

La Mar en la Filatelia



LA REAL ARMADA DE LOS BORBONES EN EL SIGLO XVIII

La Armada en el siglo XVIII

El 1 de noviembre del 1700 moría en Madrid Carlos II, último rey de la Casa de Austria, que, al no dejar descendencia, en su testamento nombraba heredero del trono de España a Felipe de Anjou, nieto de Luis XIV de Francia —que a su vez era nieto de Felipe III de España— y de María Teresa de Austria —que era hija de Felipe IV de España y por ello hermana de Carlos II—. Felipe de Anjou, con el nombre de Felipe V, se hizo cargo del trono de España a principios de 1701, dando comienzo al reinado de la Casa de Borbón que, con grandes altos y bajos, se ha prolongado hasta nuestros días.

El siglo XVIII, que como vemos nació con el comienzo del reinado de los Borbones en España, a pesar de ver ensombrecidos sus primeros años por la guerra de sucesión, de funestas consecuencias territoriales que aún hoy estamos sufriendo, supuso la apertura de España a la Ilustración y fue uno de los siglos más grandes y brillantes en la historia de la Armada. España contó con grandes políticos, buenos marinos y expertos ingenieros navales, que fueron capaces de devolver a la Armada su pasado esplendor.

Hay muchos que opinan que España dejó de ser una potencia naval con el descalabro de la Armada Invencible pero, a pesar de



Navío *El Catalán*.



Navío Real Felipe.

aquel gran desastre, siguió siendo una potencia en la mar durante mucho tiempo, y por supuesto lo fue en el siglo XVIII, a lo largo del cual en la Armada sirvieron casi 600 buques —229 navíos, 196 fragatas y 173 buques menores (corbetas, goletas, bergantines, jabeque y otros)—, lo que da una idea del esfuerzo desarrollado para mantener la condición de potencia naval capaz de proteger el tráfico, mantener abiertas las vías de comunicación y preservar el comercio. Fue siglo de grandes creaciones y reorganizaciones (arsenales, escuela de guardias marinas, Cuerpo de Oficiales y Cuerpo de Ingenieros Navales), en el que también hubo problemas a los que tuvo que hacer frente la Armada de aquellos tiempos, como fue la escasez de gente para formar dotaciones y la falta de buena madera para construir barcos. Este engrandecimiento de la Armada se debió a la postura adoptada por los primeros reyes Borbones, Felipe V, Fernando VI y Carlos III (1), y siguió un

(1) No cuento a Luis I, hijo y primer sucesor de Felipe V, porque su efímero reinado en 1724 duró sólo unos meses y pasó desapercibido.

poco por inercia en los primeros años de Carlos IV. Por desgracia, el final del siglo XVIII coincidió con el comienzo de un gran declive de la Armada debido a la ineptitud del rey y a la mala política de su primer ministro, el nefasto Godoy, aunque esto encaja mejor en el comienzo de la historia del siglo XIX, de modo que lo paso por alto.

Evolución de la Armada

En 1700, a la muerte de Carlos II, el estado de la Armada era deplorable, ya que sólo contaba con poco más de una docena de buques con los que poder defender el tráfico marítimo. Garrote había intentado poner un poco de orden en la caótica situación, y había definido los tipos de barcos con que se debía contar que, en el caso de los navíos, eran



Navío San Juan Nepomuceno.

de 60 cañones, aptos solamente para proteger las vías marítimas. En esta situación llegó Felipe V al trono de España, y comprendió lo conveniente que era contar con poderosas



Navío *San Telmo*.

flotas mercantes y de guerra para mantener el comercio tanto con América como con las islas del Pacífico. Pero fueron la guerra de sucesión y las consecuencias del Tratado de Utrecht las que lo impulsaron a la gran reorganización de la Armada, que comenzó en 1712 con Tinajero y el gran ingeniero naval Gaztañeta, y continuaron con Alberoni. Se construyeron y compraron barcos destinados sobre todo a la protección del tráfico, entre ellos 22 navíos de 50 a 64 cañones (como el navío *El Catalán* de 62 cañones, construido en San Feliú de Guixols, en 1719). Estos barcos, como los de la época anterior, eran útiles sobre todo para mantener abiertas las líneas de comunicaciones, pero resultaban inferiores en caso de combate con navíos de otras potencias armados con 100 cañones o más.

Con el nombramiento de Patiño como intendente general, en 1720, la Armada recibió un gran empuje. Patiño impulsó los astilleros de Guarnizo y La Habana, comenzó la creación de los arsenales de Ferrol, La Carraca, Cartagena, y empezó la construcción de navíos

de mayor porte. Desde 1720 hasta su muerte, en 1736, se construyeron un total de 46 navíos, 35 de 50 a 66 cañones, y otros 11 mayores —uno de 114 cañones (el *Real Felipe*, construido en Guarnizo en 1732), uno de 80, y nueve de 70—, todos ellos diseñados por Autrán siguiendo los anteriores diseños de Gaztañeta.

Desde la muerte de Patiño hasta el nombramiento del capacitado marqués de la Ensenada, en 1743, sólo entraron en servicio 14 navíos de pequeño o mediano porte y de 50 a 70 cañones. La llegada del marqués de la Ensenada supuso un nuevo impulso para la Armada ya que, con la ayuda de Jorge Juan y de Ulloa, diseñó un ambicioso plan naval que empezó a poner en práctica inmediatamente. Se comenzó el estudio sistemático de los defectos de barcos anteriores y la forma de corregirlos, se prestó atención a los métodos de construcción en otros lugares de Europa (sobre todo en Inglaterra) y se acometió la construcción de los arsenales de Ferrol, Cartagena y La Habana.

A la muerte de Felipe V, en 1746, Ensenada contó con el apoyo de su sucesor, Fernando VI, para seguir adelante con su plan, de modo que entre 1749 y su destitución en 1754, por intrigas inglesas, se produjo la entrada en servicio de 25 navíos (2 de 80 cañones, 15 de 75, 1 de 70, 5 de 68 y 2 de 64).



Navío *Santísima Trinidad*.

Y aun después de aquella fecha continuó la construcción de barcos gracias a la labor de los que habían sido colaboradores de Ensenada, y hasta la muerte de Fernando VI, en 1759, se construyeron otros 18 navíos (12 de 74 cañones, 3 de 68, 1 de 64 y 2 de 60).

La construcción de navíos había llevado pareja la de fragatas y embarcaciones menores, de manera que, a la llegada de Carlos III, España era dueña de una poderosa Marina de Guerra. La Armada contaba con 47 navíos y 28 fragatas, y bajo la dirección de Jorge Juan se entregaron otros 9 navíos de 74 cañones y 1 de 60. Pero, debido sobre todo a pactos de familia, España entró en guerra, al lado de Francia, contra Inglaterra, lo que supuso la pérdida de buques que, al final de aquella contienda en 1764, quedaban reducidos a 37 navíos, 18 fragatas, 10 jabeques y 7 galeotas. Fue entonces cuando Carlos III, deseoso de recuperar la capacidad de la Armada, impulsó los proyectos empezados por sus antecesores y continuó los planes y programas de adquisición de nuevas unidades, con lo que, en 1774, llegó a contar con 58 navíos y 25 fragatas. Entre los navíos se pueden citar el *San Juan Nepomuceno*, de 74 cañones, construido en Guarnizo en 1766 y, sobre todo, el *Santísima Trinidad*, construido en La Habana en 1769, que llegó a tener 140 cañones en cuatro puentes, y en aquellos tiempos fue el navío de mayor porte del mundo. Los diseños de Jorge Juan, con la colaboración de Romero Landa y Gautier, siguieron dando sus frutos, y a la muerte de Carlos III, en 1788, la Real Armada contaba nada menos que con 76 navíos (entre ellos el *San Telmo* de 74 cañones, construido en Ferrol en 1788), 51 fragatas, 102 barcos de menor porte (desde corbetas a galeotas) y 75 lanchas cañoneras.

A Carlos III le sucedió su hijo Carlos IV, con el que las construcciones siguieron adelante, y hasta 1796 salieron de los astilleros cuatro navíos de 112 cañones, otros cuatro navíos de menor porte y 21 fragatas. En esta época se

llevaron a cabo grandes expediciones científicas, fruto de la época de la Ilustración, como fue el caso de la expedición de Alejandro Malaspina, para la que se construyeron dos corbetas, una de las cuales fue la *Atrevida*.

La Real Armada seguía siendo poderosa y el siglo se acercaba a su fin. Por desgracia, la llegada de los últimos años del siglo XVIII coincidió con la llegada al poder del primer ministro Godoy, amigo de la reina, valido de Carlos IV, y de triste memoria para España en general y para la Armada en particular. Pero, como ya quedó dicho, esto encaja mejor como prólogo del siglo XIX, y ahí se queda.

La Armada en los sellos de correos

Muchos de los hombres del siglo XVIII, sus obras y sus barcos, son recordados en sellos de correos. Los barcos citados en la presente crónica aparecieron reproducidos en dos series españolas dedicadas a «Barcos de Época» emitidas el 7 de abril de 1995 y el 19 de abril de 1996, y en una serie emitida el 16 de julio de 1964 «En homenaje a la Marina española». Por otra parte, el navío *Santísima Trinidad* también apareció en otra serie española, emitida el 28 de mayo de 1985 con motivo del «II Centenario de la Bandera Española». Cuba, por su parte, suele emitir muchos sellos dedicados a barcos, entre los que no pueden faltar los que en aquellos tiempos fueron construidos para España en el arsenal de La Habana. En alguna ocasión, otros países también han incluido algún barco español del siglo XVIII en sus emisiones, sobre todo al hablar de grandes barcos de todos los tiempos.

Marcelino GONZÁLEZ FERNÁNDEZ

