

POLITICA NAVAL DE LA ESPAÑA MODERNA Y CONTEMPORANEA

III. ENSENADA. DESPUÉS DE ENSENADA.

Gracias al nombramiento que le fuera conferido, en 1720, de oficial supernumerario de la Secretaría de Marina, pudo D. Zenón de Somodevilla —creado marqués de la Ensenada en 1736— establecer contacto con el entonces intendente general D. José Patiño, y más tarde, en su calidad de comisario de Matrículas en la costa de Cantabria, con D. José del Campillo, al frente en aquella sazón del Astillero de Guarnizo. Con lo que fué posible esa continuidad que tanto había de coadyuvar a los buenos resultados obtenidos en punto a política naval desde los tiempos de Alberoni, nombre al que es justo vincular, y no huelga repetir-lo, nuevas emisiones de la imperiosa voz de España, decaída con Carlos II, rehecha con Felipe V: “el poderío de España se había desarrollado mucho”, testimonio de Mahan que no deja de ser interesante.

Los cargos de varia índole—en los distintos departamentos, o en el centro mismo de la Administración, o en servicios de acción exterior— que sucesiva-

mente hubo de desempeñar Ensenada, le valieron, en gradación ascendente, para acrecer o completar sus conocimientos en materia de organización, nervio de toda empresa, que nuestro hombre hizo muy sensible, debiendo probablemente lo mejor de tales experiencias a su participación en el apresto y viaje de la Armada que recuperó Orán y de aquella otra expedicionaria a las Dos Sicilias, de provechoso éxito. Los anhelos reivindicatorios de España recibieron la asistencia de un hombre singularmente dotado que acertó a sentir la trascendencia, en el orden histórico, de la causa que sólo administrativamente le concernía. La medida colmada en trabajos de esta clase señaló a Ensenada para acumular en su mano, a la muerte de Campillo, las Secretarías de Guerra, Hacienda, Marina e Indias.

“Hay en mí un poco de resolución y viveza, pero nada más”, declara Ensenada con una modestia no tan extrema que le impida traslucir su fe en sí propio. Porque, a no dudarlo, siendo rápido a la hora exacta de la decisión, tiene mucho adelantado el gobernante que haya de remover los obstáculos significados, cuando menos, por esta o aquella resistencia pasiva. Y añade Ensenada en el mismo texto, que es una carta dirigida a D. Aníbal Scotti —“gobernador” del Infante D. Luis—, con ocasión del cuádruple nombramiento antes aludido: “Cualquiera de las cuatro dependencias pide todo un hombre, y yo soy un muchacho sin experiencias ni principios; lo cual sólo se tarda en conocerme lo que en tratarme... Aquí —en Italia—, respecto a S. A. R. —el Infante D. Felipe—, que me honra infinito, y un Ejército en acción, llego a creer que soy yo en el día el único que puede servir menos mal a los

Reyes...” Con esta sencillez en el conocimiento de sí mismo se daba cuenta Ensenada de todo lo demás, gustando de examinar tanto el haz como el envés de las cosas, y en su *Idea de lo que parece preciso en el día para la dirección de lo que corresponde a España y se halla pendiente*—al advenimiento de Fernando VI—, como en el documento gemelo *Representación al Rey sobre el estado del Real Erario y sistema y método para lo futuro*, acredita la posesión en sumo grado de las más claras luces naturales y de las adquiridas en el estudio al detalle de las materias que importan al estadista. Sólo llega a esta suprema cima de la actividad política el que, ganando altura en el ejercicio de las más varias disciplinas, asciende a una superior visión de conjunto. He aquí el caso de Ensenada, conocedor por dentro de la Administración, que es el cuerpo del Estado; capaz también de infundirla un nuevo espíritu. “¡Paso al genio!...”; grita D. F. Javier de Salas, llegado el momento de historiar la gestión ministerial de Ensenada. Pero hipóbole semejante resulta del todo innecesaria, puesto que a tan ilustre reformador le basta con ser, como efectivamente fué, uno de los varones más cumplidos que han pasado por la gobernación de nuestra Patria.

La preferente atención que a Ensenada le merecía cuanto se relacionaba con la Marina se acusó bien en obras de su iniciativa, tan pronto como la pudo desarrollar por vez primera desde la Secretaría del Consejo del Almirantazgo; etapa a la que corresponden Cédulas y Ordenanzas de diverso asunto—matrícula de mar, arsenales, construcción de buques en España y en América, sueldos y gratificaciones, régimen de los diversos Cuerpos y servicios de la Armada, etc.—, que

acrecen su valor si se las considera como preludeo de las que más adelante había de dictar el mismo Ensenada, con la aspiración de que el poder de España en los mares, para adecuada eficiencia, no fuese un mero factor aislado, sino una resultante de bien concertadas fuerzas, única manera de que lo ya obtenido y de lo que ulteriormente se pudiese obtener en el concreto ramo naval, no pereciese por asfixia. Ensenada perfeccionó y amplió la tarea de sus antecesores y sirvió hasta sus últimas consecuencias un designio de muy abierto horizonte, que afectaba, por un lado, a la defensa nacional, desde luego, y, por otra parte, a la riqueza, necesitada de salvaguardia, ya que el comercio con las Indias era otra manzana de la discordia lanzada al empeñado juego de la competencia europea. Con todas y cada una de las grandes potencias contaba Ensenada, y justamente porque el equilibrio de Europa era consigna general de las Cancillerías, directa o indirectamente interesadas en no guerrear por el momento, según la tregua procurada por la paz de Aquisgrán, había que aplicar a las relaciones internacionales de España el criterio flexible y realista de que da repetida muestra Ensenada como explicación y fundamento de su política, en sus actos y en sus escritos, en los antecitados y en los demás que redactara, desconocidos en su mayor parte hasta ser insertos por D. Antonio Rodríguez Villa en su *Ensayo biográfico del primer ministro de Fernando VI*.

Realza los Informes y Memorias de Ensenada la unidad de criterio que enlaza todas sus partes y a unos con otros, porque es Ensenada, probablemente, el primer político de la España moderna que sabe "cuánto conviene, antes de resolver y ejecutar sobre grandes

negocios —son sus palabras—, el reducir a un sistema fijo el objeto de todas las acciones, medidas las circunstancias y proporcionados los medios, para que se evidencie, aun cuando el fin no se consiga, que no faltó la disposición preventiva, sino que lo dispuso la Providencia”. De querer nosotros cifrar en un solo vocablo todo el propósito a que respondía, en cualquiera de sus irradiaciones, la política de Ensenada, ese término no podía ser otro que *paz*. Adviértase que mediaba ya el siglo XVIII, y que esa cosa tan vaga, pero cierta, que es el espíritu de los tiempos, encendía las luces; de proyección universal, peculiares de un nuevo sentido cultural. A fin de hacerse incruentas, las batallas que hasta entonces se venían librando en campos y mares, pasaron a los salones y covachuelas, sin perjuicio de que a poco volvieran a reñirse, inexorablemente, por las armas. Tan benéficas rachas de paz duran poco, y más bien despistan que reparan o sosiegan. La paz fué apetecida siempre, de seguro; pero cincuenta años antes no se la hubiera razonado en virtud de los motivos que alega Ensenada, muy cargados por el acento de la época que alboreaba: “Ningún punto céntrico mejor que la paz, si se oye el clamor de los pueblos, a que es razón que se atienda; si se mira al dinero extraído; si se numera la gente que se consume; si se trata de hacer tolerables los tributos, de que florezca el comercio, se aumenten las fábricas y no se abandone el cultivo; si se piensa, como importa, en adelantar la Marina y en que aprovechen a la Corona, y no los gocen los extranjeros, los tesoros de las Indias, y, en fin, si ha de ser el Rey, como no se duda, propiamente padre de sus vasallos...” Con todo, Ensenada no pecaba de incauto ni de iluso. Su ideal tenía un

alcance muy distinto al que las Sociedades Económicas de Amigos del País habían de proponerse con su típica mezcla de candor y practicismo.

“El que quiere conseguir la paz es como un axioma que ha de preparar la guerra, y estando hoy con las armas en la mano, no hay arbitrio para la duda. Por la religión, por la honra y por la conveniencia justificada de la Corona es lícito que se tomen y que con tesón se mantengan, y es evidente que el honor, y aun el interés de S. M., se hallan empeñados; el honor, porque no le pierdan los estandartes de España si ceden con precipitación la gloria adquirida, y el interés, porque las ventajas de Inglaterra pueden ser el exterminio de las Indias. Además de estas consideraciones hay una muy fuerte, y es que no hay paz segura si se compra con indecoro y descrédito del que la ajusta, y conviniendo tanto que sea sólida y durable, es menester afianzarla a costa de algún riesgo y fatiga, y que conozcan las potencias extranjeras que hay igual disposición en el Rey para empuñar la espada y para ceñir las sienes con la oliva.” Era, pues, la paz querida por el ministro de Fernando VI una paz armada y a la expectativa. El clásico sentido del *si vis pacem...* le lleva a subrayar en su *Representación al Rey* la importancia de la Marina. Después de presentar el cuadro, en hacendista y en político, de los fines propios de España, escribe: “No hay potencia en el mundo que necesite más las fuerzas marítimas que la de España, pues es península y tiene que guardar los vastísimos dominios de América que la pertenecen, y mientras la España no tenga una Marina competente no será considerada de Francia e Inglaterra, sus émulas más inmediatas. Consecuencia de esto es que V. M. atienda,

con preferencia a todo, al aumento y mejor régimen de Armadas, para las cuales cuantos materiales y pertrechos son menester hay en España. Yo no diré que pueda V. M. 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 V. M. el número de bajeles que baste para que, unidos con los de Francia (si no abandona, que no hará, su Marina), se prive a los ingleses del dominio que han adquirido sobre el mar.”

Textos como el recién transcrito denotan la inclinación de Ensenada hacia Francia para batir a Inglaterra, en contraste con otro ministro, el de Estado, don José de Carvajal y Lancáster, que se mostraba partidario de la combinación inversa: con Inglaterra para vencer a Francia. Más una diferencia esencial: la política de Carvajal equivalía a un enfeudamiento de España al Reino Unido, y la de Ensenada pretendía hallar en las aspiraciones francesas a costa de las inglesas, un punto de apoyo que permitiese realizar las nacionales. Convencido Ensenada de que Francia e Inglaterra estorbaban en análoga medida la acción y presencia de España en el mundo, cifró vivo empeño en separarlas; intención no difícil de ser consumada, ya que bien poco había de común entre Francia e Inglaterra, de no ser su animosidad contra España. Como para obrar cada una de aquellas naciones por cuenta propia necesitaban en algún modo de España, Ensenada consiguió que su patria se viese cortejada por la diplomacia envolvente de uno y otro Estado, que esquivaban mientras podían el choque de sus armas. Presintiendo el trance bélico, calculaba Francia que, de acuerdo con España, sus escuadras arrebatarían a Inglate-

rra el señorío del mar, al paso que Inglaterra preveía la derrota de Francia, con subsiguiente pérdida de su hegemonía en tierra, si tropas de España completaban, por la frontera del mediodía, el ataque formalizado por el mar del Norte. “En este caso, que precisamente ha de suceder —escribía Ensenada en su *Representación al Rey*—, será V. M. el árbitro de la paz y de la guerra, y muy natural que la Inglaterra compre a V. M. restituyendo a Gibraltar, y la Francia, devolviendo a Bellaguardia y cediendo parte de sus privilegios sobre el comercio de España.” El juego hábil de los resortes que ese doble requerimiento proporcionaba al Gobierno de Madrid era lo que Ensenada trataba de efectuar con objeto de conseguir una situación de privilegiada equidistancia y hasta un poder dirimente en las contiendas de Europa, granjeando ventajas de varia naturaleza sin necesidad de promover la guerra.

Ensenada aspiraba, en efecto, a que España se hiciera respetar gracias a un plan de armamento militar y naval que contrabalanccase sus fuerzas respecto a las de sus rivales. O, dicho con palabras del propio ministro: “Proponer a V. M. que tenga iguales fuerzas de tierra que la Francia y de mar que la Inglaterra sería delirio, porque ni la población de España lo permite ni el Erario puede suplir tan formidables gastos; pero proponer que no se aumente Ejército y que no se haga una decente Marina, sería querer que la España continuase subordinada a la Francia por tierra y a la Inglaterra por mar.” Minuciosos estudios de la situación en que se hallaban tanto el Ejército como la Armada en Francia e Inglaterra llevan seguidamente a las conclusiones que Ensenada formula en el mismo

documento, una vez afirmada la necesidad de que España quede a salvo totalmente de cualquier peligro por la creación de nuevas unidades militares perfectamente dotadas y la construcción y equipo de “sesenta navíos de línea y sesenta y cinco fragatas y embarcaciones menores”. “Con estas fuerzas de tierra, plazas competentes y buena amistad con Portugal—agrega Ensenada—, puede V. M. defenderse de las poderosas amenazas de la Francia, sin que en una ni en dos campañas hagan progresos muy sensibles, y en el intermedio puede V. M. mover sus aliados, que no le faltarán, para que hagan diversión por otras partes que contendrá y confundirá a la Francia. La Armada propuesta es cierto que no puede competir con la de Inglaterra, porque ésta es casi doble en navíos y más en fragatas y embarcaciones menores; pero también lo es que la guerra de V. M. ha de ser defensiva, y en sus mares y dominios necesitará toda la suya la Inglaterra para lisonjearse con la esperanza de conseguir alguna ventaja, sea en América o en Europa...”

No era Ensenada de los hombres que ligeramente abandonan sus planes al dicho. Los llevó al hecho, con cálculo de las posibilidades de todo orden, y si tuvo en cuenta las de carácter económico, no fué para fundamentar en penurias del Tesoro desistimiento alguno; empezó por sanear notablemente la comprometida situación de la Hacienda, vigorizando los ingresos mediante atinadas reformas tributarias, para que el Estado, bien nutrido, pudiera proveer a su defensa. No olvidó ningún ramo de los que tenía a su cuidado, y las múltiples disposiciones que hubo de dictar en función de las respectivas necesidades hacen visible tanto el alcance y profundidad de su mirada, que llega-

ba a los últimos detalles, como su extraordinaria capacidad de trabajo. Era el mismo hombre quien hacía un Presupuesto de nueva planta, o reorganizaba los Ejércitos, o negociaba un Concordato; el que atendía solícitamente a la enseñanza de Artes y Oficios, a la comunicación de las dos Castillas por el Guadarrama, a la cría del caballo o a la del gusano de seda, a los descubrimientos arqueológicos, a la beneficencia, a la repoblación forestal, a la apertura de canales, a la policía, a la educación de los gitanos; etc. Por lo que hace a la Marina, Ensenada recogió la obra que Patiño había iniciado y acertó a infundirla nuevos y superiores alientos. Ya tenía España 18 navíos y 15 embarcaciones menores; pero Inglaterra presentaba 100 y 188, respectivamente. Ensenada propuso la flota de "60 navíos de línea y 65 fragatas y embarcaciones menores" a que antes aludíamos. Se llegaría a cumplir el programa en plazo breve con tal de ser construídas seis unidades al año entre los Astilleros de la Península y el de La Habana. Pero aún constituía problema el acopiar madera para los cascos y arboladuras, bronce para los cañones, lino para las jarcias y las velas...

A tales efectos, Ensenada desarrolló una vigilante política de protección a la industria nacional. La técnica, en punto a la construcción misma, tuvo que ser importada, ya que un Ulloa o un Jorge Juan no podían hacerlo todo, y se buscaron maestros y ayudantes en Inglaterra, Holanda y Francia, que en tanto realizaran los trabajos en curso, capacitasen al personal español para nacionalizar la cabeza y mano de obra por entero en La Carraca, o en El Ferrol y Cartagena, donde Ensenada creó sendos arsenales. Se llevaron mucho tiempo los naturales preparativos, pues

incluso fué preciso esperar el transcurso de dos años para que las maderas —“curadas en agua salada”— pudieran emplearse sin temor a que recién cortadas se pudricieran. Orillado todo, los barcos que soñara Ensenada empezaron gradualmente a serlo de verdad, construyéndose mucho y bien, y dándose “el grandioso espectáculo en El Ferrol —dice Fernández Duro— de sentar doce quillas en otras tantas gradas paralelas”. En otro sentido de su gestión, Ensenada se preocupó del alistamiento de la marinería, de la formación de los guardias marinas y de la aptitud superior de los mandos, seleccionando con rigor y pagando con puntualidad. Creó el Observatorio de Cádiz, dictó las Ordenanzas generales de la Armada, atendió a la defensa de las costas, y todas estas iniciativas, más otras muchas, condujeron a que España readquiriese su prestigio de potencia naval de primera clase.

Se acreditó el valor de la flota que España estaba a punto de tener por el recelo que el extranjero no tardó en manifestar, puesto que se iba haciendo viable el rescate de Gibraltar y el de Menorca, aparte del ascendiente recobrado en la política de Europa y la mayor seguridad ganada para el Imperio ultramarino. A propósito de Gibraltar, fué ésta la primera expresión del juicio de Ensenada: “La restitución de Gibraltar es cuerda delicada para que se toque en el día. Un estudiado silencio convendría más a uno y a otros, y el obviar por nuestra parte que no se introduzca cláusula ni expresión en lo que se conviniere que estorbe en adelante a los fundamentos que se podrán deducir para reclamarla, cuando se halle la Monarquía con el vigor que no será difícil que cobre en pocos años de tranquilidad y aplicación.” Así le decía Ensenada a

Fernando VI, recién ascendido al trono, y cuantas veces volvió sobre el tema fué para afirmar su fe en el camino que le llevaría al logro de empresa tan nacional. Ensenada fiaba, en efecto, la consecución de Gibraltar español al ejercicio limpio y libre de la acción reivindicatoria por las armas, en cuanto se alcanzase la sazón de hacerlas valer con garantías de éxito, y no a los trueques y transacciones de que gustaba su colega el ministro Carvajal, negociador de los Tratados que en 1750 estabilizaron la política exterior de España en un pie de precaria neutralidad.

El embajador de Inglaterra en Madrid, Benjamín Keene, seguía muy de cerca los movimientos de Ensenada y procuraba neutralizarlos con los de Carvajal, de señalada preferencia hacia Inglaterra, cuya sangre llevaba en sus venas por ser la que recibiera de línea materna. Pero el Gobierno de Londres le exigía aún mayor servicio. Algo resistiría Carvajal por cuanto Keene le escribió un día al duque de Bedford: "No puedo hacer a Carvajal tan inglés como quisiera, pero me atrevo a asegurar que nunca será francés." De que se sintiera español, y en español procediese, no parece que se vislumbrara la menor probabilidad. Pero Ensenada se ocupaba de que España no perdiera su albedrío, pese a la alianza con Francia: sabía medir la extensión del compromiso, y su patriotismo, ilustrado por ideas de honda raíz tradicional, le inmunizaba contra el contagio de las nuevas ideas que las prensas de París ponían ya en circulación y en trance de dar la vuelta al mundo. Respecto a las presiones inglesas, la situación de Ensenada se hizo todavía más difícil a la muerte de Carvajal, por sucederle, a gestiones del Gobierno de Londres, un ministro totalmente manejado

desde allá: el irlandés D. Ricardo Wall. A poco se producía la caída de Ensenada. Notorio es el caso: habiendo iniciado Carvajal y proseguido Wall la negociación de un acuerdo por el que España y Portugal efectuaban la permuta de Ibicuy, en el Paraguay —más, a lo que parece, Túy, en la propia tierra metropolitana—, y la Colonia del Sacramento, Ensenada acudió al Rey de Nápoles, D. Carlos, heredero de la Corona de España, para que persuadiese al rey Fernando, su hermano, de las desfavorables y aun indignas condiciones en que se proponía el cambio y de la amenaza significada por la penetración de Inglaterra, a través de Portugal, en zonas muy sensibles de nuestra América: las del Plata. Reaccionaron Keene y Wall en contra de Ensenada, al que presentaron, pérfidamente, como zapador de la autoridad de su Monarca, hallando además pretexto para nueva acusación en el hecho de haber ordenado el ministro, sin conocimiento de D. Fernando, que los ingleses evacuasen los territorios que habían ocupado alegremente sobre el Golfo de Honduras y costa de los Mosquitos. La intriga prosperó y Ensenada fué depuesto —1754— de todos sus cargos y confinado en Granada. El júbilo que produjera en Inglaterra la caída del ministro español reveló toda la razón que asistía a éste para procurar por todos los medios a su alcance que España no permaneciera indefinidamente a merced de la política británica. “Los grandes proyectos de Ensenada sobre la Marina —escribió Keene cantando victoria— se han desvanecido. No se construirán más navíos...” No ocurrió, ciertamente, de muy distinta manera, por lo pronto, al menos. La frase, literalmente,

parece excesiva, pero descubre el secreto de la maniobra.

Quedó truncado, pues, el programa de construcciones navales de España con la caída de su propulsor el marqués de la Ensenada, muerto quince años más tarde—reinando ya Carlos III— en Medina del Campo, sede de un nuevo confinamiento, que esta vez fué determinado por recelos de la política interior. Los obstáculos que Ensenada, en parte considerable, había superado, recuperaron toda su fuerza, entorpeciendo gravemente la marcha de aquellos otros planes que, tiempo adelante y con expresivas intermitencias, hubieron de formular algunos de sus sucesores a partir del más inmediato: D. Julián de Arriaga, capitán general que había sido de Venezuela y presidente de la Casa de Contratación. Volvió a gravitar, por tanto, la mala situación de la Hacienda sobre todos los conatos, y no fué dificultad pequeña la que estribaba en el desánimo o despreocupación de las gentes. ¿Interesaban todavía los caminos del mar?... La vocación heroica del español, jamás desmentida, no se sentía excitada por afanes que hiciesen de los océanos renovado escenario. El descubrimiento de la costa oriental de California hasta el Cabo Colorado; la proeza del *Glorioso* para salvar al *Corcubión*—cargado de tesoros— de reiterados ataques ingleses; la rendición y apresamiento de naves corsarias en uno u otro mar, son hazañas que prueban plenamente la persistencia de virtudes que ya no cabía explicar por una situación nacional de ánimo mantenida propiamente por un Estado y una sociedad; respondían a un arranque de tipo excepcional, llamado a fulgurar y desvanecerse en atmósfera indiferente. Los tiempos, sin duda, eran

otros... Parecía sobremanera difícil obtener los ochenta mil hombres en que Ensenada cifraba la dotación de su propuesta Armada, si tenemos en cuenta que España sólo contaba entonces con unos siete millones de habitantes, y que el Ejército de tierra requería, según el cálculo también de Ensenada, unos ciento noventa mil soldados. Por otra parte, la crisis de la vocación marinera se acusaba en términos ciertos. Cabe preguntar si Ensenada era sincero al afirmar que no faltaría gente, "dada la necesidad de aumentar la tropa, porque se observa que hay pasión por la Marina". Más bien la realidad estaba en una presunción contraria, pues no parece razonable desdeñar el dato, bastante sintomático, de que fuese preciso traer del extranjero los elementos que habían de llevar a cabo los planes en curso; esto, respecto a la "pasión por la Marina" que pudieran sentir, y por lo visto no sentían, los hombres llamados, por cuna y estudio, a tan alto servicio. En cuanto a la marinería, el problema no quedó resuelto sino teóricamente con la reorganización de la Matrícula de mar —que obligaba a los que vivían dedicados a la pesca e industrias marítimas—, entre otras razones, porque existía, además de la cuestión de número, otra de calidad.

Por supuesto, el propio Ensenada, al procurar remedio, no pudo por menos de reconocer "la escasez de gente", y era lo peor que se la suplía por medio de apresuradas levás, produciéndose situaciones como la creada por el armamento de las fuerzas navales en 1793, según descripción, años más tarde, ante las Cortes de Cádiz del entonces ministro de Marina: "Esta medida —la leva—, lejos de ser beneficiosa, fué en extremo perjudicial, pues cogidos en la leva hombres

nada acostumbrados a la mar, y tan miserables que ni aún tenían camisa, y la desnudez, la suciedad, el trabajo, para ellos desusado, y el pavor que infunde la mar al que a sus rigores no se acostumbra desde niño, unidos a veces a los malos alimentos, hubieron de producir en ellos unas fiebres que se hicieron muy malignas, y contagiados los demás, padecieron nuestras escuadras las epidemias más horribles. Difícil era desarraigarlas, pues al cabo de un año, desatendida enteramente la Marina, apenas había en los bajeles ni un solo hombre que tuviese con qué cubrir su desnudez, y aumentados en ellos el número de los cogidos en las levas, que eran los únicos con quienes se podían reemplazar las bajas, se convirtieron los navíos en unos verdaderos presidios; horrorizados los soldados con tan funesto espectáculo, destrozado su corazón por la indigencia en que yacían sus familias, a las que no se les daba el socorro que se les había asignado, y huyendo de lugares que eran remedo del mismo infierno, buscaban en la deserción el medio de buscar la vida; desde entonces hasta hoy, ni se ha dejado descansar a la Matrícula ni se ha hecho nada por dulcificarle la mala suerte que le ocasiona el servicio, aunque se le ha ofrecido mucho...”

No se conocen documentos que contradigan al anterior, y abundan, por el contrario, los testimonios que permiten apreciar la profundidad del descenso en que se viera la marinería, pese al tratamiento de Ensenada. Los graves defectos de que adolecían las tripulaciones, en punto a carácter y conocimiento del oficio, quedan señalados en los “Diarios de navegación” de jefes de la Armada como D. José de Mazarredo o don Antonio Escaño, según los pasajes trasladados por

Sánchez de Toca a su libro *Del poder naval en España*. De esta suerte se lamentaba Escaño: “¿Qué importa que hayamos levantado preciosos atlas marítimos, ya de aquí, ya de allí?... ¿Qué importa que hayamos construído excelentes navíos y fragatas, si en la parte principal y más importante de la ciencia naval militar hemos adelantado muy poco o, mejor decir, nada con respecto a nuestros enemigos?... ¿Acaso podría compararse nuestro modo de maniobrar, en general, con el de los ingleses?... Fijemos la atención en algunas maniobras particulares y nos veremos precisados a confesar este atraso. ¿Sabemos nosotros, por ejemplo, y hablando generalmente, amarrarnos o desamarrarnos sin el auxilio de una lancha y, a veces, sin incomodar a todo el mundo, porque todo nos parece poco para que el buque no se nos vaya por donde no queremos ni debe ir? ¿Sabemos hacer una simple virada por delante sin que cada aparejo vaya a su tiempo, en lugar de meter el timón y cambiarlo todo a una, como puede hacerse con un bote y como lo hacen frecuentísimamente nuestros enemigos y maestros? ¿Sabemos llegar a un fondeadero con todo el parejo largo, fondear, amarrarse y aferrarlo todo a un tiempo, como también lo vemos hacer a menudo a aquellos isleños? ¿Sabemos el secreto de capear o aguantar tiempos deshechos, fondear en costas con ellos, etc., sin perder una filástica y, por último, jugar con el mar en todos sentidos, como lo verifican ellos, con asombro de todo el mundo? ¿Sabemos contrariar y burlar sus maniobras de evolución y superarlas en los encuentros con escuadras, divisiones o buques sueltos?...”

Entre tanto, Carlos III había procurado que sobrevivieran a Ensenada y a Fernando VI las consig-

nas de equilibrio y neutralidad a que él, personalmente, por su natural apacible, se adhería de corazón. Pero hay algo por encima de los deseos propios capaz de malograrlos: los deseos ajenos. España no quería la guerra en que se trabaron Francia e Inglaterra durante siete años; desde 1756 a 1763, en el primer encuentro de este ciclo, y otra vez hubo de pasar, sin ceder, por tentaciones que la comprometiesen a favor de una de las dos partes en lucha. Fué así como William Pitt la ofreció Gibraltar. "Parece increíble", comenta Maham... Pero la oferta implicaba penosa contrapartida, y España rehusó. Sin embargo, España no podía inhibirse del todo, dada su inestable posición, y fué beligerante, con esa desgana y con ese brío que tan contradictorio y desconcertante cariz suelen dar a nuestras crisis históricas. Inglaterra, con actos de piratería y usurpación que venía prodigando en mares y tierras de Indias y aun en el solar hispano, pues aún intentó establecerse junto a Ríotinto, arrojaba a España, ya predispuesta, en los brazos de Francia. Grimaldi, embajador en París, propuso la unión marítima de las dos últimas potencias contra Inglaterra, y se llegó al Pacto de Familia de 1761, que con sus posteriores novaciones, acuerdos conexos y modo de aplicarlo, dejó de ser alianza ofensiva y defensiva que obligase por igual a las dos partes contratantes, para convertirse en verdadera servidumbre respecto a España, según fases que conocemos todos por cualquier manual de Historia.

Ello es que España tuvo que participar en la guerra de Francia e Inglaterra, viendo caer en manos de la segunda a La Habana y a Manila. Por el Tratado de París recobró lo perdido, pero a cambio de renun-

ciar a la Florida, con el fuerte de San Agustín, la Bahía de Panzacola y los territorios situados al este y sudeste del Mississipi; cuantioso lote que pasó a Inglaterra. Y a cambio también de devolver a Portugal la refñida Colonia del Sacramento. Francia cedió a España la Luisiana, pero la posesión no se hizo efectiva sin esfuerzo a mano armada. Y en el trasiego de territorios, Menorca no fué devuelta a los españoles. Luego, Carlos III quiso evitar la nueva guerra franco-inglesa a que dió lugar la emancipación de Norteamérica. Interpuso el Rey de España en vano los oficios de su buena voluntad, y no se dejó arrastrar a la contienda sino fijando los objetivos que condicionaban la intervención de su Patria junto a Francia: el rescate de Gibraltar y el lanzamiento de los ingleses de la Bahía de Honduras, en primer término. Instrumento de la apetecida victoria franco-española sería la invasión de Inglaterra, como se intentó; pero la Naturaleza, lejos de asociarse al plan, presentó batalla, con viento y escorbuto, malográndose una empresa que no había dejado ningún cabo suelto; atados todos, teóricamente, por la previsión y la competencia. Liquidada esta guerra, en definitiva, por la Paz de Versalles, se restituyó a España Menorca, que había sido reconquistada en virtud de feliz desembarco; no así Gibraltar, objeto de bloqueo y sitio desafortunados y de unas negociaciones diplomáticas frustradas por Inglaterra y entorpecidas por Francia. Este nuevo episodio a cuenta de Gibraltar sirvió, al menos, para acreditar la voluntad de España, viva en ese punto, aunque decaída en los demás, y para incorporar a la Historia la memoria preclara de Barceló y sus lanchas cañoneras. Realmente, cuantos esfuerzos hiciese España en vindicación de su

derecho incuestionable a este o aquel territorio, quedaban anulados por el sentido general de la política interior y exterior, cada vez más desnacionalizadas. Las cosas caen del lado a que se inclinan, y la dinastía, en principio, pesaba demasiado para no hacer sentir su natural gravitación sobre el Gobierno de Madrid. Ya no haría España otra cosa, en puridad, que secundar domésticamente la iniciativa de Francia en supe-ditación agravada, desde otro punto de vista, por el contagio de los nuevos modos de pensar y sentir que la Enciclopedia y la Revolución, completándose, habían dado a los cuatro vientos.

Muy trabajada por las enfermedades del siglo, España carecía, frente a la Revolución francesa, de defensas políticas o constitucionales, si atendemos al espíritu del Estado que los ministros de Carlos III reelaboraban a su manera. Tardías fueron las medidas que no sin lucha consigo mismo y con los demás hubo de adoptar resueltamente Floridablanca o que pretendió Aranda, en algún momento de su gestión ministerial, entre vaivenes de su conciencia, atemorizada un día por las turbas del 10 de agosto, seducida otro por los soldados de Valmy. La guerra contra la Revolución francesa se hizo, al cabo, inevitable en Europa, y España riñó sus batallas—animadas por el entusiasmo y arrojo de numeroso voluntariado—en tierras fronterizas. Pero el conflicto desembocó en el mar por el cauce que abrieron a la suspicacia inglesa la paz de Basilea y el Tratado de San Ildefonso. Inglaterra y España guerrearon una vez más.

El poder naval había preocupado a Floridablanca, singularmente en relación con la presencia de España en el Mediterráneo. Suyas fueron varias iniciativas

orientadas en ese sentido, y suya también la *Instrucción reservada para la Junta de Estado*, organismo creado por él en 1787. En tan interesante texto se define y proyecta acerca de la Marina en los siguientes términos: “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. Es importante el ramo de construcción..., pero lo es mucho más el asegurar en ella la economía y el acierto y el promover en los equipajes y sus jefes la necesaria inteligencia y experiencia para la navegación y manejo de los buques y el valor y disciplina para las expediciones de guerra y los combates. Se han dado algunos pasos felices en la construcción para adelantar la velocidad de nuestros navíos, sin faltar a la necesaria resistencia y solidez, y espero que en este punto se vaya continuando con buen suceso... En cuanto a economía, quiero que se trabaje y apuren todos los medios y recursos de lograrla, porque sin ella no habrá fondos capaces de sostener el gasto. A este fin, convendrá promover la construcción de particulares, como hacen los ingleses, empezando por las compañías de Filipinas y La Habana, el Banco, los Gremios y otros Cuerpos fuertes, que podrían encargarse de introducir y ejercitar esta industria de construcción y vender algunos buques a la Marina Real...” Fué aumentada y perfeccionada, efectivamente, la construcción de buques al dictado de Floridablanca, como el ministro Arriaga antes hubo también de impulsarla, lanzando al agua toda suerte de bajeles, y como en tiempos de D. An-

tonio Valdés fueron mejorados los arsenales del Ferrol, Cartagena y Cádiz. Pero no tardó en comprobarse nuevamente que el toque del acierto estaba en un conjunto de circunstancias desigualmente previstas. Superior en número a la inglesa era la escuadra española, alineada a la altura del Cabo de San Vicente el 14 de febrero de 1797. Librado el memorable combate, la suerte fué adversa al pabellón español.

San Vicente, Trafalgar... Sobrevinieron sucesos que, al precipitarse cuesta abajo, justificaron algún día el gemido del solemne poeta D. Manuel José Quintana, un tanto despistado, pero sensible al dolor de las mudanzas que España sufriera en el Mapa Mundi, de una generación a otra:

¿Qué era, decidme, la nación que un día
reina del mundo proclamó el destino,
la que a todas las zonas extendía
su cetro de oro y su blasón divino?
Volábase a Occidente,
y el vasto mar Atlántico sembrado
se hallaba de su gloria y su fortuna;
doquiera, España: en el preciado seno
de América, en el Asia, en los confines
del Africa, allí España; el soberano
vuelo de la atrevida fantasía
para abarcarla se cansaba en vano.
La tierra sus mineros le rendía,
sus perlas y coral, el Oceano,
y dondequier que revolver sus olas
él intentase, a quebrantar su furia
siempre encontraba costas españolas...

Bajo el puente del siglo XVIII al XIX, en aguas como nunca revueltas, ya tenían su boca abierta los peces que se habían de tragar el poderío marítimo de España.

M. FERNÁNDEZ ALMAGRO.