

LOS HOMBRES DE LA ARMADA DESDE EL INICIO DE LA GUERRA

José CEPEDA GÓMEZ
Universidad Complutense

Introducción

Son muchos los testimonios que nos demuestran cómo existía, en el siglo XVIII, una clara conciencia de lo que significaba el poder naval. Daniel Defoe, que además de ser el autor de *Las aventuras de Robinson Crusoe*, tenía una larguísima trayectoria como armador, comerciante y agente de varios políticos ingleses del primer tercio del siglo XVIII, escribió que «... ser dueños del poder marítimo representaba serlo de todo el poder y de todo el comercio en Europa...» (*A Plan of the English Commerce*, 1728) (1).

Tarea nada fácil ésta de pretender el dominio de ese gran protagonista del siglo XVIII, el mar, ya que «el hombre del setecientos queda muy relegado a planos subalternos ante el rigor de los elementos naturales», marcando el espacio geográfico, la distancia, un *tempo* histórico muy diferente al nuestro (2).

Naturalmente son Inglaterra, Francia, Portugal y España los principales actores de esa lucha colonial y marítima. Los conflictos entre estos pueblos —en Europa y en sus colonias— han sido una constante en la época moderna, especialmente en el último de sus siglos. Gran Bretaña conocía sus limitaciones demográficas y continentales —sus Indias estaban atezadas por las de Francia y España— pero, consciente de la ventaja que le confería la insularidad, pondrá todos sus recursos financieros y diplomáticos al servicio de un objetivo primordial, básico: fortalecer su Marina e impedir, al mismo tiempo, la supremacía naval de los Borbones. Y lo consiguió: en ninguna de las guerras, numerosas, que sostuvo en el siglo XVIII, la Flota de Su Majestad Británica fue menor de la que franceses y españoles juntos podían oponerle.

Es esto lo que explica muchas de las grandes líneas diplomáticas seguidas por la corte de San Jaime durante todo el siglo XVIII en su relación con los descendientes de Luis XIV: dificultar la recuperación de las Marinas de sus antagonistas será su principal empeño. Buscando ese objetivo, hace todo lo posible para impedir que las flotas mercantes de Versalles o Madrid sirvan de escuela práctica a sus marinos de combate; de aquí su obstinación en restringir

(1) Hay una edición, publicada en Nueva York por Augustus M. Kelley Publishers en 1967. Vid. FLYNN, Christopher: «Nationalism, Commerce, and Imperial Anxiety in Defoe's Later Works», *Rocky Mountain Review*, primavera 2000.

(2) ABADIE-AICARDI, Aníbal: «La expedición del Gobernador Cevallos al Plata (1756)», en *Anuario de Estudios Americanos*, XXIX, pp. 159-160, Sevilla, 1982.

las pesquerías en Terranova de franceses o españoles. También por ello tratan de controlar diplomáticamente (la dinastía es, no se olvide, hannoveriana) el mercado báltico (3), proveedor de materiales fundamentales para la construcción naval, desde maderas para los mástiles hasta el alquitrán, el cordaje o el cáñamo, llegando, si es necesario, a bloquear los estrechos que comunican el Báltico con el Mar del Norte. Y, en fin, así se explican todas las medidas encaminadas a evitar la llegada a España de técnicos en construcción naval, y su política de prohibir la entrada, o de imponer exorbitantes aranceles a todo producto que llegase a las Islas en barcos de pabellón no inglés (las *Navigation Acts* están en plena vigencia en el siglo XVIII).

En cualquier plan estratégico inglés hay una premisa esencial: Portugal y sus colonias deben permanecer en la órbita británica cueste lo que cueste.

Resultado del empeño de la corte de Londres es el progresivo aumento de la Marina británica, y no sólo la de guerra. No cesó de crecer el tonelaje de la flota mercante inglesa:

Año	Barcos	Toneladas
1702	3.300	260.000
1764	8.100	590.000
1776	9.400	695.000
1800	16.500	2.780.000

El resultado final es que la superioridad británica en el mar fue un hecho, como constata el triste informe que eleva a Godoy, en 1805, Juan Alonso Enríquez y que se puede resumir en estas palabras:

«... Entre 1702 y 1805 (incluidas también las pérdidas de Trafalgar, aunque el informe, de enero de ese año, no puede recogerlas), los barcos ingleses apresaron o hundieron, sin perder por su parte embarcación mayor de treinta cañones, ochenta y dos navíos de línea españoles. Nueve hasta 1709; veintiocho de 1716 a 1760, y cuarenta y cinco de 1761 a 1805. En ellos, más de seis mil cañones» (4).

Estos datos, en los que no se incluyen los barcos menores ni las fragatas, demuestran que, como dice una famosa estrofa de una opereta inglesa estrenada en 1739, *Britannia rules the waves*. Por ello, en ese capital siglo XVIII, los británicos controlaron, de hecho, la política continental europea, pese a la exigüidad de su Ejército. El propio Wellington, a comienzos del XIX, razonaba así sus victorias sobre Napoleón:

(3) Sobre la dependencia de productos del Báltico para la construcción naval por parte de españoles, franceses e ingleses, *vid.* las pp. 220-224 y las abundantes referencias bibliográficas contenidas en la obra de MERINO NAVARRO, José Patricio: *La Armada española en el siglo XVIII*, Madrid, Fundación Universitaria Española, 1981.

(4) ALCALÁ-ZAMORA, José: *Historia de una empresa siderúrgica española: los altos hornos de Liérganes y La Cavada, 1623-1834*, Santander, 1974, p. 96.

«... si alguien desea saber la historia de esta guerra, le diré que es nuestra superioridad marítima la que me permite mantener mi Ejército, mientras que el enemigo no puede hacerlo...» (5).

Por lo que se refiere a Francia, es preciso advertir que, desde la Paz de Utrecht, sus objetivos no difieren de los británicos: aspira a reafirmarse como el poder hegemónico en Europa, y por ello debe proteger sus intereses comerciales y coloniales. A expensas de España, por supuesto. Es decir, el alineamiento español con Versalles nada tiene que ver con el apellido de los reyes de Madrid o de Francia, ni es en absoluto una consecuencia obligada de la alianza diplomático-militar establecida durante la Guerra de Sucesión a la Corona de España. Ni mucho menos aún obedece a un sentimiento de atracción o simpatía entre ambos pueblos. En Utrecht, Londres y París diseñan un mapa y un sistema sobre los restos del imperio europeo de los Habsburgo de Madrid, y la España del primer Borbón fue relegada, tanto por Gran Bretaña como por la Francia borbónica, al papel de comparsa y víctima.

España, herida en Utrecht, trató de recuperar parte de sus perdidas posesiones mediterráneas y, entre 1717 y 1720, organizó dos expediciones anfibias en Sicilia y en Cerdeña. Pero media Europa se alarmó y Gran Bretaña y Francia se movilizaron contra el *aguafiestas de Europa*, demostrando que, en solitario, *España no puede por sí sola hacer frente a sus necesidades estratégicas en Europa y América. Necesita aliados.*

Y ¿en qué dirección los busca? Porque no será París hacia donde se encaminen los pasos de nuestra diplomacia. Antes de llegarse, en los años treinta, a la solución francesa, se intentaron otras dos líneas: Viena y Londres. Sólo al final, tras tantear éstas, España se resignará a vincularse a Francia diplomática y, por ende, militarmente, por medio de los *Pactos de Familia*.

El *revisonismo de Utrecht*, verdadera línea-eje de nuestra política, conseguirá, en los años treinta y cuarenta del siglo XVIII, algunos éxitos. Y no sólo por el hecho en sí de colocar en Italia a uno de los hijos de los Reyes (con las consiguientes ventajas diplomáticas, estratégicas y comerciales para los intereses de España), sino porque se ha conseguido hacer valer en los foros internacionales —especialmente en las cortes de los cancerberos e inspiradores del sistema de Utrecht, Francia e Inglaterra, lo que ya constituye un triunfo— que la Monarquía española no está tan exánime como para ser relegada al insignificante papel de testigo manco y mudo de las decisiones de los demás. Aunque se ha tratado de reducir la política mediterránea seguida por Madrid como una mera obsesión de la segunda mujer de Felipe V, Isabel de Farnesio, por conseguir tronos para sus hijos, es necesario recordar que las vinculaciones históricas y comerciales entre las regiones del Levante español con Italia habían venido desarrollándose desde la Baja Edad Media. Había muchísimos intereses españoles en las tierras de Italia que habían

(5) Cfr. LLOYD, C.C.: «La Marina», en el vol. IX de la *Historia del Mundo Moderno* de la Universidad de Cambridge, publicada en España por la Editorial Sopena en 1972, p. 52.

pertenecido a la Monarquía hispánica durante más de dos siglos. Es decir, además de los deseos de una reina de fuerte carácter, eran muchos los murcianos, valencianos, catalanes, mallorquines y andaluces que tenían estrechas relaciones mercantiles con esos lugares, perdidos en los tratados firmados en 1713-1714.

Pues bien, *la política agresiva, iniciada por Alberoni y continuada una década después por Patiño, importantísimos ambos en la historia de nuestra Armada, acaba teniendo un triunfo parcial: Carlos de Borbón (el futuro Carlos III de España) ocupará el trono de Nápoles/Sicilia y su hermano menor, Felipe, el de Parma.. Pero sólo en el escenario mediterráneo; en la otra fachada, la atlántica, aún no se ha modificado el statu quo fijado en Utrecht; por el contrario, Inglaterra ha conseguido ver confirmados sus intereses, contando, desde luego, con la inestimable colaboración de Portugal y su imperio ultramarino.*

En los años cuarenta del siglo, en el último decenio del reinado de Felipe V, el Atlántico es ya el principal objeto de interés en la política naval española, una vez resuelto favorablemente para los intereses de la Monarquía de Madrid el «problema» mediterráneo subsiguiente. La llamada «guerra de la Oreja de Jenkins», iniciada en 1739 en las aguas americanas, va a significar globalmente un triunfo defensivo de la Marina Real frente a los navíos de la Royal Navy, pese a algunas acciones exitosas para los ingleses. España siguió peleando —como media Europa— hasta la paz de Aquisgrán (1748), dos años después de la muerte del primer Borbón en el trono español.

Al iniciarse el reinado de Fernando VI, España seguía conservando incólumes las líneas con las Indias tanto en el Caribe como en el subcontinente meridional de América, por más que los portugueses —con Londres detrás, azuzándoles— pretendan aumentar su ilegal presencia en la orilla norte del estratégico Río de la Plata. Precisamente será el contencioso hispano-luso por Colonia de Sacramento (en el actual Uruguay) y por las penetraciones de los *brasileños* en tierras pertenecientes a las Indias españolas el que ponga en riesgo de guerra a los reinos ibéricos durante el reinado *neutralista* de Fernando VI. Como sabemos, el gran colaborador de este rey —que lo heredó de su padre, al que ya sirvió como secretario de varias carteras desde 1743— fue don Cenón de Somodevilla, marqués de la Ensenada, una de las más egregias figuras de la Marina española de todos los tiempos, y que pondrá en marcha un plan de construcción naval muy ambicioso, aunque se vea afectado por su caída en desgracia en 1754. Pero las raíces ya estaban echadas y la tarea de engrandecimiento de las flotas de S.M. Católica, iniciada en el reinado de Felipe V y continuada por los hombres de Fernando VI, tendrá su gran momento bajo Carlos III. No es nuestro tema ahora y aquí estudiar esa etapa, suficientemente conocida.

Hacia el ocaso de la Marina borbónica

En los últimos años del reinado de Carlos III, el nuevo equipo de gobierno, encabezado por el conde de Floridablanca, prepara un ambicioso plan de

actuación en el que se expresan con claridad las grandes líneas del pensamiento político-militar del momento. Es la «Instrucción Reservada que la Junta de Estado, creada formalmente por mi decreto de este día (8 de julio de 1787), deberá observar en todos los puntos y ramos encargados a su conocimiento y examen (6)». En este pormenorizado «programa de gobierno», 38 de sus 395 puntos tratan de aspectos militares, estableciendo prioridades estratégicas, premisas para la promoción de los oficiales y normas organizativas, específicamente en los epígrafes CXLVIII a CLXXXV, aunque también hay referencias indirectas al Ejército y a la Armada en otros puntos.

¿Qué pensaba Floridablanca del Ejército y de la Marina y cuáles fueron sus realizaciones en este campo? Adelantemos una idea-fuerza en la concepción político-militar de Moñino: la Marina había de tener primacía dentro del marco global de las fuerzas militares de la Corona, por cuanto el enemigo esencial de España era Inglaterra y el comercio marítimo y la defensa de las colonias ultramarinas, el primer objetivo de nuestras armas. Así:

«Siendo como es y debe ser la España potencia marítima por su situación, por la de sus dominios ultramarinos y por los intereses generales de sus habitantes y comercio activo y pasivo, nada conviene tanto, y en nada debe ponerse mayor cuidado, que en adelantar y mejorar nuestra Marina...» («Instrucción Reservada...», punto CLXIX).

Es más, para Floridablanca la Infantería Veterana estaba indisolublemente ligada a la Marina, toda vez que

«... ha de servir únicamente para las expediciones ultramarinas que esta Corona puede tener en tiempos de paz y de guerra...» (punto CLIII).

E, incluso:

«... para fortificar y completar las tripulaciones de nuestros bajeles, como se ha hecho en la guerra pasada, y para acudir a la defensa y quietud de nuestras Indias, islas y demás Colonias distantes...» (punto CL).

Esta referencia a la utilización de tropas de Infantería Veterana embarcadas nos permite recordar que, en efecto, ya en 1781 Floridablanca encargó a algunos militares de su confianza la elaboración de planes de reforma del Ejército, en los que se hacía hincapié en la necesidad de que la Armada transportase contingentes de Infantería en calidad de combatientes «a bordo». El general Antonio Ricardos, que ya había elevado al rey Carlos III su proyecto de reforma del Ejército en Nueva España, recibió la comisión de elaborar un nuevo

(6) Utilizo la versión contenida en los Apéndices de la *Historia de Carlos IV* de Andrés Muriel, Madrid, BAE, 1959, pp. 303-398 del vol. II. La edición corrió a cargo de Carlos Seco Serrano.

plan, lo que hizo en diciembre de 1781. El general Ricardos preparó un proyecto que se puede sintetizar en tres ideas esenciales: 1) debía prepararse una Marina capaz de preservar el comercio de la Península con las Indias, enfrentarse a los ataques enemigos sobre las colonias y transportar al Ejército con diligencia; 2) se consideraba a la infantería como un cuerpo expedicionario y de defensa del territorio; 3) perdía papel la caballería, que pasaba a ser auxiliar de la infantería en el campo de batalla y a la que se le encomendaba ahora la vigilancia de costas.

Estas ideas seguían siendo válidas para Floridablanca en los años finales de esa década, cuando redacta y hace cumplir las *Instrucciones para la Junta de Estado*:

«... El Ejército, en su pie actual, puede bastar para las atenciones de la Monarquía; la Monarquía española, si mantiene como debe el sistema de paz con las Potencias confinantes de Francia y Portugal, y con las de Marruecos y regencia de África, puede reducir su Ejército a lo muy preciso para cubrir sus guarniciones de presidios y plazas fronterizas, y mantener interinamente el buen orden, tranquilidad y administración de justicia, así en España como en Indias. Para desempeñar estos objetos puede bastar el pie de Ejército actual, con los Cuerpos fijos de Europa, África y América, y con las Milicias, de cuya disciplina se debe cuidar mucho... » (punto CXLIX).

Habrán de ser éstas, las milicias, las que

«... pueden servir de recurso muy suficiente para la defensa interior y aun para la agresión que nos convenga en tiempo de guerra, contra algún enemigo confinante...» (punto CL).

Quedando de este modo las tropas veteranas del Ejército libres para llevar a cabo las expediciones ultramarinas y para fortalecer las tripulaciones de los buques de la Real Armada, además de proteger las colonias contra el enemigo extranjero y las posibles revueltas internas de los naturales. (La desconfianza de Floridablanca hacia los criollos y los indios de las colonias era muy profunda. Los cree «nacidos y educados con máximas de oposición y envidia a los europeos...». Preconiza la necesidad de vigilarlos de cerca con tropas veteranas; además, aleja otro peligro...)

Menos barcos y más generales. La quiebra del proyecto de Floridablanca

La caída de los Borbones de Francia cuarteará, efectivamente, todo el dispositivo diplomático y militar concebido por Carlos III y su todopoderoso Floridablanca. Su filosofía en este campo —la guerra es la continuación de la política con otros medios— se basaba, como vimos antes, en una premisa esencial:

«... la Monarquía española, si mantiene como debe el sistema de paz con las Potencias confinantes (...), puede reducir su Ejército a lo muy preciso...»

Y en esta misma línea de austeridad se inscribe su deseo —muy pronto olvidado, al trastocarse el entramado de alianzas sobre el que se basaba todo su programa— de limitar el número de generales y dotaciones:

«... también he determinado con el mismo objeto de economía y de la mejor disciplina, el arreglo del número de Generales y sus dotaciones...»

Esta preocupación por hacer menos onerosa a las arcas de la Monarquía las cargas militares se refleja con frecuencia en la documentación cruzada entre el primer secretario y los ministros de Hacienda y de Guerra.

Pues bien, pese a las intenciones del primer ministro de Carlos III y de Carlos IV, sucederá lo contrario. Ni podrá reducir el Ejército *a lo muy preciso* ni se conseguirá *el arreglo del número de Generales y de dotaciones*, ni, en definitiva, serán capaces Floridablanca y sus sucesores en tan alta magistratura del Estado de reducir el peso que los generales tenían en la vida nacional; y no será imputable a éstos o a aquéllos, sino a esa circunstancia antes apuntada del estado de guerra permanente a que se vio abocada España en los reinados de Carlos IV y de Fernando VII.

	1788-1792	1793-1797	1813	1817
Gastos totales	723.385.950 reales	1.185.382.480 reales	950.000.000 reales	713.973.000 reales
Gastos de Guerra	233.437.940	594.893.180	776.561.210	350.000.000
Gastos de Marina	159.003.510	236.421.900	80.000.000	100.000.000
Porcentaje sobre el total: Gasto de guerra	32 %	50 %	82 %	49 %
Gastos de Marina	22 %	20 %	8 %	14%
Gastos de Guerra y Marina	54 %	70 %	90 %	63 %

EVOLUCIÓN DE LOS GASTOS MILITARES Y SU RELACIÓN CON EL PRESUPUESTO NACIONAL ENTRE LOS AÑOS 1788 y 1817

FUENTE: extrapolación por el autor de los datos aportados por Pascual SANJUÁN Y VALERO en *Consideraciones escritas sobre la necesidad de los ejércitos permanentes y de las quintas*, Madrid, Imprenta Indicador Caminos de Hierro, 1871.

En el reinado de Carlos IV es, en efecto, cuando se inaugura el proceso de inflación de las listas del generalato español —fenómeno constante, como sabemos, de la historia de nuestras Fuerzas Armadas contemporáneas— y de los presupuestos de Guerra y Marina. Los ideales de Floridablanca se han desvanecido. Cuando él deja el Ministerio, los gastos de Guerra y Marina suponen ya el 54 por 100 del total del presupuesto; como consecuencia de la guerra contra la Convención y, posteriormente, de la contienda contra Gran Bretaña, los gastos que Godoy debe dedicar a Guerra y Marina se disparan hasta alcanzar el 70 por 100 del gasto total, y no digamos nada del 90 por 100 que se llevan los gastos militares en 1813, porque es más comprensible dada la fecha.

Pero los ideales de Floridablanca no solamente se ven trastocados en lo que se refiere a su pretensión de reducir el monto de dinero público destinado a gastos militares; es que toda su concepción diplomático-militar basada en la primacía de la Marina, en tanto que la alianza con Francia hacía más necesario el reforzamiento de las fuerzas navales, por ser Gran Bretaña el gran enemigo, se viene abajo en pocos años.

Total gastos militares	1788-1792	1793-1797	1813	1817
En reales	392.441.450	831.306.080	856.561.210	450.000.000
Porcentaje dedicado a Guerra	59,5 %	71,5 %	90,5 %	78 %
Porcentaje dedicado a Marina	40,5 %	28,5 %	9,5 %	22 %

PORCENTAJE DEL PRESUPUESTO MILITAR DEDICADO A GUERRA Y A MARINA EN LOS AÑOS POSTERIORES AL MINISTERIO DEL CONDE DE FLORIDABLANCA

(FUENTE: Elaboración propia a partir de los datos de Sanjuán y Valero. Los datos correspondientes a 1813-1814 varían ligeramente en la obra de BELTRÁN, Miguel: *Ideologías y gasto público en España [(1814-1860)]*, Madrid, Instituto de Estudios Fiscales, 1976).

Es decir, el hundimiento de esa estrategia naval ideada por Moñino en los años en que redactaba su plan de gobierno es, incluso, anterior a la simbólica fecha de Trafalgar. Aparte de que, como ya sabemos, en esa acción se produjo una notable derrota de nuestras armas, pero sin que ello supusiese el definitivo y total aniquilamiento de la Marina, toda vez que los barcos perdidos en ese octubre de 1805 eran una cuarta parte, aproximadamente, de los grandes buques de la Real Armada y, por tanto, no es Nelson el único culpable del deterioro de la Flota. Podemos afirmar que *desde los años de Floridablanca nunca alcanzó el presupuesto militar destinado a la Marina tanta importancia como con Moñino en el poder*. Ese largo 40 por 100 presupuestado entre 1788-1792 para la política naval no sería repetido ni remotamente.

Los acontecimientos de Francia indignaron a Floridablanca desde el primer momento. «Pensaba —recuerda Richard Herr— que el Ejército y la Marina franceses podían caer bajo el dominio de la Asamblea, como había ocurrido en Inglaterra —donde estaban bajo el mando del Parlamento—, y su sentido práctico le hacía temer las consecuencias que tal acción podría tener sobre la alianza franco-española». Y no era solamente una preocupación de diplomático que ve peligrar una secular alianza la que sentía el que había sido portaestandarte de la Ilustración; es que se derrumbaba toda su concepción político-social con el asalto popular a la Bastilla. Era —como Aranda, por descontado— un reformista; y se reforma lo que se quiere conservar. De aquí que escriba al embajador en París, Fernán Núñez, en el «fatídico» mes de julio de 1789 estas observaciones:

«Se dice que este siglo ilustrado ha enseñado a los hombres sus derechos. Pero también les ha robado, además de su felicidad verdadera, tranquilidad y la seguridad de su persona y familia. Aquí no queremos ni tanta luz ni sus consecuencias; actos insolentes, palabras y escritos en contra de la autoridad legítima» (7).

	1788/92	1793/97	1813	1817	1820/21	1821/22	1822/23	1835
Dedicado a Marina	40,5%	28,5%	9,5%	22%	22,5%	18,6%	13,6%	18,4%

PORCENTAJE DEL PRESUPUESTO MILITAR DEDICADO A GASTOS DE MARINA
ENTRE 1788 Y 1835

FUENTE: Elaboración del autor con datos de Sanjuán y Valero y Beltrán.

El desconcierto de Floridablanca se extendía por la mayor parte de las clases rectoras de la sociedad dieciochesca española. No vamos a ver aquí las repercusiones que la Revolución francesa provocó en los españoles de ese momento histórico, ni la respuesta que suscitó más que en tanto en cuanto afectó al Ejército y a la Marina. Que no fue poco, ya que si toda la estructura social y política española se vio convulsionada por la Revolución francesa, las fuerzas armadas reales comenzaron a quebrarse, a entrar en crisis.

La desorientación, los titubeos, las indecisiones y los quiméricos proyectos de reconversión de alianzas irán desconcertando a la clase dirigente española. Y faltando como faltaba una política exterior coherente tampoco podía haber una política militar definida.

Y es aquí donde hay que buscar una de las raíces de la crisis sufrida por la Marina y el Ejército real borbónicos en los últimos años del siglo XVIII y los primeros del siglo XIX y que se demuestra en las diferentes actitudes tomadas por muchos de nuestros generales y almirantes en la crisis de 1808.

(7) MOUSSET: *Un témoin ignoré de la Revolution*, Fernán Núñez, París, 1924, p. 49. Cfr. HERR, Richard: *España y la revolución del siglo XVIII*, Madrid, Aguilar, 1964.

Todo ello llegó porque había fallado el eje político-diplomático París-Madrid, primero, y porque se encadenó la crisis bélica hispano-francesa de 1793-1795 con la guerra contra Gran Bretaña de 1796-1802, después. La campaña contra los franceses nos desquició los planteamientos estratégicos e ideológicos, y la guerra naval contra los británicos hundió, lentamente, los barcos y los pilares de la estructura económica, militar y política de la América hispana. Como secuela de la guerra de los Pirineos, nos quedó una eferescencia política que no concluyó hasta muchos años después, porque fue entonces cuando se muestran claramente las raíces del pensamiento reaccionario-conservador español, con su fortísimo matiz clerical y excluyente, por un lado, y las del pensamiento revolucionario-afrancesado, con su gran dosis de dogmatismo «laico» y nada contemporizador, por otro. La polarización irá determinando que los moderados, los posibilistas y, los reformistas pierdan toda oportunidad de hacer valer sus postulados. Es la hora de los intransigentes. Esas dos Españas tardarán décadas en entenderse, entre otras cosas, porque las discusiones sobre política —o acerca de cualquier tema— son mucho más fáciles cuando los contertulios no tienen graves problemas económicos. Y no es este el caso de los españoles de finales del siglo XVIII, angustiados por la inflación que la guerra está provocando, y que suscita incluso la primera medida desamortizadora que se llevó a cabo en España, añadiendo más leña al fuego de las discordias entre los españoles. La iglesia empieza a arriscarse...

Como resultado de la guerra contra Gran Bretaña, nos quedó una Marina disminuida porque —aunque en Trafalgar y en las batallas precedentes, como la del cabo San Vicente o de Finisterre, no se hundieron más que unos cuantos barcos que no suponían la totalidad de la flota— el resultado de aquellas derrotas españolas determinó la práctica inmovilización de los navíos supervivientes y la consiguiente desprotección de nuestros barcos mercantes, que quedaron indefensos ante los ataques británicos en un océano que cada vez es más inglés. Provocó indirectamente el fortalecimiento del deseo de emancipación de los criollos hispanoamericanos, que veían cómo eran capaces y suficientes para expulsar de Buenos Aires al Ejército inglés, sin necesidad de contar con la lejana España que, por lo demás, apenas podía abastecer la demanda de productos y de ideas a los ansiosos americanos. Además, distorsionó el dispositivo de defensa militar y económico de las Indias, que llevaba dos siglos y medio largos funcionando sin demasiadas fisuras.

La ocupación de la isla de Trinidad por la flota de Harvey y las tropas de Abercromby en 1797 significó un ataque directo a las líneas estratégicas de América. Era considerada entonces como «la llave del tráfico entre España y el Caribe» por las autoridades coloniales. A finales del siglo XVIII la isla de Trinidad, a pocas leguas de la costa continental, era la ruta obligada de los barcos que buscaban los puertos americanos, «era la primera centinela del más crítico paso de toda la maravillosa ruta de influencia política y económica del Imperio Español...» (Morales Padrón).

Recapitulemos. La ruptura de la alianza de conveniencias que durante medio siglo unía interesadamente las diplomacias —y, por consiguiente, los Ejércitos— de Francia y de España determinó en nuestro país, a corto plazo, el abandono de la política africana (precipitada salida de Orán en 1791); la creciente militarización del presupuesto; el aumento de los gastos públicos y las medidas de urgencia fiscal para contener el déficit; la sucesión de Gobiernos en el espacio de pocos meses, con el consiguiente relevo de cargos en la Administración; la apelación de los políticos a los generales para apoyar sus decisiones con su ayuda, a cambio de ser promocionados; la exacerbación de la pasión política en sus dos extremos; el origen del sentimiento que tendía a identificar altar y trono por los reaccionarios y el que pretendía que sólo lo que viniese de más allá de los Pirineos podía salvar a este desgraciado país, según algunos preliberales... Y, en nuestro terreno, la crisis de identidad del Ejército y de la Marina reales, de la que saldría, poco después, la conciencia de ser un Ejército nacional y no real. La guerra con Gran Bretaña acentuó estos males y nos alejó de América.

La flota española, grande sobre el papel, no estaba en condiciones de hacer frente a la británica. El teniente general José de Mazarredo, al mando de una Escuadra en el Mediterráneo, hizo llegar su pesimismo realista sobre ese estado de la Marina Real hasta el ministro, Pedro Varela. Éste se sintió afectado por la sinceridad con que su subordinado cuestionaba, en el fondo, una decisión política como era la de declarar la guerra a los ingleses. Por indicación de Godoy destituyó al marino, enviándole de cuartel a Ferrol. Siguió Mazarredo manifestando sus opiniones, que se resumen en esta frase:

«... es verdad evidente e innegable que hoy la Armada es sólo una sombra de fuerza muy inferior a la que aparenta, y que se acabaría de desvanecer a la primera campaña...»

Y que resultaron tan ciertas que más parecía una premonición que un juicio personal. Porque este marino, al que se le reconoció meses después su agudeza encargándole el Rey el mando de la escuadra oceánica y la defensa de Cádiz, advirtió con cuatro meses de antelación lo que sucedería en el combate del cabo San Vicente, en el sudoeste peninsular, cuando 25 barcos españoles fueron batidos por 15 británicos.

En el mes de febrero de 1797, Gran Bretaña obtuvo dos de las más importantes victorias de toda su larga historia naval; a ambos lados del Océano Atlántico, en el cabo San Vicente y en la isla de Trinidad. En la batalla de San Vicente, como en la defensa de Cádiz en julio de ese año, como en otras muchas acciones de esta guerra, iban embarcados Regimientos de Infantería como medio de suplir la falta de marinería idónea para el combate en el mar. También eran muchos los artilleros que estaban embarcados y al mando de lanchas cañoneras (8). No puede extrañarnos; al fin y al cabo, era ya precon-

(8) Es el caso, por ejemplo, del futuro héroe del Dos de Mayo Luis Daoíz, cadete del Real Colegio de Artillería de Segovia, combatiente en Ceuta, Orán y el Rosellón hasta su prisión en

zada esa utilización de las tropas de tierra como fuerzas embarcadas años atrás. Recordemos que Floridablanca decía que si se aumentaban las milicias, podría quedar libre la mayor parte del Ejército y su Infantería:

«... para fortificar y completar las tripulaciones de nuestros bajeles...» (punto CL de la Instrucción Reservada).

Pero no es sino una prueba palpable de que nuestra Marina no estaba tan bien preparada como la Royal Navy. No se trataba de fuerzas de desembarco coyunturalmente embarcadas hasta alcanzar sus objetivos terrestres, ni los infantes de marina que protegían el barco, ni los oficiales, sino que su misión empezaba y terminaba a bordo de los barcos. La marinería inglesa era ya más idónea y profesionalizada por aquellas fechas.

Mayor trascendencia tuvo la pérdida de la isla de Trinidad, que, como si obedeciese a un plan concebido en tiempos más cercanos a nosotros en los que las comunicaciones son instantáneas, se produjo exactamente dos días después de la victoria de Jervis, el 16 de febrero de 1797. Naturalmente que estaba dentro de los proyectos ingleses ocupar esa importantísima pieza del engranaje militar español en América; lo que no estaba es coordinado, fue coincidencia de fechas.

Que la isla era clave para el control de las rutas lo sabían españoles e ingleses desde siempre. Entraba, por así decirlo, en los manuales de geoestrategia. El tantas veces citado Floridablanca le dedicaba bastantes líneas a esa isla —y a Puerto Rico, el otro enclave español atacado poco después, afortunadamente sin éxito— porque:

«... desde la isla de Trinidad se puede acudir a todas partes, así en el continente como en las islas, con mucha brevedad, sin exceptuar el seno mejicano...» (CVI).

Por eso exigía que se poblase y fortificase mejor, habilitándose un buen puerto. Hasta tal punto era considerada vital, para el control del tráfico comercial y de las rutas estratégicas, que Floridablanca —y es evidente que se asesoraba de expertos marinos al redactar estas líneas— insistía en este punto, llegando a manifestar que no era siquiera permutable por Gibraltar, ya que:

combate en 1794, cuando era teniente de su arma de Artillería. Al estallar la guerra contra Gran Bretaña fue agregado a la Marina, y desde junio de 1797 manda una tartana armada perteneciente a la escuadra que mandaba Mazarredo y que defendió Cádiz. Hasta 1802 estuvo embarcado, haciendo dos travesías a América en el *San Ildefonso*, donde actuaba como intérprete, además de ocuparse de dirigir una sección de las que formaban la guarnición del buque. Y no es el único caso; en realidad son varios los regimientos de Infantería que hacen esta campaña embarcados. En la batalla de San Vicente, por poner otro ejemplo, el Regimiento de Murcia estaba encuadrado en el *Conde de Regla*, lo mismo que el Regimiento de Infantería de Soria.

«... se halla tan inmediata al continente, y ofrece tantas ventajas con su población y habilitación de un puerto o departamento marítimo, que sería un error grande meter allí a nuestros enemigos. He dicho ya a la Junta, tratando de las cosas de Indias, cuánto conviene aprovechar las proporciones de la Isla de Trinidad...» (CCCLIX).

En el cabo de San Vicente y en la isla de Trinidad se unieron a favor de los almirantes Jervis y Harvey la suerte de los valientes con la claridad de juicio, la serenidad que les daba el continuar combatiendo con enemigos seculares y la preparación de los cuadros de mando y de la marinería de un país que confiaba la defensa de sus intereses en la Flota mucho más que en sus tropas de tierra. En esos dos combates rompieron el cordón umbilical de la economía española.

De hecho, «la supremacía naval —como resumió el profesor Corona Baratech— llegó a imponer graves restricciones por el bloqueo marítimo (...). En 1797, Carlos IV tuvo que autorizar el comercio con las Indias, realizado por barcos de banderas neutrales, con la obligación de recalar en los viajes de ida y de vuelta en puerto español, lo que no se realizaba generalmente. Consecuencia de esto no solamente fue la pérdida de beneficios comerciales y la paralización de industrias, sino que además los criollos pudieron realizar su comercio de exportación e importación sin depender de las Compañías privilegiadas de la metrópoli». Como consecuencia de esta contienda marítima, el déficit subió a 945 millones de reales. Los vales reales se hundieron. Hay alzas de precios que provocan motines y algaradas en muchas ciudades españolas. Y la medida que se arbitró —porque ya se había echado mano de las demás— no gustó a los afectados, es decir, los privilegiados. En 1798 se solicitó del papa la autorización preceptiva para desamortizar algunos bienes eclesiásticos. No es preciso decir que la burguesía, especialmente la compuesta por hombres con intereses en el comercio ultramarino, estaba semiarruinada por la marcha de la guerra.

Así pues, el pueblo, descontento; los burgueses, abocados a la bancarrota, y la Iglesia, lesionada en sus propiedades, se unieron a los opositores de Godoy... Una de las razones que le habían impulsado a pactar con París era evitar los problemas interiores, debidos a la propagación de las ideas revolucionarias, y en cierto sentido los evitó; pero indirectamente —ya que no se debieron al proselitismo de los agentes revolucionarios franceses, sino a la marcha de la guerra y a sus consecuencias en el orden económico—, la alianza con el Directorio provocó similares problemas que pensaba evitar con la firma del Tratado de San Ildefonso (9). Hasta es posible que su retirada en 1798 fuese debida al desgaste que los reveses de la guerra produjeron en su imagen, ante el pueblo, y ante los propios reyes.

(9) Vid. LA PARRA, Emilio: *Manuel Godoy. La aventura del poder*, Barcelona, Tusquets, 2002.

Pero, como demostrara hace años Joseph Fontana en sus trabajos sobre *La quiebra de la Monarquía Absoluta*, España había perdido el control de sus colonias en esos años finales del siglo XVIII. Trafalgar fue, en consecuencia, un escalón más, el penúltimo, en el camino hacia la desaparición de la Marina Real borbónica, tan trabajosamente conseguida durante los tres reinados anteriores. Una Marina que, a costa de pérdidas y sacrificios materiales y humanos, había mantenido abiertas las rutas oceánicas que unían un vasto imperio colonial con la metrópoli. Acaso sea bueno recordar aquí que, hasta 1791 —fecha del incidente de la bahía de Nootka—, los territorios americanos que dependían de Madrid no habían dejado de crecer hasta llegar a la fabulosa cifra de más de 16 millones de kilómetros cuadrados. Esa inmensa extensión no hubiese podido controlarse sin una Armada suficiente y eficaz en su tarea. Tres décadas después, una España sin barcos se ha reducido a menos de un millón de kilómetros cuadrados.

La Guerra de la Independencia y el poder naval

El secular enfrentamiento entre las cuatro potencias atlánticas de que venimos hablando vuelve a estar presente, como es natural, en el conflicto que los ingleses llamaron Guerra Peninsular, y que abarca a los dos estados ibéricos y a sus posesiones ultramarinas, sin olvidar los estratégicos archipiélagos del Mediterráneo (Balears) y del Atlántico (Canarias, Azores y Madeira).

Tras la firma por Napoleón de los decretos de Berlín de diciembre de 1806, del bloqueo continental, la guerra en el continente adquiere un absoluto sentido naval. Y conduce al deseo napoleónico de controlar la península ibérica, parcial o totalmente (únicamente Portugal o Portugal y España).

La falta de poder naval de Napoleón no sólo condicionó absolutamente la Guerra de la Independencia, sino que la provocó. El emperador francés no controlaba América (recuérdese que vendió la Luisiana a los Estados Unidos porque era consciente de que no podía controlarla). Ni siquiera podía tener aseguradas las líneas de comunicación marítima entre sus fachadas mediterránea y atlántica, porque su gran rival, Gran Bretaña, dominaba ambos mares y, con ello, las líneas de comunicación con las colonias británicas y portuguesas, pero también las de España y las de Francia. Y cómodamente desde mayo de 1808... (10). Un dato: entre 1805 y 1814 los intercambios comerciales británicos se multiplicaron por cuatro. Y eso que, hasta la primavera de 1808, el bloqueo ordenado por Napoleón estaba resultando efectivo, y los banqueros de la City londinense estaban muy apurados. Les salvó de la quiebra el levantamiento del 2 de mayo....

Las líneas de comunicación desde París hasta el sureste de Europa fueron siempre precarias por la dificultad intrínseca de la geografía peninsular.

(10) Sobre la Marina inglesa y la Guerra de la Independencia, *vid.* HALL, Christopher D.: *Wellington's Navy: Sea Power and the Peninsular War, 1807-1814*, Londres, Chatham Publishing, 2004.

Recuérdese la escasa extensión y la mala calidad de la red viaria española en el siglo XVIII (pese a las realizaciones de Fernando VI y Carlos III). En condiciones normales era muy largo y costoso el envío de mercancías o correspondencia a las ciudades españolas o portuguesas, de modo que resultaba mucho más barato hacerlo por mar (los fletes —incluso en el transporte fluvial— siempre han sido menos costosos que los envíos por tierra). ¡Cuántas más dificultades surgirían al declararse la guerra y convertirse las tierras de España en dominio de los guerrilleros! Esta era otra razón por la que Napoleón necesitaba hacerse con el control de la flota y de los puertos españoles. Lo había estado logrando por medios diplomáticos. Pero desde el destronamiento de los Borbones —su inmenso error de cálculo al confundir la actitud lamentable de la Corte con la dignidad ofendida del pueblo español— no podrá contar ni con los barcos, ni con las costas peninsulares, ni con las colonias americanas, que venían siendo sus tres objetivos con respecto a España y Portugal.

Por supuesto que Napoleón trató de crear una Escuadra. Y trabajó en ello. Pero no pudo conseguir, ni remotamente, acercarse al número de navíos de todo tipo que podía poner Gran Bretaña en el mar. Precisamente por eso Bonaparte necesitaba imperiosamente la Real Armada española, como también deseaba contar con la de sus aliados o satélites. Pensaba que disponía de una imponente fuerza naval porque, como resume José Ramón Alonso (11), creía que además de los 77 navíos franceses dispersos en diversos puertos, 10 navíos del rey de Holanda y uno de Dinamarca, contaba con «doce que el emperador de Rusia tiene en el Báltico, otros once rusos que están en Lisboa y en Tolón y veinte españoles, o sea cincuenta y cuatro navíos extranjeros. Esto formará una masa de ciento treinta y un navíos y, si se exceptúan los doce que están en el Báltico, ciento diecinueve navíos estarán bajo mi dirección inmediata».

En los meses inmediatamente posteriores a los sucesos de Bayona, no dejó de dar órdenes para que las naves españolas se dirigieran a Tolón, a Buenos Aires, a Cartagena... Hasta Ceuta fue objeto de uno de sus quiméricos proyectos navales. Hasta después de conocer los sucesos de Bailén, «no comprendió Bonaparte que sus planes estaban equivocados, y que no podría disponer de España como había hecho con Italia y Alemania» (12).

Pero los marinos españoles, como el resto de los grupos privilegiados de la España de Carlos IV, se vieron dramáticamente sacudidos por el giro de los acontecimientos. Después de un siglo de alianza diplomática y de estrecha colaboración militar con Francia, el mundo se volvía del revés. Por eso, junto a admirables actitudes de patriotismo, tenemos entre los más importantes almirantes de 1808 notorios casos de afrancesamiento.

(11) ALONSO, José Ramón: *Historia política del Ejército español*, Madrid, Editora Nacional, 1974, pp. 120 y ss.

(12) *Idem*, p. 137. Se basa en la *Correspondencia* de Napoleón. Véase XVII de la edición publicada en París en 1864.