

# CUANDO A LA ISLA VINO LA MARINA

## Una aproximación histórica

José CERVERA PERY  
Licenciado en Historia

La proximidad de la conmemoración del bicentenario del comienzo de la guerra de la Independencia contra la invasión napoleónica hace pensar en una cuenta atrás del inicio de un amplio programa conmemorativo que a buen seguro habrá de marcar un hito histórico y en el que la vieja Isla de León debe tener el protagonismo que mantuvo a lo largo de toda la contienda con fuertes lazos de vinculación naval. Quizá el papel de la Marina en ella sea el menos estudiado, y poco valorado el meritorio esfuerzo que supuso la rendición en los caños de La Carraca de la escuadra del almirante Rossilly, hecho de la mayor importancia, ya que privó al general Dupont de un estimable refuerzo que hubiera consolidado su posición en el sur de Andalucía. Desde la isla, por tanto, se planificaron acciones y se afrontaron situaciones que influyeron notoriamente en el desarrollo de la campaña. El cómo y el porqué de la integración de la Marina en la Isla felizmente mantenida y reforzada a lo largo del tiempo es el objetivo de esta aproximación histórica.

A comienzos del siglo XVIII, cuando se instaura la dinastía borbónica, la Isla no era todavía «real» ni la Marina tenía con ella ninguna vinculación directa. Un hermoso paisaje de huertas, caños y salinas que ya nos describe Horozco en las vísperas del siglo XVII, pero sometido a un peligroso feudalismo que hacía depender las villas y pueblos de las casas ducales, tan expertas en trapicheos de ventas, traspasos, cesiones y adjudicaciones. La Isla de León, mínima y abreviada, era posesión del duque de Arcos, que también detentaba otras «propiedades» (el entrecomillado alivia en algo el desdoro), como Rota o El Puerto de Santa María.

En los últimos años de la monarquía austriaca, la Marina o, mejor dicho, lo poco que quedaba de ella, desorganizada y desperdigada en numerosas escuadras de muy pocos barcos (Océano, Barlovento, Mar del Sur, y Guarda y Carrera de Indias), languidece y se consume lentamente. Quizá se salva un poco del declive la de la Guarda de la Carrera de Indias, sufragada por los mercaderes y comerciantes andaluces, que junto a la del Mar Océano tiene su base en Cádiz. Y Cádiz es en esas fechas una ciudad floreciente, habitada por una colonia genovesa de notoria importancia, con abundancia de notarios, consignatarios, corredores de comercio y casas bancarias y aseguradoras. Entretanto, la Marina de Guerra, a falta de buques operativos, se entretiene en parir disposiciones orgánicas, como la cédula de Carlos II en 1673 que dispone que el puesto de capitán general del Mar Océano sea de mayor preeminencia que el de la Carrera de Indias. Prerrogativas que no harían mejores o volverían más rentables a los escasos barcos.

Pero hay ya reparaciones y avituallamientos navales que, aun muy limitados, se hacen en la Isla, que dispone de un astillero próximo al Puente Suazo, «por lo que barcos de carga hacen continua navegación con los pertrechos para las heredades de la isla y para los que están en Chiclana y Zurraque» (descripción del propio Horozco, que sigue proporcionando datos interesantes sobre la actividad industrial y marinera del caño de Sancti Petri). También se da noticia de la existencia de un almacén y un pequeño carenero cuyas exiguas ruinas aún pueden observarse; y, cuando estalla la guerra de Sucesión, la Armada del Mar Océano no realiza ninguna misión de importancia, por carecer de barcos. Solamente los buques de la Armada de la Avería, a cargo de los mercaderes de la Carrera de Indias, pueden mantener abiertas las rutas americanas. Cádiz no ha perdido su crédito comercial y la Isla espera mejor suerte.

Pero el proceso integrador de la Isla de León y su conversión en villa desgajada de todo vínculo patrimonial — antecedente necesario para la posterior instalación del Cuerpo de Marina — no resultó fácil. Integrada como se ha dicho en los dominios del duque de Arcos, éste intentó su venta a Cádiz, que acogió el proyecto muy favorablemente. Pero tal pretensión no prosperó, por lo que, quizá para evitar nuevos intentos enajenadores, el rey ordenaba la incorporación a la Corona de El Puerto de Santa María y la Isla de León, «con las jurisdicciones, señoríos, vasallajes, oficios, rentas y derechos de los dos pueblos». Era una decisión valiente, al eliminar los restos de un trasnochado feudalismo en detrimento de las poderosas casas de Medinaceli y Arcos, propietarias de ambos territorios; pero tal decisión acarreó de inmediato pleitos y reivindicaciones que no es el caso traer aquí, aunque también Cádiz impugnó la resolución real con una fuerte campaña para contrarrestar lo que suponía una desmembración de su poder territorial. El documento del Cabildo, muy largo y farragoso, pretendía demostrar la subordinación de la Isla a Cádiz en muchos aspectos, prohibiéndole fabricar casas por su cuenta y por tanto expandirse, ya que la Isla estaba concebida, exclusivamente, como «recreo para los habitantes de Cádiz, ciudad que veía así vulnerados sus intereses económicos». Como puede verse, en este razonamiento insolidario y egoísta se desconoce la realidad del asentamiento naval isleño, con el arsenal de La Carraca impulsado por Patiño en creciente rendimiento; y es importante consignarlo así porque a lo largo del tiempo los puntos de fricción en torno a la supremacía marítima se sucederán. El forcejeo legislativo de súplicas y reclamaciones no logró el objetivo deseado por la ciudad de Cádiz; antes bien, el auge material que iba alcanzando La Carraca concedía a la Isla un inesperado desarrollo socioeconómico.

El traslado, por tanto, de las dependencias de Marina de Cádiz a la Isla de León ha comenzado su cuenta atrás. Don Juan José Navarro, capitán general de la Armada y director de la misma, lo razonaba en escrito de 13 de junio de 1750, donde exponía su parecer sobre el asunto. La Marina tenía que salir de Cádiz; la duda estaba en si el traslado departamental debería hacerse a la Isla de León, o bien a Puerto Real —su otra competidora—, prevaleciendo la

preferencia isleña, justificada en convenientes argumentos, como los del necesario apoyo logístico a La Carraca, a la que se podía proveer de agua desde la Isla, «que también es cantera de piedra viva por lo que puede proporcionar sólidos cimientos para las construcciones militares»; facilidad de comunicación Isla-Carraca, sin que exista necesidad de amurallamiento (cosa que al parecer sí necesitaba Puerto Real), ya que bastaba con establecer en los caños que la aíslan un servicio de vigilancia. Terminaba Navarro su bien razonado escrito exponiendo que la Isla era el más poderoso antemural de Cádiz, con lo que pretendía echar un cuarto de espadas a su favor, señalando «que siempre lo ha entendido y oído decir que la mayor fortificación de Cádiz es la Isla, pues ni navíos, ni un ejército, aun siendo dueño de Conil, Chiclana, Medina Sidonia, Jerez, y aun el Puerto de Santa María, podría adueñarse de la plaza. Con tropas en la Isla, Cádiz es inconquistable». Proféticas palabras del marino, que habrían de tener su aserto sesenta años después.

Con el proyectado traslado de las dependencias de Marina a la Isla, ésta se veía muy favorecida, y tal como ocurriera cuando fue incorporada a la Corona, enajenándola de la jurisdicción gaditana, la ciudad de Cádiz, por medio de su cabildo, volvió a poner el grito en el cielo, impetrando de la real clemencia «la suspensión de su real determinación en el asunto». Los razonamientos volvieron a ser largos y prolijos, con continuos agravios comparativos para la Isla de León, invocando el fiel amor de esta ciudad (Cádiz), «que tanto se ha esmerado en manifestarlo, con singulares, notorios, crecidísimos servicios hechos a S.M. y sus gloriosísimos predecesores...» (la linsoja no faltaba), para terminar suplicando «que no se tenga a efecto lo proyectado, y que el Cuerpo de Marina se mantenga en Cádiz con todos sus agregados, merced que espera recibir esta ciudad de la clemencia de V.M. cuya católica real persona prospere».

Don Juan José Navarro no cejó en su empeño y, a pesar de la oposición gaditana, el ministro del ramo, don Julián de Arriaga, participaba a la ciudad de Cádiz desde Aranjuez las conclusiones de una mala noticia: «He hecho presente al Rey —decía el escrito— la representación de V.S. sobre los perjuicios e inconvenientes que prevé consiguientes a la traslación de los Cuerpos de Marina a la isla de León, pero S.M. no ha hallado la suficiente causa para variar la resolución de la cual doy a V.S. aviso para su inteligencia. Dios guarde a V.S. muchos años. Aranjuez, 14 de abril de 1769. Muy noble y Leal ciudad de Cádiz». La suerte de la Isla de León estaba decidida, y sin más dilación el marqués de la Victoria ordenó los inmediatos preparativos para el traslado. No obstante, con espíritu de fina cortesía, ofició al Cabildo gaditano, mostrándole los vivos sentimientos de su verdadera estimación.

Puede concretarse por tanto que la idea de la traslación del Departamento de Cádiz a la Isla venía incubándose desde los tiempos de Patiño, que quiso reunir en un solo punto todos los aspectos referentes a la Armada. El marqués de la Ensenada lo plasmaría en la realidad, y don Juan José Navarro, marqués de la Victoria, lo ejecutaría. Son, pues, tres hombres decisivos en la vinculación naval isleña y a los que la Isla debe tributo de gratitud.

Y un detalle importante. Tres años antes, y a la vista de la firme decisión de implantar en la Isla el primer departamento marítimo y único que poseía España, segregándolo totalmente de Cádiz, se llegó al acuerdo de constituir un ayuntamiento isleño de plena autonomía, con destacadas personalidades locales de las que hace referencia el documento de creación, por lo que la Real Villa de la Isla de León, a los pocos años de haber obtenido jurisdicción municipal autónoma, contraía la honrosa responsabilidad de albergar y custodiar los dispositivos orgánicos de la Real Armada. Toda la importante documentación de la época se tramitará desde la Isla, y la presencia de la Marina en ella, en larga y mantenida vinculación, le insuflará un espíritu consustancial al de su propia existencia.

Por la Isla apostaron fuerte estos tres hombres decisivos en el quehacer naval y que modelaron la imagen imborrable de una compenetración mantenida tanto en las horas gratas como en las difíciles. Pero hubo otros, como Jorge Juan, el sabio marino científico y constructor naval que se decantó más por Cádiz y allí fundó el Observatorio de Marina, trasladado más tarde a la Isla, y su famosa tertulia amistoso-literaria, con ribetes de congreso científico. Pero en los esfuerzos del proceso reconstructor de la Marina juega también un importante papel.

Don José Patiño, llamado por muchos el Colbert español, es sin duda uno de los grandes ministros reformistas del siglo XVIII. Intendente general de la primera promoción surgida del Ejército, el cardenal Alberoni lo «trasvasará» a la Marina al crear el cargo en 1717, para que lo ejerza el «trasvasado» con amplísimas atribuciones (casi similares a las que tendrá como secretario de Despacho de Marina), entre ellas, todo lo referente a la construcción naval, cuenta y distribución de caudales, matrícula y asiento de marinería, fábrica de lona y jarcias, etc.; pero de toda su diversidad de gestiones y cometidos nos interesa contemplarlo desde el encuadre isleño como el impulsor decidido de la creación del arsenal de La Carraca, cuyos terrenos eligió en 1717 y cuya construcción comenzaron en 1723 notables ingenieros de la época. Las obras, por diversas circunstancias, económicas casi siempre, no transcurrieron al ritmo deseado, y habrá que esperar hasta 1752, en el reinado de Fernando VI, para que bajo el patrocinio del marqués de la Ensenada y según un proyecto de Jorge Juan se edifique el arsenal de La Carraca dentro de los límites comprendidos por el caño de Sancti Petri al sudoeste; al norte, por el caño del Higuero; al este, por el recodo de este mismo caño y el de la Culebra; al nordeste, por el caño de la Cruz e islote de Cuatro Torres, y al oeste, por el llamado caño de la Machina, hoy San Fernando. Poco a poco irían surgiendo grandes diques, almacenes de vela y jarcia, iglesia, etc., hasta llegar a la última reforma del siglo XVIII, ya en tiempos de Carlos IV, quien sobre la puerta llamada de San Fernando hizo colocar la siguiente inscripción: «Acuérdate, España, de que riges por los dominios del mar».

Patiño no estaba ya para verlo, pero su semilla había dado buen fruto y la vinculación isleña a los intereses marítimos nacionales, a través de la actividad naval del arsenal que creó, era un hecho consumado.

El intendente de la Armada don Zenón de Somodevilla, elevado al marquesado de la Ensenada por los relevantes servicios prestados a la Marina, es el segundo hombre a tener en cuenta en el entronque naval isleño, para lo cual contará con la plena colaboración de Jorge Juan Santacilia y su equipo de proyectistas, diseñadores, ingenieros y constructores navales.

Somodevilla, modesto funcionario administrativo del Real Carenero del Puente Suazo en tiempos de juventud, presta después sus servicios en las direcciones de las contadurías de los departamentos de Cádiz y Cartagena y, en concepto de ministro (jefe administrativo), en las escuadras de Cantabria, con las que tomó parte en brillantes acciones militares en aguas mediterráneas, como la toma de Orán en 1732. Felipe V, que conocía su inteligencia, laboriosidad y lealtad, dispuso de inmediato que viniera a dirigir las cuatro secretarías que dejó vacantes Campillo (sucesor de Patiño), y a pesar de la resistencia del nombrado, que pretextó desconocer la Hacienda, lo mismo le sucedía en Guerra, no había tenido afición a las Indias y sólo conocía de tal cual manera «a la Marina donde se había criado», tuvo que trasladarse a España y ponerse al frente de aquellos diversos ramos de la Administración del Estado, que cada uno aisladamente considerado necesitaba un hombre de excepcionales condiciones.

Ensenada encontró a su llegada un panorama poco menos que desolador, con sólo 12 navíos, una fragata y un arsenal, el de La Carraca, con dificultades en su construcción; pero faltaban además el acopio de jarcias, lonas, hierros y maderas, se carecía de talleres que dieran abasto a las necesidades, y la desesperante lentitud que acompañaba a la construcción naval no auguraba un porvenir halagüeño en la tarea de lograr una Marina «decente» (frase del propio marqués).

El tiempo asignado a esta ponencia no permite abundar en la ingente tarea que Ensenada se echó a la espalda y que, aparte de los progresos en la construcción, dotó a los nacientes arsenales y en mayor grado de aprovechamiento al de La Carraca, por ser el más adelantado, de gradas en número suficiente para que se pudiesen construir simultáneamente hasta 20 navíos, entre la puesta de cada quilla hasta la botadura no habrían de transcurrir más de diez meses, como así llegó a suceder.

Desde cualquier biografía de este estadista, se podrán advertir los puntos clave que lo convierten en hombre decisivo del desarrollo naval isleño. Pero Inglaterra necesitaba paralizar los armamentos navales de los que era alma y vida el marqués, y aprovechó para ello cuantos medios tuvo, desde la intriga hasta la calumnias, para lograr que fuese exonerado del poder. Quizá su único error consistía en no esquivar la privanza del soberano, cuando sabía por la Historia el triste fin a que la privanza conduce.

Y llegamos al tercer hombre «decisivo» en el acontecer isleño, don Juan José Navarro, marqués de la Victoria, director de la Armada en el momento en que los Cuerpos de Marina se trasladan a la Isla de León desde la capital gaditana. Su decisión fue trascendental y sentó las bases de una mayor proyección sanfernandina con la creación de la población militar de San Carlos, que

aunque nacida por expreso deseo de Carlos III nunca se hubiera podido llevar a cabo de no estar ya firmemente cimentada en la Isla la herramienta naval. Navarro es, por tanto, un realizador pero también un premonitor.

Sin prisa, pero sin pausa, la presencia naval en la Isla se afirma a dimensión. Viene también desde Cádiz la Real Compañía de Guardias Marinas, a la que tan vinculado estuvo Navarro desde sus tiempos mozos, y que sienta sus reales en el Colegio de Sacramento. Viene también el Real Observatorio de Marina, privilegiadamente emplazado en los terrenos de Torrealta, admiración de propios y extraños y donde habrá de destacar la aportación de sus primeros directores, Tofiño, Virmecati, Ortiz de Canales, que llenan la Isla de un contenido científico que le da rango y prestancia. Pero el espaldarazo más notorio, la razón más conveniente de esa vinculación, es la creación de la población militar de San Carlos, tan espléndidamente estudiada por el notable historiador isleño Juan Torrejón. La voluntad de Carlos III era firme. La nueva población de San Carlos quedaría insertada en el amplio programa urbanístico de la España ilustrada, destacando su pertenencia al subconjunto formado por las poblaciones de carácter militar naval y dotando así a la Isla de una especial fisonomía castrense.

Las primeras disposiciones para el comienzo de las obras se dictaron en 1775 y 1777; pero, a pesar de ellas, transcurrieron algunos años sin que los deseos del monarca se viesan satisfechos, no pasando de simples prolegómenos, como el desmonte de los terrenos que se iban adquiriendo. Pero ello no mermaba la voluntad del rey, quien volvió a reiterar su pronta realización en un real decreto de 11 de febrero de 1785, con la cláusula imperativa de que tendrían que someterse a su examen los presupuestos, planos, perfiles y memoria que habrían de redactarse, entre los cuales se incluirían los de un cuartel y un hospital, sin olvidar los relativos a una iglesia.

Comenzaba así la cuenta atrás para la creación de esta ingente obra —el más ambicioso de los proyectos carolinos— que si pasó por no pocas dificultades, bastante de ellas devenidas de la coyuntura política y la falta de recursos, hoy se abre esplendorosa a los ojos del mundo, con el emotivo remate del Panteón de Marinos Ilustres, templo para la devoción y el recuerdo donde los héroes y sabios allí sepultados esperan el día de la resurrección aposentados en suelo isleño.

Es evidente que la Isla y la Marina se sienten fuertemente enlazadas en las intactas lealtades que tanto han significado en su constante histórica, con tanta andadura compartida, con tanto camino juntas. Hoy los tiempos nos exigen nuevos planteamientos, nuevas estrategias, pero el espíritu de unión vive y alienta. Ya no está esa Real Compañía de Guardias Marinas, savia y vivero de brillantes oficiales de peluca y espadín de la Marina ilustrada. Más tarde renacería en La Carraca como Real Colegio Militar, para pasar en 1845 a un edificio de la población de San Carlos que un rey al que tanto debe la Isla había entronizado con notable acierto. Los aires revolucionarios de 1868 impusieron el cierre del Colegio Naval Militar, y fue un marino de afinidades gaditanas, Juan Bautista Topete, quien la restableció en 1871 como Escuela Flotante a

bordo de la fragata *Asturias*, convertida en pontón ferrolano. Volvió a la Isla en 1913 como Escuela Naval Militar, pero nuevos vientos norteños se la llevaron a Marín, y la isla pareció quedar huérfana de tanto afán marinerero. Sin embargo, una nueva Escuela de Suboficiales recogió la antorcha aún encendida y asumió el legado del relevo con admirable esfuerzo; y así, nuevas promociones, esta vez de sanitarios, escribientes, celadores de puerto y pesca, con las nuevas especialidades de la informática y los idiomas, volvieron a familiarizar por las calles una presencia azul marino con firme voluntad de asentamiento. ¿Cuántos matrimonios se habrán celebrado desde que la Isla y la Marina hacen el camino juntos entre los hombres del botón de ancla y las mocitas *cañaíllas*? ¿Cuántos muchachos de bautismo isleño sentaron plaza entre los futuros oficiales de la Armada? Abrumarían las cifras de una expresiva estadística. Recuérdese que el 30 por 100 de los ministros de Marina del siglo XX fueron nacidos en San Fernando. Porque la efectiva intercomunicación Marina-Isla llenó muchas páginas de historia isleña que aún hoy puede medirse y constatarse en presencia y espíritu.

Desde el año de gracia de 1768, en que la Marina viene a la Isla en amplia voluntad de permanencia hasta los días presentes, un largo itinerario de logros y también de sinsabores han insuflado carácter a una relación irreversible. La Marina está en la Isla porque es consustancial a ella, y la Isla tiene en la Marina la conjunción de un recorrido histórico y vivencial de voluntad integradora. aguardamos expectantes la conmemoración histórica que se avecina. Confiamos en que con los nuevos planteamientos y estrategias de nuestros días esa sinergia afectiva y pragmática continúe con vocación irrevocable.