía muchos años, había tenido tiempo y ocasión para frecuentar los centros de decisiones políticas y estratégicas y participar en los asuntos de Estado, no siéndole por ello ajeno ningún personaje ni tema de la época.

En su vida pueden distinguirse tres claros períodos:

— El de formación y vertiginosa ascensión, que discurre entre 1724 y 1743, años en los que acumula rápidamente multitud de destinos y cargos:

- 1724. Segundo oficial del Ministerio de Marina.
- 1726. Segundo Jefe del astillero de Guarnizo.
- 1728. Comisario Real de Marina.
- 1730. Comisario Jefe de Marina en El Ferrol.
- 1732. Ministro principal de Armamentos Navales, año en que se le otorga el título de Marqués de la Ensenada.
- 1737. Secretario del Almirantazgo e Instituto de Marina.
- 1740. Secretario de Estado y Caballero de Calatrava.
- 1743. Primer ministro.

Ascensión en la que tuvo mucho que ver Patiño y Campillo sobre todo el primero, quien lo descubrió, lanzó, formó y hasta le dio gloria.

— El segundo período es el de la madurez política y monopolio del poder, período que se inicia en 1743 y finaliza en 1754, años en los que acumula una serie de cargos: Secretario de Hacienda, Marina, Guerra e Indias; Superintendente de Rentas Generales del Millón del Reino; Notario de los Reinos de España; Superintendente General del Almirantazgo; Capitán General del Ejército y Marina; Secretario de la Reina y Consejero de Estado.

— En cuanto a la tercera fase la de la caída y confinamiento, es consecuencia, como tantos otros ejemplos que ofrece nuestra historia, de rivalidades personales y celos de los propios políticos españoles.

Claro es que, en esa caída, tendrá mucho que ver Inglaterra, país que desde hacía muchos años había señalado a Ensenada como un terrible rival, desde el mismo momento en que observó su empeño y tesón por hacer resurgir el poder naval español y convertir a nuestra patria en una gran potencia marítima.

Aunque ese poder lo alcanza en 1743 reinando Felipe V, los tres años que va a ejercer con dicho soberano le servirán de reflexión y preparación para la gran obra que piensa y desea emprender y que va a fructificar y desarro-

llar con Fernando VI, quien le convertirá en uno de los políticos de talla universal, aunque por desgracia, entre nosotros continúe siendo un personaje distorsionado y muy poco conocido, como suele acaecer con nuestros grandes hombres.

Al subir al trono Fernando VI y una vez que el soberano confirma en sus cargos a Ensenada, éste se apresura a redactar por sí mismo, una directiva de actuación política y estratégica en la que condensa de forma detallada su pensamiento y establece sus líneas de acción o actuación. Para ello aplica una metodología propia de tiempos muy modernos, tanto, que ciertos historiadores lo han calificado de semejante a la que se estudia en las actuales escuelas de Estado Mayor, apresurándose a establecer y destacar el primer objetivo o finalidad política de su plan, que no es otro, que mantener la paz a lo largo del reinado aunque, eso sí, matice y deje bien sentado que *"no la hay segura si se obtiene con falta de decoro o con descrédito de quien la ajusta"*.

Es un objetivo lógico para una nación hasta hacía poco sometida a múltiples y continuos conflictos y, como señala, *"por ser el clamor de los pueblos y aspiración suprema del soberano"*. No obstante se debe reconocer que dicho objetivo, que por todos los medios tratara de alcanzar, responde más a una visión pragmática y realista del escenario internacional y nacional que a sus propios sentimientos, puesto que así lo aconsejaba, no solamente los crecientes gastos militares y desgaste originado por una guerra que prácticamente acababa de finalizar, cargas que habían incidido sobre el pueblo a través de tasas e impuestos, sino, también, por la necesidad de fomentar el comercio exterior e interior, la agricultura y la industria, esferas cuyas actividades se habían visto paralizadas cuando no arruinadas y como advierte *"para que los tesoros de las Indias se aprovechen en España y no sean consumidos en gastos bélicos o se dirijan al extranjero"*.

Claro es que al mismo tiempo comprendía que, para conseguir esa paz, era preciso mantenerse en una posición de fuerza *"para que vean los enemigos que hay igual disposición en el rey para empuñar la espada que para ceñir las sienes con olivo"*, es decir, lo que propugnaba era conservar a España en paz a través de una neutralidad armada, evitando por igual las presiones extranjeras y manteniéndose distante de aquellas potencias que pretendieran involucrar a España en sus privativos conflictos.

Establecido ese primer y supremo objetivo político, Ensenada consagró sus energías a incidir en una serie de campos y esferas a través de una serie de directrices y decisiones que nos han llegado exponiendo, en cada caso, con clarividencia cómo veía y preveía resolver los problemas políticos, económicos, estratégicos, militares y navales, sectores o pilares sobre los que sustentara su idea política.

Como era lógico, en sus planteamientos, en las esferas política y estratégica, únicas que en este trabajo contemplamos, lo primero que se imponía era efectuar un estudio y análisis de las amenazas, basándose en tres factores: estudio de la coyuntura internacional, estudio de los objetivos visibles que estimaba pretendían alcanzar las potencias extranjeras potencialmente

hostiles y, por último, análisis y evaluación de los diferentes potenciales bélicos.

Producto de sus reflexiones, del estudio efectuado y como era de prever, Inglaterra aparecía como la amenaza potencialmente más peligrosa *"porque las ventajas que logre Inglaterra pueden ser el exterminio de las Indias"*. La consecución de la paz de Utrecht había supuesto no solamente un rudo golpe para la monarquía sino un aldabonazo que resonó ampliamente en los sectores rectores de la política española, pues advirtieron que Inglaterra aspiraría con la Paz alcanzar ventajas positivas para su comercio.

Si por una parte la paz alcanzada con Inglaterra había supuesto una tregua y hasta alivio, también permitió observar con claridad los enormes contenciosos y problemas pendientes por los que, en su opinión, era preciso *"buscarla sin humillarse"*, aunque reconocía que *"se encontrarán muchas dificultades para llegar a una inteligencia con aquel país, no porque Inglaterra sea opuesta a la paz, sino por índole de los problemas que nos oponen"*.

En el ámbito que tratamos y con independencia del litigio sobre los nuevos límites de la Florida y a otras partes de América, de los impedimentos que Inglaterra ofrecía a nuestras flotas pesqueras de bacalao en Terranova y la cuestión relativa a las "compañías de tráfico de negros", los principales problemas pendientes con Inglaterra eran los siguientes:

— Pretensión inglesa de comerciar y navegar sin restricciones por todas las aguas de la Monarquía, especialmente, las americanas. En opinión de Ensenada *"concederles la libre navegación no es posible sin abandonar las Indias; restringirla como pretendemos, tampoco es practicable, por lo que entre los dos extremos se ha de procurar alguna senda"*, dictando una serie de medidas de compromiso que, bien sabía, no serían aceptados por Londres.

— El otro litigio que consideraba era el de Gibraltar, que no cesaría en reivindicar aunque, como hombre realista que era, estimaba que debía abordarse *"cuando se halle la Monarquía con el vigor que no será difícil que cobre en pocos años de tranquilidad y aplicación"*.

En cualquiera de los casos frente a esa prioritaria amenaza, todo nuevo conflicto tendría por escenario la mar.

De ahí la idea de Ensenada de contar con un fuerte poder naval, capaz de hacer frente a previsibles conflictos y para mantener abierto el tráfico de las Indias las derrotas del Atlántico, lo que sólo podría asegurarse con el dominio de dicho mar.

Sus ideas en ese sentido quedan reflejadas en la carta que dirigió al rey, desde Aranjuez, el 28 de mayo de 1748 en la que decía: *"si España hubiera de poner una Escuadra de 40 navíos de línea sobre el Cabo Finisterre, otra de 15 ó 20 en los mares de Cartagena, fortificando en Galicia puertos de retirada... y al mismo tiempo se hubiese fomentado y abrazado el corso, no habría querido guerras la Inglaterra con la España"*. Por otra parte estimaba que *"no hay potencia en el mundo que necesite más fuerzas marítimas que las de España pues, es penín-*

*sula y tiene que guardar vastísimos dominios en América que le pertenecen”, pensamiento al que añadía: “Y mientras España no tenga una Marina competente, no será considerada por Francia e Inglaterra sus émulos más inmediatos.”*

Hay que recordar que en las primeras décadas del siglo XVIII España no tenía una Marina de Guerra capaz de defender sus intereses. Por otra parte, la construcción de grandes navíos de guerra había desaparecido de nuestro litoral, especialmente de Andalucía e incluso estaba totalmente prohibido que buques construidos en esa región pudiesen navegar a las Indias, orden que se recordaba a los capitanes de los buques que partían de Cádiz, prohibición que tenía su origen en la mala calidad de las maderas de la región. Por otra parte sólo existían dos armadas en la Península: la de la Mar Océano y la de Avería, ambas con base en Cádiz, apoyándose en una estructura verdaderamente ridícula, al no existir un arsenal de apoyo que se crearía a lo largo del siglo, el primero de ellos en La Carraca según decisión de Patiño, cuyo nombre lo fijaría posteriormente una Real Orden de 3 de octubre de 1752 y menos aún, diques secos de carenar que comenzarían a construirse a partir de 1753, asimismo el primero en La Carraca.

A este condicionamiento que no será otro que asegurar los enlaces con las Indias es al que, como veremos, responderán los objetivos de fuerza y apoyo de su programa naval, que puede presentarse, sin duda alguna, como el primer programa naval de nuestra historia, y en el que, asimismo por primera vez se atendía a sus cuatro pilares básicos; personal, material, organización e infraestructura.

Asimismo el aprovechamiento de la ría de El Ferrol y la creación del Arsenal, indicaba una percepción geoestratégica de esa amenaza que resumía en la frase *“las indias se defienden en el Canal de la Mancha”*.

En vías de eliminación los contenciosos con Austria como segunda amenaza aparecía Francia.

Como sucede con todo hombre público, durante toda su vida pesó sobre Ensenada el anatema de ser un ferviente servidor de los intereses del país vecino, mereciendo esa acusación, por sí sola, un meditado y profundo análisis que no se ha efectuado.

Si algo caracteriza su figura es la del profundo sentido nacional que imprimió a su política *“si alguna vez me veis preferir la bandera francesa al pabellón español hacedme arrestar y ahorcar como el mayor bribón que jamás existió en la tierra”*, sentido de lo nacional, resultado de un detallado análisis y conocimiento de la realidad interior, exterior y de los intereses que exigía su patria.

Sin duda alguna siempre existió en Ensenada una abierta simpatía por Francia, pero también, no cabe duda, que Keene embajador inglés en España, intentó y hasta logró mitificarla, hasta el punto de que dicha acusación ha sido una fuente de inspiración para los historiadores que han estudiado nuestro siglo XVIII.

Sin embargo, sus verdaderos afectos deben buscarse en su correspondencia e informaciones al soberano, en los que expone con franqueza sus

íntimos sentimientos. Es en esa correspondencia en donde puede observarse cómo advierte al monarca, tras la ruptura del tratado de Fointenebleau, de que no solamente no existía ningún lazo que le obligase con Francia sino que este país *"mostrara deseos de continuar la guerra —con Inglaterra— y de mantener su alianza con España, pero le mueve a ello el logro de sus fines aún a costa de nuestro daño"*. De ahí que aunque recomendaba mantener una buena relación de amistad con la nación vecina, no por ello se debía caer en ningún tipo de dependencia mientras la monarquía española no fuese fuerte para *"no exponernos al torrente de su poder"*; insistiendo en la necesidad de reforzar las plazas fuertes del Pirineo eliminando aquellas inútiles y obsoletas o las que exigían una excesiva guarnición y creando nuevas en lugares ventajosos, como las de Figueras, concebidas para equilibrar las ocho plazas fuertes que disponía Francia en el Rosellón, capaces de detener una penetración española.

Esas advertencias provenían al observar que por tierra la Península sólo podía ser atacada por Francia y Portugal, país este último del que descartaba cualquier tipo de amenaza, dadas las buenas relaciones entre ambos reinos, reforzadas por lazos familiares reales.

De ahí que con respecto a Francia insistiese, año tras año, en recomendar al soberano que viviésemos alerta y siguiésemos el desarrollo de la política francesa en su sentir *"potencia muy poderosa que aspira a la monarquía universal y está acostumbrada a dominar España y le será muy sensible perder este alto dominio"*.

Estas ideas encajaban perfectamente en el sentir de Fernando VI, en quien la total dependencia que con respecto a Francia había mantenido su padre, había originado en él sentimientos encontrados, pasando de una atracción inicial a una fase en la que predominaba el recelo y prevención, especialmente, a causa de las intromisiones de los embajadores franceses en los asuntos españoles y en su actuación como verdaderos ministros.

Esa realidad de las ideas de Ensenada con respecto a Francia, quedaron claramente reflejadas en la carta remitida por el embajador francés, obispo de Rennes, a su soberano a la muerte de Felipe V *"el gobierno español ha sido francés durante Luis XIV, italiano el resto del reino de Felipe, ahora va a ser castellano y nacional"*; frases que, por sí solas, demuestran lo que Francia esperaba de la actuación en el poder del Marqués.

Aunque en su línea política buscara siempre mantener unas buenas relaciones con Francia, *"para que esta nación no se anime contra España, antes bien procure cultivar la buena correspondencia con ella"*, no por ello descartará dicha amenaza y, de ahí, la reestructuración y fortalecimiento del ejército de tierra, aunque en 1751 reconoce que *"proponer a V. M. tenga iguales fuerzas de tierra que las de Francia... sería delirio pues ni la población de España lo permite ni el erario puede suplir tan formidables gastos"*; a lo que añade: *"pero proponer que no se aumente el ejército y no se haga una decente marina, sería querer que España continuase subordinada a la Francia por tierra y a la Inglaterra por mar"*.

Para potenciar el ejército, frente a esa posible amenaza francesa, estimaba Ensenada que, con independencia de mantener los batallones de milicias y completar los regimientos de veteranos, para guarnecer las plazas menos expuestas, era preciso crear 41 batallones y 57 escuadrones, al considerar a la Caballería como el arma de mayor eficacia y prestigio, fuerzas que se añadirían a los 133 batallones de Infantería y 68 escuadrones desplazados a lo largo y ancho de la Monarquía, y a los 59 escuadrones disponibles como fuerza de maniobra.

Así, en su opinión, podrían defenderse las plazas de frontera con honor *“repartiendo con prudencia la Infantería y acudiendo 25.000 caballos que es opinión común entre los generales españoles que se puede deshacer un ejército francés de 200.000 combatientes, porque no podrán ocupar más terreno que el que pise, porque la Caballería los embarazara hacer destacamentos y les cortará los convoyes”*.

Finalmente, en su ideario político-estratégico preconizaba establecer *“una tregua con los moros”*, refiriéndose a los de las costas argelinas. Comprendía que era preciso llegar a algún tipo de acuerdo, pues el norte de Africa, se había convertido en una especie de *“cáncer”* para nuestros esfuerzos, al obligarnos a una continua vigilancia de la acción de los piratas berberiscos. Prueba de ese desgaste, era no solamente el considerable número de embarcaciones mediterráneas consagradas a combatir esa acción guerrillera, sino que cada embarcación llevaba un refuerzo de 25 hombres de guerra, cuando buques ingleses de idéntico tonelaje incluían 6, conjunto de gente que como decía Ensenada: *“liberados de aquella vigilancia tendríamos marinería para armar 20 navíos”*.

Centrándonos en el aspecto naval o, mejor dicho, en los esfuerzos del marqués de la Ensenada para constituir un fuerte poder naval, que consideraba fundamento de la irradiación y afirmación del poder del Estado, ideas que materializó incluso siendo ya Primer Ministro y Ministro de Hacienda, Indias, Marina y Guerra y que hizo públicas en la memoria al rey fechada en Aranjuez el 28 de mayo de 1740, llama la atención que sus ideas no las expuso de forma deslabazada y anárquica, sino ordenadas, clasificadas y respondiendo a conceptos funcionales y, por tanto, de nuestros días, al agruparlas en las cinco esferas tradicionales que continúan conservándose.

La primera esfera se refería al campo operativo estableciendo, como veremos, unos claros objetivos de fuerza y unas misiones a las fuerzas navales; la segunda vertiente incidía en el campo personal, donde destaca no solamente su cédula para la formación de las matriculas de mar sino el envío de comisiones y oficiales al extranjero para formarse o la fundación de centros de enseñanza o investigación como el Observatorio Astronómico de la Armada de San Fernando o los Colegios de Medicina y Cirugía Navales antecedentes de la primera Facultad de Medicina de España; en la esfera económica impulsó la redacción de un reglamento de sueldos y retribuciones, algo inédito y tema de verdadera trascendencia puesto que, hasta allí, las pagas y soldadas se suministraban de forma anárquica, cuando se paga-

ban; en la esfera logística o de apoyo a la fuerza, Ensenada multiplicó sus esfuerzos, impulsando la creación, reestructuración y organización de los arsenales así como sobre el mantenimiento y sostenimiento de la fuerza. Por último, en el campo orgánico dio origen de las Ordenanzas Generales de la Armada de 1748.

Dentro de su política naval, presidía en él una idea de innovación. En su opinión toda política personal, material y organización naval y militar, para ser eficaz, debía gozar de una continuidad en el tiempo, denunciando y dejando claramente sentado que la decadencia naval y militar española se debía a que, cada vez que un personaje se había hecho responsable de un cargo, había impuesto sus propios criterios pues era “punto de honor” repudiar y modificar los proyectos de su antecesor.

Otra idea que la patentizó en la frase *“hemos de sanar o curar de la alucinación de creer que tenemos Marina adquiriendo barcos y personal”*, indicaba que, para poseer una marina eficiente, se necesitaba además de los barcos, es decir del material a flote, acopios, pertrechos, provisiones, dotaciones adiestradas, mandos cualificados, arsenales eficientes, etc., es decir, todo lo necesario para sostener operativamente a la fuerza naval que España podía mantener. Deseamos recalcar la palabra podía o en palabras del propio Ensenada *“sin finjir que se tiene más poder que el que se tiene”*, al sentir que los límites económicos incidían y se imponían en la constitución de una armada nacional y que el apoyo logístico era esencial, idea en la que asimismo se adelantó a su tiempo y que por desgracia sería olvidada a finales del siglo XVIII y a lo largo del XIX y parte del XX.

Otra muestra de la clarividencia de este hombre quedó reflejada en otra frase: *“cuando pienso en las necesidades de España, me prevengo contra una tentación peligrosísima, el seguir en política naval el ejemplo de los extraños”*. Estimaba que aunque del exterior se aprendía y era preciso extraer consecuencia, había que cuidar no trasplantar ideas y creaciones exóticas de todo los órdenes a países en condiciones totalmente diferentes por lo que escribía: *“Cuando oigo hablar de Inglaterra y el menor ademán trasladarlo a España, tiemblo, porque lo que allí fructifica aquí podría ser estéril.”* De igual modo opinaba que tampoco podía copiarse del modelo francés, pues en su parecer las decisiones de aquel reino siempre adolecían del peso o rémora de la acción de una administración que como señalaba *“en su simétrica complicación es incorregible”*.

Con respecto al campo operativo el programa naval de Ensenada, elevado al Rey en una memoria titulada “Exposición sobre el fomento de la Marina” fechada, como ya hemos dicho, en Aranjuez el 28 de mayo de 1740, encerraba los objetivos de fuerza y apoyo y comenzaba con la siguiente frase: *“Señor. Sin Marina no puede ser respetada la monarquía española”* presentando al soberano el lastimoso estado de la Armada *“que sólo tiene presentemente 18 navíos y 15 embarcaciones menores, mientras Inglaterra cuenta con 100 navíos y 188 embarcaciones menores”*, considerando que existía un desequilibrio peligrosísimo y patente que justificaba la obtención de los objeti-



vos de fuerza que proponía. Eso significa que la proporción de buques con Inglaterra cuando Ensenada diseña su plan, era de 1 a 9 y, en esa proporción, y a título de ejemplo, diremos que en navíos de 80 cañones, España contaba con 2 contra 15 Inglaterra; de 60 cañones la proporción era de 5 contra 27 y en navíos de 50 cañones de 2 contra 35. No obstante su programa naval o rearme fue objeto de grandes polémicas al enfrentarse quienes pretendían alcanzar un poder en la mar que fuese capaz de restringir al máximo la libre navegación del tráfico inglés en el Atlántico y en las Indias, y quienes, más realistas, pero también más despreocupados y acomodaticios, pretendían no poder ningún tipo de trabas a dicha navegación.

De lo que no cabe duda, es que Ensenada era consciente que jamás podría alcanzar e igualar al poder marítimo inglés, como señalan las siguientes frases al soberano: *“yo no diré que pueda Vuestra Majestad en pocos años tener una Marina que compita con la de Inglaterra porque aunque hubiera caudales para hacerla no hay gente para tripularla pero sí que es fácil tener Vuestra Majestad el número de bajeles que basta para que, unidos con los de Francia, se prive a los ingleses el dominio que tiene adquirido sobre el mar”*.

En ese programa aparecían los siguientes objetivos de fuerza:

— Construcción de seis navíos anuales, en cada uno de los astilleros de El Ferrol, Cádiz y Cartagena.

En ese esfuerzo, llamaría poderosamente la atención la construcción simultánea, en El Ferrol, de 12 navíos, que recibirían el nombre de “Los Doce Apóstoles” de los cuales 9 montaban 74 cañones, 2 con 68 piezas y 1 con bocas de fuego, esfuerzo que merecería unos versos que se popularizarían, debidos a Jacobo Saundecer.

Continuando con los objetivos de fuerza el plan asimismo preveía:

- Construcción de 3 navíos anuales en los astilleros de La Habana.
- Armamento de 8 bajeles para la vigilancia y patrulla de las aguas de América y vengan de ellas a Europa.
- Construcción de 6 bajeles para emplear contra los moros y resguardar las costas de España.

Prosiguiendo después con los objetivos de apoyo o de infraestructura, de los que después hablaremos, y que deben resaltarse pues indican su forma lógica y coherente de pensar sobre las necesidades que la fuerza naval requería en tierra.

Como era lógico dicho programa naval no solamente requería o se materializaba en los objetivos de fuerza, es decir, en los navíos, sino que establecía y asignaba unas misiones que dejó claramente establecidas, así como su articulación operativa.

Los 21 navíos anuales que se debían construir en los astilleros de Cartagena, Cádiz, El Ferrol y La Habana constituirían la fuerza de alta mar o de

batalla con la misión de alcanzar el dominio del mar, es decir el dominio del Atlántico y dar cobertura lejana al tráfico ultramarino.

En cuanto a los 8 bajeles que estimaba debían operar en aguas americanas e ir y venir protegiendo los convoyes a la Península, se trataba de los que hoy encuadramos en las fuerzas de protección al tráfico marítimo y su misión sería otorgar protección cercana a los convoyes.

Por último, los bajeles diseñados para combatir las incursiones berberiscas, contra las costas de España, respondían a lo que actualmente denominamos fuerzas sutiles de defensa de costas.

Como advertimos, concibió idénticas misiones para las fuerzas que debían operar en el siglo XVIII, que las que se asignan a las fuerzas navales de nuestro tiempo.

A este respecto diremos que en sólo diez años de gobierno, la labor de Ensenada lograría reducir la proporción de navíos, con respecto a Inglaterra, pasándose de aquel 1 a 9, a la de 1 a 2, gracias a la construcción de 66 navíos y fragatas. Esta cifra aún estaría lejos de la que había previsto en su plan, construir 60 navíos de línea, 44 fragatas y 22 unidades menores, pero si no lo consiguió, se debió, sin duda alguna, a su prematura caída y exilio.

Con respecto al campo del personal, el problema principal se centraba en la falta de dotaciones, que rápidamente captó "*el escollo que hay que vencer es el de la marinería*"; y debido a varios factores: disminución del tráfico marítimo consecuencia de la inseguridad de las derrotas oceánicas; abandono paulatino de la práctica de la pesca como consecuencia de las incursiones berberiscas que inducía a las poblaciones del litoral a rehuir todo contacto con la mar; el duro trato que imperaba a bordo de los buques de guerra; la falta de pagas; restricciones para comerciar con América desde ciertos puertos, etc.

Para paliar tales inconvenientes el marqués de la Ensenada actuó en varios frentes: obligación de pagar regular y puntualmente a las dotaciones; y algo muy importante, pues se descubría en él una inquietud social inherente y proponía "*socorrer a los familiares de los que embarcan y tratar bien a los extranjeros que acuden*"; autorización de libertad de comercio con América desde cualquier puerto de España con arreglos de leyes y ordenanzas; concesión de exenciones a los que se empleasen en la navegación y comercio; privilegios a las industrias marítimas; fomento de la pesca, procurando, para ello, neutralizar el peligro de las incursiones de piratas berberiscos, especialmente en el Mediterráneo, puesto que la navegación entre Cataluña y Mallorca había llegado a ser problemática; reglamentación de la vida a bordo a través de nuevas ordenanzas, debiendo destacar la Ordenanza de Matriculas de 1 de enero de 1751.

Con respecto a la infraestructura u objetivos de apoyo a la fuerza, Ensenada, asimismo, se adelantó a su tiempo, nos atreveríamos a decir en más de un siglo. Para el Ministro, el poder naval y militar español debía fomentarse y levantarse evitando acudir a compras masivas en el extranjero, pero consciente de nuestra inferioridad tecnológica y económica admitía y propug-

naba atraer técnicos de otros países y hasta capitales hacia España, favoreciendo a aquél que deseara instalar artilleros en nuestra patria. La contrapartida no era otra que evitar que tales concesiones se mantuviesen a largo plazo pues en tal caso, se caería en un nuevo monopolio extranjero. Su idea quedaba condensada en la siguiente frase que "*nos aseguren al fin de la jornada la posesión del establecimiento*", es decir, preveía ya una política de nacionalizaciones.

Esa política de atracción la puso en marcha estableciendo contacto con varios países, especialmente, con Inglaterra, pese a ser nuestra potencial enemiga, viajando Jorge Juan a Londres con el encargo de contratar construcciones de navíos, quienes debían venir acompañados de un cuadro de técnicos y advirtiéndoles que "*no se enteren las autoridades inglesas*".

Fruto de esta misión de Jorge Juan fue la paulatina llegada a España de técnicos extranjeros, siendo Henry Sayers, maestro de jarcía, el primero en presentarse en El Ferrol el 18 de noviembre de 1749. A éste le siguieron otros como Richard Rooth que se asignó a ese mismo arsenal, Edward Bryant que viajó a Cartagena, Mateo Mullan a Cádiz y David Howell a Guarnizo junto con Almad Hill, quien llegaría a ser delineante general y maestro de construcción de la Academia de Guardiamarinas. Entre los subalternos citaremos a los maestros Thomas Hewer, Janes Turner, Richard Steynard, Cristófer Waters, John Laughan, Abraham Guill, John Bakers, etc.

A ellos habría que añadir seis contra maestros de construcciones, tres escultores, siete maestros de armar y aparejar, dos caldereros, ocho aserradores, dos herreros, dos motoneros, dos barrenos, diecisiete carpinteros de ribera, doce carpinteros de lo blanco, dos purificadores de piedra y expertos en pudrición y un número indeterminado de intérpretes y criados.

Como era lógico el incentivo que les atraía residía en los emolumentos prometidos, unos 18.000 reales/año para los ayudantes, sueldo excelente a mediados del siglo XVIII y hasta 55.000 reales anuales para los constructores que, como los técnicos, casi sin excepción, se quedarían en España integrándose en nuestra sociedad.

Por su parte, Antonio de Ulloa marchó con idéntica misión a Holanda, logrando contratar constructores y técnicos, quienes llegarían a España entre 1750 y 1752, la mayor parte expertos en lonas y jarcias. Entre ellos cabe citar a Juan Graft, Floro Timons, Jacobo Sonnerman, Juan Hankszargull, Baltasar Beinteyn, etc.

A ese extenso núcleo se añadieron 55 genoveses, carpinteros de ribera, llegados en 1753 a Cádiz y hasta 3 ingleses, que se afectaron al astillero de Jubia.

El gran mérito de esa política, que logró en breve espacio de tiempo que en El Ferrol se pusiesen doce quillas simultáneamente, en otras tantas gradas, los navíos conocidos como doce apóstoles, es que ese núcleo crearía escuela, es decir, que a su sombra crecieron y se formaron una legión de técnicos españoles que se familiarizaron e impusieron en las innovaciones que, en materia naval, surgían y se imponían en Europa.

Siguiendo con el apoyo a la fuerza, cabe asimismo citar las siguientes previsiones o realizaciones:

- Reglamento para fábrica de lonas.
- Reglamento sobre gruesos aparejos.
- Impulso a la fábrica de anclas de Guipúzcoa.
- Nueva vida a los astilleros de Guarnizo, prácticamente abandonados desde 1739 y que reflotaría Fernández de Velasco, con el apoyo de Ensenada.
- Remodelación de la fábrica de artillería de La Cavada y Lierganes, con la instalación de 5 nuevos hornos de fusión y 2 de reverbero, en los que pesó decisivamente el trabajo del marqués de Villacastil.

En ese campo, aunque no vayamos a profundizar, podemos también incluir la fundación:

- Colegio de Médicos y Cirujanos de Cádiz, cuya idea debe atribuirse a Pedro Virgili. De aquí saldrían los profesores que en 1764 y 1780 fundarían y dirigirían los Colegios de Barcelona y Madrid, respectivamente.
- Colegio o Academia de Guardiamarinas de Cádiz.
- Fundación del Observatorio de Cádiz.

Pero con ello no bastaba pues era consciente el marqués, que las continuas reformas de ordenanzas y reglamentos de los arsenales en épocas anteriores y la multiplicidad de astilleros había conducido a que los buques del Estado se eternizasen en las gradas y se armasen con defectos. Para paliar ese mal, Ensenada adivinó el camino que debía seguir que, no era otro, que potenciar aquellos astilleros que los presupuestos pudiesen dotarlos y sostenerlos con decoro y eficiencia, eliminando aquellos otros improvisados para la construcción de un determinado navío que implicaban una carga para el erario. Asimismo aquéllos del propio Estado, como los de Cataluña, que se habían polarizado a la construcción de unos tipos de barcos ya obsoletos en el tiempo, como por ejemplo, eran las galeras.

La experiencia que había acumulado el marqués de la Ensenada, a su paso por diferentes destinos en astilleros, Ministerio y Almirantazgo, le condujo a ratificarse en una idea que le obsesionaba desde hacía años. Esa idea se relacionaba con la política seguida en la construcción de navíos, que prácticamente no había variado desde hacía siglos, y se basaba en concebir que el problema naval se resolvía limitándose a echar buques al agua y engrosar con ellos las listas de las armadas, sin preverse, en ningún caso, su conservación y mantenimiento preventivo a lo largo de la vida del buque.

En 1748 terminó con dicha situación ordenando que, en lo sucesivo, se aplicasen a las unidades navales una serie de medidas para su conservación, prescribiendo la necesidad de calafateados, recorridas y un carenado total cada tres o cuatro años, sistema que ofrecía la ventaja no solamente de

prolongar la vida de los buques, sino de que saliesen más baratos, pues se evitaba relevarlos con nuevas construcciones.

El resultado de esa política, que en nuestros días es factor fundamental y prioritario en todas las marinas del mundo y se aplica a través de lo que se conoce como Apoyo Logístico Integrado, vino a ampliar la vida media de los barcos, pasándose de doce años y medio de los construidos entre 1714 y 1724, a 31 años para los 74 navíos de línea proyectados entre 1750 y 1774, incidiendo en el extraordinario aumento de la fuerza ofensiva española en la mar. La eficacia de esos mantenimientos y recorridos nos la muestra el hecho de que el navío "El Guerrero" de 74 cañones, construido en El Ferrol en 1755, no necesitó carenarse hasta 1767, prolongando su vida hasta 1844, en tanto que el navío "Soberano" construido asimismo en El Ferrol, en 1754, sería desguazado en 1854.

Posteriormente por olvidarse muchos de esos preceptos, la vida media de las construcciones navales volvería a decaer pues para los botados entre 1777 y 1800 no pasó de 22,5 años, aunque no se deba olvidar que en esa prolongación influía, también, de manera decisiva, la madera empleada en los cascos.

Esa política es la que obligó a contar con un elemento imprescindible, el dique seco de carenar, siendo consciente Ensenada y sus asesores de que el método hasta allí empleado, en casi todo el mundo, afectaba negativamente a las unidades, método que no era otro que "dar el costado", es decir, tumbar el barco paralelamente sobre la playa o apoyarlo sobre un pontón o casco viejo.

Realmente, aunque ya en el siglo XVI se nos habla de la existencia de ciertos diques de carenar en el norte de Europa, éstos no se prodigaron ni existían en España al aparecer Ensenada, quien, en 1750, inició las obras de los dos de Cartagena que serían los primeros que aparecían en todo el Mediterráneo, terminándose el primero de ellos en 1754 y siendo la fragata "Astea" y el navío "El Terrible", en 1758, los dos primeros barcos en utilizar ambos. Poco después se iniciaron idénticas obras en El Ferrol, entrando en servicio el primer dique seco en 1762, con el navío "El Diligente" y el segundo, en 1764, con la fragata "Esmeralda".

Esa política es la que conduciría a que la Marina dispusiese, al finalizar el siglo, de siete diques de carenar en seco, si contamos los tres que se construirían en Cádiz, convirtiéndose Ensenada en una especie de pionero en este campo, aunque, sea verdad, que los costes sobrepasaron en un 20% lo que se había previsto.

Otros hitos importantes de la obra de Ensenada en ese campo se resumen en los siguientes:

— Ampliación del astillero de La Habana, especializado en la construcción de navíos de línea, astillero en el que se construirían veinte gradas para construir veinte buques simultáneamente.

— Construcción de la dársena de El Ferrol, obra finalizada en 1767,

capaz de albergar 70 navíos que en lo sucesivo quedarían amarrados, evitando los peligros que hasta allí implicaba el tener que fondear a la gira, en la bahía, con el peligro de garrear las anclas y soportar los temporales del invierno.

— Especialización de los astilleros, idea vigente en nuestros propios días. Ensenada dictaminó que El Ferrol, La Habana y Cádiz se polarizaran a la construcción de navíos de línea y fragatas, en tanto que, en Cartagena se construirían jabeques, bergantines y buques menores con los que constituir la fuerza de protección y vigilancia costera, capaz de hacer frente y neutralizar las hasta entonces continuas incursiones de los piratas berberiscos.

— Paulatina condena del veterano astillero de Guarnizo, en el que, sin embargo, se construirían el 20% de los barcos aparecidos en ese siglo. Esa desaparición se relacionaba con el auge que iría tomando el arsenal de El Ferrol.

— Desmantelamiento de los astilleros de Barcelona, a partir de 1748, por razones ya apuntadas.

— Limitación muy acusada de inversiones en los pequeños astilleros de Guayaquil, Veracruz, Cartagena de Indias y Cavite y otros, en lo sucesivo polarizados a la construcción de embarcaciones de muy escaso tonelaje.

Por el contrario y en relación con América, una vertiente que no descuida y que no ha sido suficientemente estudiada se relaciona con la fortificación y defensa de puertos, en general y de un área que aparecía como nuestro Talón de Aquiles, en particular, como era la región del Caribe. A este respecto, tras formar una Junta Asesora en el tema, presidida por Eslava, impulsó, la última vez que se impulsaría, las defensas de los puertos y arsenales de Portobelo, Chagres, Darien, Cartagena de Indias, Cumanal y Fuerte Arayo, así como La Habana, puerto que consideró en mayo de 1752, por su situación geoestratégica como eje de todo despliegue y defensa en el Caribe, diez años antes que Carlos III, en 1762, prestara atención a esa plaza, ante una inminente guerra con Inglaterra.

— Finalmente, abandono de las gradas del Esteiro en El Ferrol, tras la botadura en 1740 de los navíos "Asia" y "San Fernando", para convertirlo en un depósito de armas.

Otra vertiente importante sobre la que incidió Ensenada, se relaciona con los tipos de buques y navíos, esfera en los que tomó decisiones de gran trascendencia.

Por lo pronto, después de analizar la batalla de Cabo Pasaro, decidió que no volviesen a construirse galeras, de las que en 1745 aún poseíamos siete, al haberse revelado en dicha batalla impotentes para oponerse al armamento de los navíos de guerra ingleses, decisión que conllevaría la desaparición del tradicional impuesto de cruzada que se consumía en esa clase de construcciones, desviándose los fondos aún existentes, en aquella fecha, hacia las obras del arsenal de Cartagena.

Con respecto al tipo de unidades, Ensenada atisbó que éstas no debían

responder al capricho de lo que el llamaba "*autoridades técnicas*", pues estimaba que los razonamientos técnicos imponían fijar a priori la proporción que debía existir entre el tonelaje del conjunto de las armadas y el número de unidades que debían componerlas.

En su sentir, las características de los armamentos navales se debían relacionar con el vertiginoso progreso de la artillería, el arma reina naval, y, en consecuencia, con la necesidad de que el cañón, para mejorar su precisión, dispusiese de una mayor estabilidad de plataforma de tiro, dato a tener en cuenta en todo proyecto, lo que condujo a lograr buques de alto tonelaje capaces de acumular el mayor número posible de piezas. Fue así, como se pasaría de las 700 y 800 toneladas de los buques del siglo XVII y primer tercio del siglo XVIII, a los navíos de hasta 2.000 toneladas, de tres puentes, con 70 a 80 cañones, tipo de barco que se incorporaría a las flotas a partir de 1765.

Asimismo entrevió que esas transformaciones debían verse acompañadas por mejoras en la protección, primero para no dejar indefenso un armamento tan valioso y, luego, porque debía existir una correlación o equilibrio entre los elementos defensivos y ofensivos de un buque. Como puede apreciarse se adelantó en un siglo a unas ideas que originarían grandes polémicas a mediados del siglo XIX, relacionadas con el binomio potencia de fuego o de un proyectil y protección del casco, que llevaría al advenimiento de la coraza de los buques, artillería acasamatada y obus, de cada vez, mayor calibre.

Por otra parte, buscando la homogeneidad y mejora en las características, en 1752 Ensenada decidió que se abandonase el sistema hasta allí imperante en casi todo el mundo, para el diseño de buques y que quedaba resumido en la siguiente frase: "*Cuando Su Majestad ordena la construcción de un navío y fija su tamaño el intendente reúne a los carpinteros de plantilla y les ordena hacer a cada uno un presupuesto y un plano, eligiendo el que le parece más conveniente.*"

En lo sucesivo, en lugar de levantar un plano para cada buque, que originaba que ninguno fuese semejante, los navíos se construirían según el plano diseñado por un constructor de prestigio, similares a los de los buques ya en servicio, que habían demostrado poseer una cualidades marineras y militares sobresalientes o de diseños extranjeros, franceses o ingleses, copiados o inspirados en presas capturadas. En todos los casos esos planos los analizaría la Junta de Constructores por él creada siendo el "Velasco" el primer buque que salió según estas ideas, botado en 1764 y armado de 70 cañones, con unas dimensiones de 92 codos y 18 pulgadas de eslora, 23 codos y 10 pulgadas de manga, y 1.691 toneladas de desplazamiento.

Esta decisión coincidió con otra que rompía, asimismo, con una tradición de siglos, la supresión de las esculturas en la popa de los navíos "*que si los adornos son de gusto para la vista en nada aprovechan para la guerra ni para la mar*".

Claro es que en la política naval de Ensenada aparecen dos puntos que muchos biógrafos han calificado de errores o puntos negros.

El primero se relaciona con el daño que ese rearme naval produjo a los bosques españoles, a partir de 1747, en el que comenzaron las talas masivas y sin que pueda paliar ese error la orden del Marqués de plantar dos millones de robles o las ordenanzas sobre plantíos de 1748.

Sin duda alguna, esas talas fueron fatales, especialmente para los bosques cantábricos, pues el volumen de las construcciones obligó a profundizar en los cortes pudiendo citarse, a título de ejemplo, los 160.000 grandes robles y hayas, así como un número ilimitado de pinos, cortados entre 1748 y 1754 con destino a los arsenales, razón que, al caer Ensenada, existiesen aún grandes stocks en aquéllos, valorándose el de El Ferrol en 200.000 doblones.

Sin embargo, no hay que olvidar que esas talas las requerían los intereses del Estado en aquellos momentos y que Ensenada trató de paliar sus negativos efectos a través de Ordenanzas y Reglamentos como el “Reglamento de maderas de roble”; la “Ordenanza de cría, conservación, plantíos y cortes de montes” que acarrearía la plantación de dos millones de robles o la Ordenanza que ordenaba el registro de la magnitud y riqueza forestal de todos los pinares peninsulares.

En cuanto al otro error que se le achaca, se relaciona con la supresión del Almirantazgo en 1748. En nuestro sentir, dicho organismo, concebido para colocar al infante Felipe, no tenía sentido mantenerlo cuando éste accedió como Soberano de Parma, Plasencia y Guestelle, puesto que en sus escasos once años de vida había servido únicamente para que Ensenada, como secretario de dicho organismo, lo utilizase y lo instrumentase para estudiar una serie de ideas que más tarde pondría en marcha como Secretario de Estado de Marina. En consecuencia, ya no servía para dirigir las grandes transformaciones de Ensenada y, menos aún, servir de órgano conductor de operaciones, pues estas funciones tenían su marco adecuado en la secretaría del ramo que desempeñaba.

En lo que respecta a la financiación de los proyectos militares y navales, el marqués de la Ensenada calculaba que era preciso aplicar 19 millones de escudos para potenciar el Ejército y 6 millones para la Marina, y puesto que los recursos alcanzaban solamente 27 millones, necesitaba aumentar los ingresos en 7 millones, si se querían consagrar 9 a las restantes obligaciones. A su entender era fácil de obtener con el establecimiento de una contribución única que proyectaba con el incremento de la venta del tabaco y de la sal, de rentas del comercio de la sal; cáñamo y madera, del desarrollo del comercio de manufacturas y frutos, de la redención de juros y de los desempeños de alcabalas, así como del producto de Indias. Asegurada esa potenciación el rey podría ser árbitro de la paz y de la guerra entre Francia e Inglaterra y aun en Europa pues las noticias de ese rearme *“causará respeto y contribuirá a la tranquilidad que se desea para aprovecharse de ella”*.

Aun cuando faltan estudios fehacientes, pese a existir en Simancas unos diez mil documentos que esperan una profunda y seria investigación, los



dineros procedentes de Indias pagaban más de la mitad de los gastos del rearme naval, procediendo el resto de los créditos que suministraba la Hacienda desde Madrid y aquéllos provenientes de las respectivas regiones o provincias vinculadas a Cádiz, El Ferrol y Cartagena, ya que, La Habana, se mantenía con dinero que parecía sobrar en Nuevo Méjico.

A este respecto hay que hacer constar que durante los años en que Ensenada se mantuvo en el poder, la importancia de los caudales que procedían de América, fueron inmensos pues, según documentos que existen, en el sexenio del 9 de enero de 1748 al 4 de marzo de 1754, se recibieron en oro y plata, en moneda labrada y en pasta con agregación de lo venido fuera de registro y en frutos, más de 3.077 millones de reales de vellón, de lo que no había precedente en los años anteriores ni los habrá en los posteriores a la Administración de Ensenada.

En 1750 Ensenada impuso un sistema más racional mediante la asignación de unos fondos fijos que atendieran las respectivas necesidades de cada astillero, pero la complejidad y amplitud de este problema escapa al tema que aquí nos congrega, por lo que únicamente señalaremos que con Ensenada se logra racionalizar los costes de las construcciones ya que nadie había logrado conocer con exactitud el coste de un buque.

Con su plan de racionalización y control Ensenada lograría, no solamente detener el alza constante del precio de las unidades, sino que a partir de 1750 se conociese con bastante exactitud el coste real de un navío de línea a fragata, pudiendo señalarse que el presupuesto para un navío de tres puentes ascendía a 455.000 pesos, es decir, unos 800 millones de pesetas de 1987.

Para finalizar, diremos, que cuando se encontraba en la cima de su gloria y en plena marcha sus transformaciones, la noche del 21 de abril de 1754, a los once años escasos de alcanzar el máximo poder, caía abatido por una trama española pero alentada, financiada y dirigida por Londres.

Era lógico que Keene, embajador británico en Madrid, comunicase la noticia rápidamente a su gobierno y señalase: *"los grandes proyectos de Ensenada sobre la Marina se han desvanecido, no se construirán más barcos"*, frases que desvelan la clase y el motivo que condujo a la caída de uno de los hombres que, ha sido calificado por un historiador de nuestro tiempo, como el Ministro más genuinamente español que ha gobernado los Reinos de España en los dos últimos siglos.

Evidentemente, ello explica que de los 163 buques con un tonelaje global de 141.200 tn. que dispondríamos a finales de 1795, resultado de la política iniciada por Patiño y Ensenada, en 1835, España sólo contase con 11 unidades desplazando 4.800 tn., sin que el episodio de Trafalgar pueda explicar tal desidia y abandono.

