



ARMADA ESPAÑOLA



ESCUELA DE GUERRA NAVAL



CUADERNOS
DE PENSAMIENTO NAVAL

SUPLEMENTO DE LA REVISTA GENERAL DE MARINA

Núm. 5

Diciembre 2005

Cuadernos de Pensamiento Naval
Número 5
Diciembre 2005

INDICE

Págs.

Presentación

Pablo Oliveri Sánchez

Contralmirante

Director de la Escuela de Guerra Naval

Las Flotas de Indias: Afirmación de la mentalidad naval del Imperio Español

José María Turnay Abad

Capitán de Fragata

Antonio de Escaño, su época. Conexiones y similitudes de la historia con nuestro hoy

Jesús Mariño Rodríguez

Capitán de Navio (R).....

Origen y circunstancias de los mandos franceses de Trafalgar-P.C. de Villeneuve

Hugo O'Donnell y Duque de Estrada

Comandante de Infantería de Marina E.C. (R)

Académico de la Real Academia de la Historia

La Fuerza de Acción Marítima: Vigilancia y Colaboración.

Juan Alberto Cartelle Villar

Capitán de Corbeta

PRESENTACIÓN

Pablo Oliveri Sánchez

Cumplimos en estas fechas el primer lustro de este nuevo siglo XXI, caracterizado desde sus inicios por una ilusionante apertura a un mundo mejor, en el que el fenómeno de la globalización iba a permitir abordar y resolver los problemas de la Humanidad en el seno de la concordia de un nuevo orden mundial, como consecuencia de una profunda transformación en la política y en las relaciones internacionales.

Los acontecimientos durante este período, tanto en el escenario nacional como internacional, evidencian que la sociedad occidental a la que pertenecemos, y más concretamente la europea, continúa dormitando sin saber reaccionar ante la intensidad y celeridad de esta avalancha de cambios, riesgos, conflictos, catástrofes y convulsiones sociales que nos invade, lo que ha desembocado –en definitiva– en una actitud de resignación colectiva que nos conduce a la misma reflexión que hacía Ortega y Gasset en relación con la situación de su época: *no sabemos lo que nos pasa y eso es exactamente lo que nos pasa*.

En las Escuelas de Estado Mayor de la vieja Europa, la *voluntad de vencer* era el lema que presidía el pensamiento y ánimo de todas sus actividades. Cabe preguntarse ahora si en nuestra agobiada sociedad ha ido evolucionando este concepto hasta convertirlo en una encogida y pusilánime *voluntad de ceder*. En este cambio radica nuestra vulnerabilidad, y ante la que es preciso y urgente reaccionar, con coraje y sin complejos, para retomar la iniciativa que hemos perdido.

Los artículos que hoy se recogen en este Cuaderno de Pensamiento Naval pueden ayudarnos a reflexionar sobre estas ideas, analizando y comparando épocas y circunstancias de nuestra historia en que las capacidades de la Armada no siempre estuvieron acompañadas de las decisiones más acertadas para su empleo. Hoy tenemos una Fuerza Naval que no podíamos ni soñar hace cincuenta años. Y ello es fruto de que la Armada, con paso corto y vista larga, con *voluntad de vencer*, se ha sabido transformar, potenciar y reorganizar para poder contribuir con eficacia a la Defensa y Seguridad del patrimonio de bienestar que disfrutamos en nuestra sociedad.

Nuestra Armada, ocho veces centenaria, mantiene su rumbo.

Madrid, 18 de noviembre de 2005

LAS FLOTAS DE INDIAS: AFIRMACIÓN DE LA MENTALIDAD NAVAL DEL IMPERIO ESPAÑOL

José M^a TURNAY ABAD

Introducción

A partir de mediados del siglo XVIII una serie de circunstancias adversas propiciaron que España perdiera su condición de potencia marítima y se fraguase la idea de que siempre vivió de espaldas al mar. Los enfrentamientos con Francia e Inglaterra, la Guerra de la Independencia, la emancipación de las colonias y las tres guerras carlistas dejaron a España sin la población y los recursos necesarios para mantener su poder naval y quedó al margen del libre comercio, la industrialización y los avances tecnológicos. Pero España, una nación de tamaño medio, escasamente poblada y sin apenas materias primas, lideró el mundo durante casi tres siglos, gracias a que había mirado al mar con éxito durante la expansión de su Imperio.

Las colonias americanas florecieron rápidamente y sus recursos llegaban a la península por la eficaz protección que daban al tráfico marítimo en el Atlántico las *flotas de Indias*. Un invento español, alabado incluso por historiadores anglosajones, que contradice la imagen de derrotados por la piratería que la literatura y el cine dan de los *galeones* españoles. Desde que a finales del siglo XVI don Alvaro de Bazán pusiera en fuga de la costa española a los corsarios hugonotes al servicio de Francisco I y se trasladasen al Caribe, hasta mediados del XVIII, los piratas y corsarios se cuidaron mucho de atacar a las *flotas*; sus pocos éxitos fueron contra el cabotaje desprotegido en las Antillas.

De hecho, la primera captura de una *flota* fue frente a Cuba en 1628 por la escuadra del almirante holandés Piet Neyn. En 1657 otro convoy fue apresado frente a las costas canarias por la armada inglesa de Blake, y por último en 1702 una escuadra combinada anglo-holandesa hundió a la *flota* que descargaba en Rande sin la adecuada defensa terrestre por la incuria y desorganización de quienes debieron darle buen resguardo en la Ría de Vigo. Hasta finales del siglo XX los historiadores anglosajones no han revisado su historia naval para desmentir las leyendas en las que románticos corsarios y piratas frecuentemente apresaban galeones en brillantes acciones navales para desquitarse de haber sufrido torturas de las crueles autoridades españolas, que la Gran Armada fue destruida

completamente por Francis Drake o que este corsario fue el primer marino que circunnavegó el globo.

La clave para establecer el monopolio comercial español en América fue la existencia durante 217 años de las *flotas de Indias*, que se formaron a partir de 1561 y subsistieron hasta 1778. La defensa del libre comercio por otras potencias marítimas provocó su muerte lenta, a pesar de que la monarquía española intentó suavizar el monopolio con el *Reglamento de Libre Comercio* que, por extemporáneo, no respondió a la realidad comercial americana transformada por la revolución industrial.

Comercio y primeros ataques al tráfico marítimo con las Indias.

España obtuvo en 1494 por la bula *Inter Caetera* del Papa Alejandro VI la titularidad de las tierras descubiertas al oeste de las Azores. Portugal no la aceptó, hasta que por el Tratado de Tordesillas la línea de demarcación se trasladó 370 leguas a poniente y ambos países se concedían mutua libertad de paso por sus aguas. En 1495 un edicto de los Reyes Católicos autorizaba a los súbditos *destos reinos* a tripular naves dirigidas a las recién descubiertas *Indias* y a participar de las riquezas que allí encontraran, si bien el *Tesoro Real* se reservaba la quinta parte de las riquezas y la propiedad vitalicia de los yacimientos de oro, plata y piedras preciosas. La consecuencia fue una avalancha de navíos españoles que se aventuraban a cruzar el Atlántico.

El descubrimiento de América supuso que a principios del siglo XVI el foco del comercio internacional se trasladase del Mediterráneo al Atlántico y que España y Portugal impusiesen el monopolio comercial con sus dominios ultramarinos. Inglaterra y Francia, más tarde Holanda, mediante el contrabando trataron de romper las barreras mercantiles impuestas y apoyaron el corso y la piratería, surgidos al conjuro de las noticias sobre los tesoros de las tierras descubiertas.

Para corregir el desbarajuste inicial y ordenar las comunicaciones con Ultramar, por Real Decreto del 20 de enero de 1503 se fundó la *Casa de Contratación de las Indias*, con sede en Sevilla. Años más tarde, dado el gran impulso de la colonización, se constituiría el *Consejo Real y Supremo de las Indias*, para el gobierno de la política, administración, justicia, economía y defensa de las Américas, del que dependía la *Casa de Contratación*.

La eficaz protección al tráfico marítimo proporcionada por el sistema de las *flotas de Indias* y el levantamiento de mapas y cartografía náutica desde finales del siglo XV es reflejo de la política naval de los Reyes

Católicos y los Austrias Mayores, decisiva para el establecimiento de las colonias, el éxito del comercio atlántico y para mantener el Imperio. Inglaterra y los Países Bajos pronto emularon esta política creando sus Compañías de las Indias Orientales.

A comienzos del siglo XVI España necesitaba las riquezas de *las Indias*. Por entonces se enfrentaba al rey de Francia, los príncipes alemanes, el Imperio Otomano, y más tarde a Inglaterra y las Provincias Unidas. Para impedir su tráfico marítimo en el Mediterráneo, Francia pactó con el Imperio Otomano y los príncipes protestantes, y protegió a los piratas berberiscos que azotaban las costas del Imperio Español en Europa. Asimismo concedió a franceses e ingleses patentes de corso en el Atlántico contra las naves españolas, que dieron poco fruto, por ignorar sus derrotas y tener que limitarse a esperarlas a su regreso a Sevilla apostados entre las Azores, las Canarias y la Península Ibérica.

Liderazgo español en Cartografía y Navegación

La cartografía de *las Indias* comenzó a elaborarse inmediatamente después del descubrimiento. Antes de 1492 los mareantes sabían que la constancia de los vientos alisios atlánticos favorecía la navegación hacia el oeste y entorpecía el regreso. La vuelta de Colón hizo que navegantes españoles, como Antonio de Torres, Pero Alonso Niño y los jefes de las *flotas*, siguieran las indicaciones de su derrotero primitivo, para remontar desde La Española hacia el norte buscando los vientos favorables para el tornaviaje. El piloto Andrés de Morales, establecido en dicha isla, recopiló sus datos y dedujo ya entonces el régimen de las corrientes oceánicas que facilitaba el viaje redondo a *las Indias*.

Colón, buscando el paso hacia las Islas de la Especiería, reconoció la costa e islas centroamericanas. Vicente Yáñez Pinzón y Juan Díaz de Solís exploraron desde Honduras hasta el canal entre el Yucatán y Cuba, y reconocieron la parte meridional del continente a partir del cabo de San Agustín. Sebastián Docampo bojeó la isla de Cuba. Andrés de Morales trazó los mapas de ríos, montes y puertos de La Española, Puerto Rico y Cuba. Ponce de León, Alonso de Ojeda y Vasco Núñez reconocieron la costa, hasta descubrir el Océano Pacífico.

Durante el gobierno de Ovando en Cuba, comisiones *ad hoc* creadas por la Corona mejoraron el estudio geográfico de *las Indias*. Los conocimientos adquiridos por maestros, pilotos y descubridores, se plasmaban en derroteros, cartas y mapas que el gobernador de La Española remitía a la *Casa de Contratación*. Su carácter confidencial favorecía el monopolio del comercio y establecimiento en *las Indias*. En principio, las islas, costas y puntos conspicuos se situaban por estima

mediante rumbo y distancia calculada a buen ojo. El Rey creó una Junta para aplicar mayor rigor científico al padrón general de cartografía de *las Indias*. Convocada por primera vez en Corte en 1.507, reunió a los navegantes de más crédito a su servicio: Vicente Yañez Pinzón, Juan Díaz de Solís, Juan de la Cosa y Amerigo Vespucci. Los oficiales de la *Casa de Contratación* debían cumplir las reglas acordadas por la Junta. El rigor científico en la cartografía era esencial frente a las reclamaciones territoriales de otros colonizadores, como Portugal.

El emperador Carlos V para mejorar la formación de quienes tenían a su cargo los bajeles rumbo a *las Indias* instituyó en la *Casa de Contratación* una *Escuela de Navegación*. El título de piloto y maestre que facultaba para hacer la *Carrera de Indias* sólo se concedía a los navegantes que atendieran durante al menos un año sus enseñanzas sobre el arte de navegar y cosmografía. Las *flotas de Indias* no podían zarpar de Sevilla sin instrucciones para la navegación y la cartografía suministradas por el Piloto Mayor examinador o los cosmógrafos catedráticos. El primer nombramiento de Piloto Mayor recayó en Amerigo Vespucci. Todas las naves que partían hacia *las Indias* debían llevar un diario de bitácora que junto a la carta de navegación presentarían a su regreso.

El Piloto Mayor y otros facultativos autorizados de la *Casa de Contratación* corregían la información y la cartografía incesantemente y eran los únicos responsables de divulgarlas en la *Escuela de Navegación*, junto con el manejo de los instrumentos náuticos. Los estudios incluían: la esfera terrestre; determinación de la altura del sol y de la latitud; utilización de la carta náutica y trazado de la situación del buque; la construcción y detección de errores en instrumentos náuticos; manejo de la aguja de marear, astrolabio, cuadrante y ballestilla; uso de un reloj general diurno y nocturno; conocimientos de las fases lunares y cálculo de las mareas para entrar en ríos y barras; así como *otras cosas que tocan a la práctica y uso*.

Los avances en la navegación aconsejaron su recopilación. Martín Fernández de Enciso hizo el primer compendio, la *Summa de Geographia...e arte de marear*, impresa en Sevilla en 1.519. Continuaron Francisco Falero con el *Tratado de la Sphera y del marear*, Pedro Medina con tres libros sobre el *Arte de Navegar* y Martín Cortés con el *Breve compendio de la Sphera y del arte de navegar*. Cosmógrafos naturales de España o a su servicio crearon un arte de navegar basado en métodos científicos y adoptado por toda Europa. El *Consejo de Indias* fundó en Sevilla y luego en Mallorca, Valencia y sur de Italia, auténticas universidades de náutica donde enseñaban eminentes cosmógrafos. De la sevillana, además de los citados Juan de la Cosa,

Solís y Vespucci, fueron miembros destacados Nuño García de Toreno, Diego Ribero, Sebastián Caboto, Diego Gutiérrez y Pero Reivel. De la mallorquina, Guillermo Solerio, Gabriel de Vallseca, Juan Ortiz, Palestrinas, Oliva y Martínez, que se establecieron más tarde en Valencia, Mesina, Palermo y Nápoles. Las enseñanzas náuticas españolas adquirieron tal esplendor que se acuñó la frase *Europa aprendió a navegar en libros españoles*.

Para conservar el monopolio del tráfico marítimo con *las Indias*, la *Casa de Contratación* velaba por la confidencialidad de los avances científicos relacionados, de forma que muchos trabajos de navegantes y cosmógrafos no los divulgaba, negando la licencia de impresión o limitando su tirada y distribución. Así, muchos españoles eran ajenos a la importancia de nuestra realidad naval en tanto que conocían de los asuntos europeos, forjándose consecuentemente una mentalidad más continental que naval.

Unicamente la *Casa de Contratación* autorizaba el despacho de buques hacia el Nuevo Mundo. El permiso para hacer la *Carrera de Indias* se concedía a pilotos con el título de la *Escuela de Navegación de Sevilla*, seleccionados entre los navegantes al servicio de la Corona. Estos quedaban ligados a la *Casa de Contratación* por contrato, cuyo incumplimiento era delito de alta traición castigado con reclusión a galeras o pena de muerte. En las cláusulas figuraban la confidencialidad de rutas, cartografía y conocimientos náuticos, así como el deber de recopilar datos náuticos relativos a la cartografía, corrientes, mareas, derrotas, etc... de *las Indias*. Los buques partían exclusivamente del puerto de Sevilla, lo que restringía este tráfico.

El corsario italiano al servicio de Francia, Jean Fleury, capturó en 1523 a la altura del Cabo San Vicente dos carabelas que traían de México el *tesoro de Moctezuma* (310 Kgs de perlas y 230 de oro). Además de una humillación para el emperador Carlos V, supuso poner en poder del corsario, valiosa documentación sobre la conquista por Hernán Cortés de Nueva España, el esplendoroso México azteca, y lo más grave, la cartografía secreta española para las navegaciones a *las Indias Occidentales*. El perjuicio para España ya se había producido y la invención de la prensa de Gutenberg lo agravó, al permitir multiplicar las grabaciones cartográficas. Flandes y Venecia, sobre todo, divulgaron por Europa lo que era patrimonio exclusivo español. Este acontecimiento marcó el fin del monopolio en la ruta de los descubrimientos y alentó el contrabando, la piratería, el corso y los ataques a los emplazamientos españoles en el Nuevo Mundo, ya que la represalia posterior que capitaneó don Alvaro de Bazán en las costas de la Península y Canarias propició su traslado a las Antillas. Carlos V y Felipe II tomaron medidas

disuasorias, como el establecimiento del sistema de las *flotas de Indias* y la fortificación de los principales puertos americanos (Cartagena, Santiago, San Juan, Portobelo, etc,...).

Creación de las *flotas de Indias*

Después del incidente del *tesoro de Moctezuma* el *Consejo de Indias* recomendó, aunque sirvió de poco, que los mercantes de la *carrera de Indias* navegaran en conserva. Una ordenanza de 1543 estableció que lo hicieran reunidos en dos *flotas*, compuestas por un mínimo de 10 bajeles de 100 o más toneladas, que saldrían en marzo y septiembre de Sevilla, Cádiz y Sanlúcar, escoltados por un buque armado a costa de la *tasa de avería*. Una vez en el Caribe los mercantes navegarían hacia su puerto de destino y el escolta se dedicaría a perseguir la piratería. Al cabo de tres meses los mercantes se reunirían en La Habana con el escolta para regresar protegidos a España.

En 1552 se pretendió suprimir la escolta. Se armó a los mercantes y se crearon dos agrupaciones navales, una con base en Sevilla para proteger la recalada en la Península y otra en Santo Domingo para la defensa en el Caribe. Apenas un año después se volvió al sistema de *flotas* protegiéndolas con un mínimo de dos naos, capitana y almiranta, aunque lo usual eran cuatro escoltas, sobre todo desde mediados del Siglo XVI en que el comercio de manufacturas extranjeras y productos alimenticios desde la metrópoli adquirió gran importancia.

Dos *flotas de Indias*

Dado que existían los virreinos de Nueva España (México) y de Tierra Firme (Perú, Colombia y Venezuela), se fijó enviar cada año dos *flotas de Indias*. Por Real Cédula de 10 de julio de 1561, ampliada más tarde, *partirían del “Río de Sevilla” custodiadas por una Armada Real haciéndoles escolta y guarda... y traiga el tesoro nuestro y de particulares*. El Rey, mediante la Real Hacienda, era dueño de la mayor parte del tesoro y el beneficiario del impuesto de la carga del tornaviaje. Conocido como *Tesoro Real*, se transportaba en buques de la Armada. Estos tenían prohibida otra carga, pero en ocasiones llevaban contrabando, lo que les impedía maniobrar con rapidez frente al enemigo

Los galeones debían desplazar más de 300 toneladas e ir armados con al menos 8 cañones de bronce, 4 de hierro y 24 piezas menores. Los de la *Carrera de Indias* no superaban las 500 toneladas, para que su calado no les impidiese pasar la barra de Sanlúcar. Durante el siglo XVII, con el desarrollo de la arquitectura naval, llegaron a desplazar 1600 toneladas,

montar de 55 a 80 cañones en dos cubiertas, además de la del puente como plaza de armas en los abordajes, y llevar una dotación de hasta 230 hombres, incluidos 100 arcabuceros y mosqueteros y más de 30 artilleros.

Los gastos para la defensa de las *flotas* iban con cargo al *impuesto de avería*, tasa que gravaba la mercancía y por tanto variaba con ella. En 1660, por presiones de los comerciantes, la Corona les impuso un canon fijo de 790.000 ducados y asumió a cambio los gastos del flete de los escoltas. Habitualmente cada *flota* estaba constituida por 30 ó 35 mercantes, artillados al menos con dos cañones, decenas de arcabuces y diversas armas blancas, y varios galeones de escolta. Pero a partir de mediados del siglo XVII, por el descenso de las explotaciones de oro y plata, era frecuente reducir la escolta a los galeones capitana y almiranta.

El mando de los galeones lo ejercía un capitán de mar. Un capitán de guerra de infantería era el jefe de la tropa permanente embarcada. A partir de 1.639, para evitar roces entre ellos, se formaron los capitanes de mar y guerra para el mando único. Un contraamaestre se encargaba del régimen de a bordo ejerciendo las funciones de segundo y oficial de maniobra. Los pilotos actuaban como oficiales auxiliares de derrota. Un alguacil de agua se encargaba de su racionamiento. También contaban con calafate, carpintero y buzo. La marinería debía tener entre los 18 y 50 años. Los grumetes, de edades entre 18 y 20 años, eran expertos en el manejo de aparejos, cabullería y velamen. Por último estaban los pajes o aprendices, de entre 13 y 17 años, que ejercían labores de aprendizaje de cualquier cometido.

A bordo de la capitana, el capitán general disponía de todo un estado mayor formado por: el piloto mayor, del que dependían los restantes pilotos de la flota; el veedor, encargado del cumplimiento de las ordenanzas, y del que a su vez dependían el maestro-tasador del oro, plata y piedras preciosas, el auditor o contable de los gastos e ingresos y el amanuense redactor de las disposiciones del capitán general. Un Gobernador era jefe de la fuerza de transporte y el capellán velaba por las almas de los viajeros, soldados y dotaciones.

La *flota* contaba asimismo con *avisos*, buques ligeros de menos de 60 toneladas, encargados de llevar a América la noticia de la salida de la *flota* para que se negociara la mercancía transportada. Por último, varios pataches y zabras, embarcaciones rápidas y muy ligeras que servían a los capitanes generales y almirantes de mensajeros y para controlar dos veces al día la situación de los buques y recuperar a los rezagados.

En 1569 se diferencian totalmente las dos *flotas de Indias*. La *Armada* o *Flota* de la Nueva España, con destino final Veracruz, zarpaba de

España en abril. La *de los Galeones* o de Tierra Firme, con puerto de arribada en Nombre de Dios y Portobelo posteriormente, partía de España en agosto y hacía escala en Cartagena de Indias. En ocasiones, ambas *flotas* navegaban juntas pero manteniendo su mando y personalidad propios.

La construcción naval y la navegación transoceánica

Los buques de la *Carrera de Indias* se construían por lo general en astilleros del Cantábrico, Cuba, Panamá y Veracruz. Durante el siglo XVI España y Portugal encabezan la revolución en la construcción naval. En los buques españoles se refuerza el forro interior, se aplican planchas de plomo a los fondos, se emplean betunes de preservación de mayor duración, y se inventan las bombas de achique de cobre. A comienzos de este siglo se generaliza la construcción de naos y carabelas para dar paso al galeón, más artillado, resistente y maniobrero, destinado a las travesías del Atlántico. Su adecuación para la escolta en la *Carrera de Indias* confirma que España ejercía el poder naval. El hecho de que en los astilleros del Cantábrico floreciese también la construcción de barcos para la pesca en Terranova, indica que la presencia española era notable más allá de su mar territorial y no sólo en las *Indias*.

La amenaza del Imperio Turco en el Mediterráneo hizo que no se descuidase la construcción de galeras y galeazas adaptadas al combate en estas aguas, a las que se les reforzó el casco, la obra muerta y la artillería. Las atarazanas de Barcelona y Valencia competían con las de Venecia y Génova.

A los adelantos en la construcción naval contribuyó don Alvaro de Bazán con la invención de nuevos tipos de galeones y galeazas más artillados. También contribuyeron al desarrollo de nuevos modelos de buques, los marinos, ingenieros y maestros especialistas Juan de Lezcano, Bernardino de Mendoza, Martín de Rentarúa y Andrea Doria, y armadores de Vizcaya y Guipúzcoa. Fallecido don Alvaro, tomaron el relevo sus hijos, y Pedro Menéndez de Avilés, Sarmiento de Gamboa y el ingeniero Francisco de Arriola.

Durante el reinado de Felipe II se formaron en Sevilla, Santander, Guipúzcoa y Vizcaya juntas de ingenieros y peritos con la finalidad de estudiar las condiciones en que se realizaba la construcción, enmendar sus fallos y calcular y decidir, por acuerdo, medidas y proporciones que diesen a las naves mayor maniobrabilidad y solidez.

Uno de los impulsores de los astilleros en el siglo XVI fue don Cristóbal de Barrios, superintendente de fábricas en la península y en *las*

Indias. Gracias a sus conocimientos se modificaron las reglas para la maestranza y el sistema de contratas, se otorgó la exención de impuestos a los pertrechos, se instituyeron primas y se dotó a la construcción naval de reglamentación administrativa. Instituyó lo que hoy llamaríamos un banco hipotecario, para prestar a los constructores bajo fianza y sin intereses. Aconsejó al Rey la construcción por cuenta real de galeones propios para las *flotas de Indias*. Dirigió los astilleros de Guarnizo y Pasajes, consiguiendo buques de calidad y buena economía. Desgraciadamente, este embrión de arsenales se truncó por la penuria del erario y la irregularidad y tardanza en los pagos comprometidos.

Continuaron las innovaciones en el diseño con el fortalecimiento de las ligazones con curvas y corbatones, las mejoras en el aparejo aumentando las vergas de juanete, la introducción de los espacios estancos en los fondos de los navíos por Lorenzo Ferrer Maldonado, y el alargado de la quilla con relación a la manga de Pedro Menéndez de Avilés, primero en construir en la isla de Cuba el denominado *galeoncete*, embarcación muy velera. Los hermanos Bazán, don Alvaro y don Alonso, diseñaron la galeaza y la galizabra, mixtos de galera y nao, dominando la fuerza o la ligereza en cada caso. También del reinado de Felipe II es la invención del *filibote*, destinado a *aviso*, de entre 120 y 200 toneladas, que armaba de ocho a doce piezas de artillería y embarcaba 56 hombres.

El primer tratado de construcción naval, en el que se formulaban reglas teóricas e incluía las innovaciones españolas, lo redactó Juan Escalante de Mendoza en 1.575. La extensa obra comprendía también conocimientos sobre navegación y la descripción de derrotas atlánticas, por lo que el *Consejo de Indias* vetó su impresión, permaneciendo sus conocimientos ignorados para el público hasta el siglo XIX.

Gracias a la iniciativa y tenacidad del almirante general don Diego Brochero se impulsaron reformas para incentivar la construcción naval, regeneración forestal y concesión de empréstitos de la caja real y primas de construcción para navíos de más de 300 toneladas, así como otras destinadas a mejorar la situación de marineros, pilotos y capitanes. Se consiguió de esta forma recomponer las *Armadas del Mar Océano* y las *Flotas de Indias*, tras el desastre de la Gran Armada en 1588 y la falta de recursos financieros.

En 1.608 se publicó una normativa, elaborada por prestigiosos especialistas navales, que afectaba a las reglas de proporción en las dimensiones de los navíos y a la forma de encintar, enramar y aferrar las nuevas construcciones. Se modificaron los parámetros tradicionales prolongando la eslora, rebajando el puntal y desterrando los castillos, que con su peso y altura disminuían maniobrabilidad, ofrecían mayor

resistencia al viento y aumentaban el balance y la cabezada. En 1.618, los maestros Tomé Cano, Juan de Veas y Diego Ramírez uniformaron y compendiaron la reglamentación sobre construcción naval en una nueva *ordenanza de fábricas*. Si bien durante la segunda mitad del siglo XVI y todo el XVII Inglaterra y los Países Bajos conquistaron el dominio de los mares con buques más rápidos y mejor artillados, de la resistencia y seguridad de los navíos españoles, reconocidas por sus enemigos, dieron prueba los escasos ataques a las *flotas de Indias* en mar abierto.

Preparación y travesía del Atlántico

Con la publicación del correspondiente bando por la *Casa de Contratación*, los armadores inscribían sus buques y los comerciantes contrataban los fletes y trasladaban al muelle sus mercancías. Cada navío pasaba tres inspecciones de los visitadores de la *Casa*. En la primera comprobaban su estado general, en la segunda verificaban la identidad de los embarcados, el peso de la carga, el avituallamiento mínimo para 80 días y el estado del armamento. La tercera tenía lugar en Sanlúcar para comprobar lo exigido en las anteriores y evitar que gente y mercancías de contrabando se introdujeran durante la bajada por el Guadalquivir. En Sanlúcar los galeones de escolta se reunían con la *flota* y ésta se hacía a la mar. Para evitar el espionaje y el embarque de proscritos, moriscos y otras gentes que tenían vedada su emigración a las colonias, ya no podían comunicarse con la costa, salvo por causa extraordinaria.

La *flota* comenzaba la travesía de unas diez singladuras por el Mar de las Yeguas, entre Sanlúcar y Canarias. En cabeza iba la capitana con el estandarte del capitán general izado en palo mayor, a continuación los mercantes, y de matalote la almiranta con su insignia en el mesana. Los otros galeones de escolta navegaban a barlovento para acudir rápidamente a la defensa. Al ocaso se encendía el gran fanal de la capitana que guiaba la *flota* y algunos buques encendían faroles de situación. El andar de la *flota* era muy lento, marcado por los mercantes más pesados. Normalmente empleaba dos meses y medio en llegar a *las Indias*, cuando un navío ligero tardaría tres semanas.

Una vez en Canarias, el capitán general despachaba un *aviso* a La Habana con cartas de la Corte y el anuncio de la próxima llegada de la *flota*, que se adentraba en el *Mar de las Damas*, llamado así porque en él hasta las mujeres podían gobernar las embarcaciones, dadas las condiciones ideales de navegación con los alisios soplando a favor. No hacían escala, salvo las incluidas en las instrucciones o por fuerza mayor, en cuyo caso su duración debía ser inferior a un día.

La alimentación, una vez consumidos los víveres frescos, estaba constituida por salazones, aceitunas, miel y queso, alimentos que tenían el inconveniente de incrementar la sed. Por ello, el agua potable embarcada estaba exclusivamente destinada para beber y estrictamente racionada. Con frecuencia aparecían enfermedades debido a la mala alimentación e higiene. El escorbuto, disentería, diarrea y sarna causaban muchas muertes. Las únicas distracciones a bordo eran los oficios religiosos y las prácticas de combate para la marinería y tropa.

Recalada en las *Pequeñas y Grandes Antillas* y arribada a *Tierra Firme y Nueva España*.

Atravesado el *Mar de las Damas*, la *flota de Tierra Firme* arrumbaba a la isla de Dominica donde fondeaba o tomaba la derrota alternativa más al Sur, entre Trinidad y Tobago. El capitán general despachaba entonces *avisos* a Río Hacha, Cartagena de Indias e Isla Margarita para recoger el ***Tesoro Real***, y a la *Casa de Contratación* con las rentas de las pesquerías de perlas de aquellos emplazamientos. Posteriormente la ***flota*** enfilaba hacia Cartagena de Indias. A lo largo de su derrota se iban destacando unidades con destino a Honduras, Puerto Rico, Cuba, Santo Domingo, Maracaibo, La Guaira y Río Hacha.

En Cartagena la ***flota*** hacía escala de dos semanas para descargar la mercancía destinada al Nuevo Reino de Granada y recalaba finalmente en Nombre de Dios. La destrucción de este puerto por Francis Drake en 1595 obligó a la corona española a su sustitución por otro que se encontrase en el istmo de Panamá. La elección recayó en Portobelo, de mejores condiciones naturales que Nombre de Dios y que fue fortificado por el ingeniero militar Antonelli. No obstante, Morgan saqueó Portobelo en 1668 y, desde entonces hasta su reconstrucción, la *Flota de Tierra Firme* rendiría viaje en Cartagena de Indias. Portobelo, por su cercanía a Panamá, reducía el riesgo de ataques de corsarios y piratas durante el traslado por tierra del oro y la plata.

La *Flota de la Nueva España* recalaba en San Juan de Puerto Rico, donde permanecía diez días. Tras destacar algunas naos a otros fondeaderos de la zona, atravesaba el estrecho del Yucatán hacia Veracruz, donde amarraba junto al muro de la fortaleza de San Juan de Ulúa, se desaparejaba para invernar y licenciaba a las dotaciones hasta mayo, cuando los vientos favorables permitían iniciar el tornaviaje.

La intercomunicación oceánica y las *flotas auxiliares*

Para asegurar el tráfico comercial con sus posesiones en el Nuevo Mundo, España creó una red marítima sustentada en los puntos de enlace de las *flotas*: Nombre de Dios y más tarde Portobelo para la de *Tierra Firme*, Veracruz o La Habana para la de *Nueva España*, y Acapulco y Panamá para el comercio con el Pacífico y Oriente. La elección de estas terminales de la *Carrera de Indias* obedecía a sus condiciones naturales para la defensa contra piratas y corsarios, y a servir de puntos de conexión de una compleja red americana de comunicaciones configurada sobre los dos océanos, que se prolongó por el Pacífico hasta Oriente.

Las *flotas de Indias* transportaban mercancías procedentes de Europa, América, Asia y Oceanía, pues las había de Filipinas. Este comercio y la trata de negros de África, que hacían de España la primera potencia comercial en el mundo, exigía contar con tres *flotas auxiliares* en el Caribe y Pacífico meridional y septentrional, para redistribuir los productos llegados de la metrópoli y suministrar los que de las colonias se traían a España. Estaban formadas por buques de pequeño o mediano tonelaje construidos en astilleros del Nuevo Mundo (Cuba, Cartagena, México y Guayaquil). Las del Pacífico servían a redes comerciales que se internaban hasta el Río de la Plata y Filipinas. En teoría, estas *flotas* debían colocar las mercancías en los puertos terminales justo en el momento en que arribaban las *flotas de Indias* para apurar los transbordos, que en ocasiones se demoraban por vientos poco favorables, tempestades, lentas negociaciones, trámites burocráticos, presencia de corsarios, etc...

La *flota del Caribe* era considerable y enlazaba los numerosos puertos de Cuba (La Habana, Santiago y Matanzas), Puerto Rico (San Juan y Ponce), Santo Domingo (La Capital y Puerto Príncipe), Venezuela (Cumaná, La Guaira, Puerto Cabello, Coro y Maracaibo), y el Nuevo Reino de Granada (Río Hacha, Santa Marta y Cartagena), además de los centroamericanos y mexicanos.

La comunicación entre Veracruz y Acapulco se hacía por un larguísimo camino que atravesaba México de costa a costa pasando por su capital y que servía para traer la plata del norte hasta la costa. Panamá y Nombre de Dios, o más tarde Portobelo, se enlazaban por un camino a través del istmo de apenas unas 60 millas, paralelo al actual Canal de Panamá, conocido como *camino de Cruces*, por donde circulaba la plata peruana que era el botín más apreciado por la piratería caribeña, que solamente lo consiguió una vez, cuando Henry Morgan tomó Panamá.

La *flota subsidiaria* caribeña fue la que realmente soportó constantes ataques de piratas y corsarios por la escasez endémica de recursos, y que

obligó a la Armada a limitar sus acciones con la presencia de los galeones de las *flotas de Indias* en Cartagena, La Habana y San Juan. A pesar de ello, el Caribe era un mediterráneo español con una red autónoma de producción y consumo. Las *Flotas de Indias* y la *Armada subsidiaria* eran armas disuasorias contra el ataque al tráfico español. A excepción de las grandes flotas corsarias de Drake, Hawkins y más tarde de los Países Bajos, la piratería en el Caribe no actuó contra las *flotas de Indias*. A finales del siglo XVII y durante el XVIII, la *flota subsidiaria* del Caribe adquirió gran importancia comercial al suministrar a Europa productos de gran valor, como el cacao, azúcar, tabaco, algodón, añil y cueros. Cuando el interés de Inglaterra y Francia coincidió con el de España en asegurar su comercialización, armaron buques para la vigilancia de las islas y concedieron patentes de corso que acabaron con la piratería en el Caribe.

La división en dos *flotas auxiliares* en el Pacífico trataba de evitar que entre los dos virreinos se creara un área comercial sin control estatal. La *flota del Pacífico Septentrional* rara vez iba escoltada por galeones. En su base de Acapulco recogía los productos de Guatemala, El Salvador, Nicaragua y California. El oro y la plata mexicana llegaba por tierra a Veracruz. El *galeón de Manila* era la prolongación en el Pacífico de la *flota de la Nueva España*. Se trataba de un galeón (a veces dos) de unas 500 a 1500 toneladas que entre 1565 y 1821 unió Acapulco con Manila. Transportaba mercancía valiosa, generalmente plata, valorada entre 300.000 y 2.500.000 pesos. Iba al mando de un comandante o general y llevaba una dotación de soldados de infantería. Embarcaba unos 250 hombres, incluyendo pasajeros que en ocasiones ayudaban a la defensa. Rara vez piratas y corsarios europeos se adentraban en el Pacífico, por lo que un solo galeón bastaba, ya que los piratas asiáticos con sus buques de pequeño desplazamiento eran incapaces de hacer frente a la artillería del galeón.

El galeón salía de Acapulco navegando hacia el Sur hasta el paralelo de 10/11 grados N, en que viraba hacia Poniente, subía hasta el paralelo 13/14 para recalar en las Marianas, de allí a Cavite y rendir viaje en Manila. El tornaviaje lo hacía buscando la corriente del Kuro-Shivo, hasta que en 1596 la captura del galeón por Japón obligó a cambiar la derrota. Desde Manila arrumbaba al SE hasta el paralelo de 11 grados, subiendo luego a los 22 grados N. Recalaba en América a la altura de cabo Mendocino y costeaba rumbo sur hasta Acapulco. El tornaviaje duraba cinco o seis meses, por lo que la salida desde Manila debía efectuarse en julio, o a lo más tardar en agosto, para evitar la época de ciclones. Aunque se intentó sostener una periodicidad anual, los resultados fueron infructuosos.

El éxito del galeón de Manila era la plata mejicana, muy escasa en Asia y de valor superior al oro. Con esta plata se compraban en Manila bellísimos marfiles, piedras preciosas, sedas, porcelanas, especias, perfumes y tapices. La ganancia de los comerciantes una vez vendidas las mercancías en Acapulco alcanzaba el trescientos por ciento.

La *flota del Pacífico Meridional*, denominada *Armada del Sur*, tenía su base en El Callao. Normalmente iba escoltada por uno o dos galeones. Hacía la derrota a Panamá con la plata del Potosí cargada en el puerto de Arica y con los caudales de Chile procedentes de Valparaíso. Durante la travesía se le incorporaba procedente de Guayaquil el *navío del oro*, que traía este metal procedente de Quito. Para disuadir a corsarios y piratas se planeó que al tiempo que los galeones partían desde Sanlúcar lo hiciera la *Armada del Sur* desde El Callao, para confluír en Panamá y Portobelo simultáneamente y proceder a efectuar el cambio de manufacturas por la plata transportada por el *camino de Cruces*. Desgraciadamente, rara vez se consiguió tal confluencia y la plata pasaba meses en el istmo, expuesta a los ataques piratas, o peor aún, al saqueo de comerciantes y autoridades corruptas que mermaban su valor y adquirirían mercancía de contrabando.

En el tornaviaje, la *Armada del Sur* llevaba las manufacturas europeas hacia Perú, descargaba previamente mercancías y pasajeros en Paita y se adentraba posteriormente en el Pacífico para evitar las corrientes en contra. Por último, arrumbaba hacia levante para rendir viaje en El Callao.

El tornaviaje de las *flotas de Indias*

La Habana, lugar donde aguardaban los galeones de escolta, era el puerto de *rendezvous* para los mercantes que componían las *flotas de Indias*. La salida desde este puerto se solía retrasar porque los buques arribaban con demora desde los diversos puertos de la zona. El tornaviaje era peligroso por los temporales, el paso del canal de La Bahama, entre Cuba y La Florida, lleno de bajos, y la presencia de piratas en el Caribe, las Azores y los accesos a la desembocadura del Guadalquivir. La *flota* debía partir, para evitar la temporada de ciclones, antes del 10 de agosto. De no hacerlo, se descargaba la mercancía en La Habana y se esperaba al año siguiente para volver en conserva con la otra *flota de Indias*. No se enviaba *aviso* a la Península, ni siquiera al recalar en las Azores, para no alertar a los piratas. Desde La Habana las *flotas* arrumbaban al canal de La Bahama, lo franqueaban y se dirigían a las Azores, donde era frecuente reforzar la escolta con buques procedentes de la Península, en caso de que España se encontrara en

guerra o de avistamiento de corsarias o piratas. En ocasiones recalaba en el Algarve para descargar contrabando. De allí a Sanlúcar, atravesaban la barra, subían el Guadalquivir y rendían viaje en Sevilla, donde descargaban la mercancía en la *Casa de Contratación*, que contaba la plata, cobraba los impuestos, pagaba a las dotaciones y devolvía el armamento al arsenal.

El aumento del tonelaje de los buques de la *carrera de Indias* obligó a partir de 1680 a zarpar y rendir viaje en Cádiz, aunque por presiones de los comerciantes sevillanos no se trasladó la *Casa de Contratación*, con lo cual las *flotas* se armaban en Cádiz y gestionaban en Sevilla. La elección de Sevilla como sede de la *Casa de Contratación* en 1503, en detrimento de Cádiz u otros puertos del Norte (Vigo, Coruña, Ferrol, Santander o Bilbao), se debió a la necesidad de reducir los riesgos de captura, sin atender a las ventajas que presentaban esos otros puertos por sus condiciones naturales para la defensa, o en los casos de Santander o Bilbao por sus astilleros. Los puertos cercanos al Río Tinto se desecharon por su proximidad a la entonces rival, Portugal.

Sevilla pudo perder su monopolio si, a mediados del siglo XVI, Felipe II, al aunar las coronas de España y Portugal, hubiese trasladado la Corte a Lisboa. No lo hizo por los intereses geopolíticos en el Mediterráneo y la necesidad de mantener abierto el *camino español* a Flandes a través de Italia, Suiza y el Franco-Condado. Lisboa se habría convertido así en la capital mundial del comercio marítimo. Este desvío de la visión naval de Felipe II debió responder también a su carácter reservado. Lisboa era una ciudad muy abierta, bulliciosa, cortesana y cosmopolita, por lo que el Rey prefirió su refugio monástico de El Escorial, donde no sufriría distracciones inoportunas. Fue una decisión que con el tiempo hubo de lamentar.

La capital en Lisboa habría supuesto para el Imperio disfrutar de las ventajas navales que ofrecía la incorporación de Portugal, permitiendo la explotación de su rico comercio portugués con las Indias Orientales, reduciendo a los Países Bajos rebeldes al cortarles el tráfico de ultramar con un bloqueo naval más eficaz y, por último, el control de las Azores habría dado mayor seguridad a las *flotas de Indias*. Este error en la política naval de Felipe II, unido al favoritismo en el Mediterráneo hacia las marinas de Génova y Venecia, en detrimento de la marina del Reino de Aragón, produjo el declinar de la hegemonía naval española.

Felipe II tuvo estos errores a pesar de contar durante parte de su reinado con don Alvaro de Bazán, uno de los mayores genios navales de todos los tiempos. Este ilustre marino, que no tuvo rival en el combate naval, impulsó el floreciente renacer de la construcción naval, y como estrategia insistió en actuar en la mar contra Inglaterra y los Países Bajos.

Sus consejos fueron desoídos con respecto a las Provincias Unidas, y pospuestos hasta ser ya inviables en el caso de Inglaterra, dando lugar al desastre de la *Grande Armada*. A pesar de todo, dejó un gran legado en las *flotas de Indias*. Fue su impulsor y su mecenas; financió de su peculio la construcción de galeones de escolta e introdujo modificaciones en el diseño de las naves y en su artillería, contribuyendo a que España mantuviese el comercio con sus colonias y pudiera financiar la guerra en Europa.

Decadencia de las *flotas de Indias*

La agonía del sistema de *flotas* comenzó al cesar el transporte de la plata americana a la metrópoli y de manufacturas a los criollos. A partir de mediados del siglo XVII las remesas de plata disminuyeron drásticamente. Los historiadores no se ponen de acuerdo sobre sus motivos, pero pueden apuntarse la crisis en la producción minera, la reinversión de capitales en la agricultura, las mayores necesidades burocráticas y de escolta, o la fuga de numerario a Asia a través de Manila. La pérdida del monopolio en la introducción de artículos suntuarios en América se debió a que ingleses, franceses y holandeses los llevaban a mejor precio, al estar exentos de impuestos y otros pagos para el flete y equipamiento de las flotas.

Por otra parte, la aquiescencia de las propias autoridades y la extensión de la costa atlántica americana, con profusión de calas, radas e islas, favorecieron el contrabando, que adquirió proporciones alarmantes a mediados del siglo XVI con la caída de Jamaica, Haití y numerosas islas caribeñas en manos de ingleses, franceses, holandeses, daneses y hasta suecos (Curaçao, S^t Thomas, San Eustaquio, Islas Vírgenes, La Martinica, etc,..). Desde estos enclaves las potencias europeas comenzaron a suministrar directamente sus manufacturas a los criollos.

Los monopolistas sevillanos empezaron a distanciarse más en el tiempo las salidas de las flotas y a restringir sus arcos, como medidas disuasorias para frenar la competitividad extranjera. Medidas que resultaron aún más contraproducentes, pues mientras más distanciaban las flotas, más dejaban el terreno abonado al contrabando que seguía inundando el mercado americano. En los últimos veinte años del siglo XVII el promedio de flotas a Tierra Firme fue de una cada 5 años y una cada 2'2 años a Nueva España

A comienzos del siglo XVIII, con la Guerra de Sucesión y al amparo del pacto de familia, las naves francesas negociaban abiertamente en los puertos españoles, lo que alarmó a Inglaterra, convertida en la primera potencia naval, que impuso a España en el Tratado de Utrecht el permiso

para negociar con las colonias con un buque al año, *Navío de Permiso*, y la cesión del monopolio de la trata de esclavos. En la práctica fue legalizar el contrabando, pues el *Navío de Permiso* se transbordaba con otras naves en alta mar y se convertía realmente en 10 ó 20 *navíos de permiso*. La trata de esclavos se justificaba en que eran necesarios para descargar mercancías esenciales, como vestidos y alimentos. La pérdida del monopolio comercial español en el Caribe supuso la agonía del *sistema de flotas*, si bien por otra parte trajo como ventaja la práctica desaparición de la piratería, que fue también perseguida por Inglaterra y Francia, nuevas potencias comerciales en la zona.

Con el advenimiento de la monarquía borbónica, Patiño impulsó una reforma sustancial en la reglamentación de las *flotas de Indias*. El 12 de mayo de 1717 se acaba con la bicefalia en la que Sevilla organizaba las flotas y Cádiz las armaba. A partir de entonces y hasta su desaparición 60 años después, Cádiz asumió el monopolio de la Carrera de Indias. En 1720 se publica el Real Proyecto para galeones y *flotas del Perú y Nueva España* y para *navíos de registro y avisos*. Con ello, Patiño pretendía resolver las necesidades de la metrópoli, dando salida a las manufacturas de la incipiente industria peninsular y recaudando más para la Real Hacienda. Rebajó en un 85% los impuestos que pagaban las manufacturas españolas y aumentó el de las extranjeras. Suprimió impuestos absurdos de escasa rentabilidad, racionalizó otros y procedió a elevar los derechos de importación de los metales preciosos.

En cuanto al *sistema de flotas*, la Corona suministraría los buques de escolta y se mantendría un calendario rígido para las salidas. La *flota de Nueva España* lo haría el 1 de Junio y la *de los Galeones* el 1 de Septiembre. Dos motivos fundamentales impidieron el éxito de estas reformas. Por un lado, el contrabando inglés y francés impedía vender a tiempo las manufacturas españolas. Por otra parte, el cabotaje y tráfico terrestre en América se habían anquilosado al no haberse utilizado durante años, llegando la plata muy mermada a Panamá y Veracruz, por haber hecho uso de ella las autoridades españolas para adquirir mercancías de contrabando.

En 1735 se reforma de nuevo la reglamentación sin estipular la periodicidad anual de la salida de las *flotas*. En 1737 la *de los Galeones* sale por última vez de Cádiz al mando de don Blas de Lezo. La Armada dedicó sus escasos buques de guerra en el Caribe a perseguir el contrabando y concedió patentes de corso para la represión del tráfico ilegal. Esta política de represión del contrabando y defensa del monopolio comercial, llevó a Inglaterra a preparar minuciosamente una excusa para declarar la guerra a España cuando finalizara la concesión del *Navío de Permiso* y de la trata de esclavos, estipuladas en el Tratado

de Utrecht. El apresamiento de un buque contrabandista inglés por un corsario al servicio de España y la amputación de la oreja del capitán Jenkins fue la excusa de Inglaterra para declarar la guerra y enviar una flota al mando del almirante Edward Vernon, que con base en Jamaica tenía la misión de destruir las plazas fuertes españolas. En 1739 logró arrasarlo Portobelo, pero fracasó en Cartagena de Indias gracias a la heroica defensa que hizo don Blas de Lezo.

En 1750, tras firmarse la paz con Inglaterra, el Marqués de la Ensenada restableció el *sistema de flotas* a pesar de que ya se escuchaban voces autorizadas que clamaban por su desaparición. En 1763 un nuevo conflicto con Inglaterra que tomó La Habana, fue el principio del fin. En 1765 salió la *flota de Indias* al mando de Agustín de Idiaquez; en ella viajaba don José de Gálvez, futuro ministro de Indias, con la misión de averiguar cual sería el mejor sistema para mantener el comercio y subsanar la economía de *las Indias*. Convencido de las ventajas del libre comercio, se autorizó por merced real a las islas de Sotavento (Cuba, Santo Domingo, Puerto Rico, Trinidad y Margarita) el libre comercio con nueve puertos españoles.

En 1776 partió la última *flota*, que ya no conseguiría vender su mercancía, al mando de don Antonio de Ulloa. El 12 de Octubre de 1778 se promulgó el Reglamento de Libre Comercio para América, que permitía comerciar a todas las colonias con cualquier puerto de la metrópoli, a excepción de México y Venezuela, naciones a las que se extendería la autorización un año después. Aunque el reglamento no permitía el tráfico con otros puertos extranjeros, se liberaba a la América Hispana del monopolio de los comerciantes andaluces, clausurándose así el *sistema de flotas*.

CONCLUSIONES

A pesar de todos los problemas y circunstancias que rodearon a España, desde los Reyes Católicos hasta comienzos del siglo XIX se mantuvo con regularidad el comercio entre la metrópoli y las *Indias*. El éxito se debió al *sistema de flotas* para la *carrera de Indias* implantado por la Corona, y a la protección de la Armada. Fue una excelente iniciativa naval española que por primera vez logró traer, mediante convoyes escoltados por buques de la Armada, la plata y el oro que España necesitaba para mantener su Imperio durante tres siglos. El *sistema de flotas* tuvo una muerte honrosa, aunque tardía, al imponerse el libre comercio en todos los mares.

Es falsa la leyenda que relata los frecuentes apresamientos de las *flotas de Indias* por parte de piratas y corsarios. De los cientos de

convoyes que durante tres siglos surcaron el Atlántico, tan sólo tres fueron apresados o destruidos por armadas extranjeras, nunca por piratas.

El historiador y profesor J.B. Blach, una autoridad en historia naval británica, resume de la siguiente forma la actividad del *sistema de flotas*: *En las guerras entre España e Inglaterra, únicamente el ataque a naves sueltas tuvo algún éxito. Las Flotas del Tesoro triunfaron por su perfecta organización y porque los españoles disponían de un excelente servicio de información. Admitamos que, aparte de las presas menores, los marinos ingleses sólo en una única ocasión pudieron interceptar o apresar una de aquellas codiciadas Flotas.*

Con la perspectiva actual podemos pensar que si desde un principio se hubieran constituido pequeñas flotillas de buques de la Armada en plazas estratégicas del Caribe para combatir la piratería y el contrabando, con el paso de los siglos el Caribe hubiera sido totalmente español y su comercio floreciente habría dado a la corona española aún más esplendor. No obstante, la decisión de los monarcas españoles fue dar prioridad a la guerra en Europa, controlar para ello el Mediterráneo y asegurar la afluencia a la metrópoli del oro y la plata de *las Indias*. España, sin población suficiente y hombres de mar adiestrados que pudieran formar las dotaciones de los buques necesarios para mantener *flotas* en el Mediterráneo, Atlántico Norte, Caribe, Pacífico y Costa Española, era cuanto podía hacer.

Desgraciadamente, las comunicaciones con la metrópoli eran lentas y los virreyes y gobernadores en ocasiones actuaban por lucro personal. Los comerciantes sevillanos eran reacios a financiar la construcción y dotación de buques de guerra y a que se estableciera un comercio floreciente en el Caribe que rompiera su monopolio.

El *sistema de flotas*, que desapareció en las postrimerías del siglo XVIII, es el antecedente del sistema de convoyes utilizado en la Segunda Guerra Mundial. La Historia tiende a repetirse y, al igual que el *sistema de flotas de Indias* aseguró a España el mantenimiento de un imperio durante tres siglos, los convoyes en el Atlántico durante la Segunda Guerra Mundial ayudaron a inclinar la balanza hacia el lado aliado. ¿Volverán a reaparecer en un futuro conflicto mundial?.

BIBLIOGRAFÍA

- La Armada española desde la unión de los Reinos de Castilla y Aragón, Madrid 1972-73.- FERNÁNDEZ DURO, CESÁREO
- Cádiz y el Atlántico (1717-1778) Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1976.- GARCIA BAQUERO, ANTONIO.
- El Comercio español con América, 1650-1700 Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1980.- GARCIA FUENTES, LUTGARBO
- Comercio de España con América en la época de Felipe II, Valladolid 1979-89.- LORENZO SANZ, EUFEMIO
- Política Naval española en el Atlántico 1700-1715 Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1982.- PEREZ-MALLAINA BUENOS, PABLO
- Conquista y Explotación de los Nuevos Mundos, siglo XIV Barcelona, Labor 1973.- CHAUNU, P.
- El imperio español de Ultramar, Madrid, Aguilar 1970.- PARRY, J.H.
- Las Armadas de Indias, y los orígenes de la política de colonización, Madrid CSIC, 1956.- PEREZ DE TUDELA, J.
- A prueba de piratas, artículo "La Aventura de la Historia" Madrid 2003.-GONZALEZ ARNAO, MARIANO

**ANTONIO DE ESCAÑO, SU ÉPOCA.
CONEXIONES Y SIMILITUDES DE LA
HISTORIA CON NUESTRO HOY.**

Jesús MARIÑO RODRIGUEZ

Consecuencia de una sugerencia vertida, en un aparte, por la autoridad naval competente, me encontré impelido a leer un pequeño libro cuyo título es: “Elogio histórico de D. Antonio de Escaño”; su autor Vargas Ponce y publicado con notas del Contralmirante D. Julio F. Guillén, Secretario Perpetuo de la Real Academia, en la Editorial Naval (Depósito legal: M-15.212-1.962)

Conocer previamente algunos datos sobre el autor de tal documento, resulta no sólo conveniente sino obligado para situarse en el escenario más adecuado que nos permita comprender y enjuiciar serenamente el contenido del panegírico y las circunstancias diversas que influyeron en su redacción.

Don José de Vargas y Ponce era, en primer lugar, Capitán de Fragata de la Real Armada. Esta condición de marino de guerra español, sería, por sí misma, suficiente para justificar el hecho de escribir sobre otro marino compatriota y coetáneo. Si a ello añadimos que participó, como Escaño, en el combate de Trafalgar, se comprenderá el conocimiento que Vargas tenía, de primera mano, sobre el Capitán de Bandera de Gravina. De hecho, el autor del elogio –ocho años menor que Escaño– cuando ocupaba el puesto de Director de la Real Academia de la Historia (también era académico de la Española y la de Bellas Artes) tenía como miembro honorario de aquélla a D. Antonio de Escaño, del cual se declara sincero y tierno amigo a partir de un embarco en el “*Santísima Trinidad*”, donde ambos coincidieron.

Aparece claro que Vargas era un marino culto y sabía rendir tributo a la amistad. Su lenguaje florido y romántico –propio de la época– se manifiesta enérgico en la expresión a la hora de exponer sus convicciones personales. Este subjetivismo puede ser fácilmente eliminado a la hora de buscar en su obra datos más objetivos, porque las situaciones reales que presenta resultan hartamente evidentes.

Cuando nace Escaño, el 5 de Noviembre de 1752, en el seno de una familia militar *que tenía su hogar en un aconchadero de galeras*, la educación, en España, estaba en una situación tan decaída que sus

padres no podían proporcionar a la prole la instrucción literaria adecuada.

Por ello, a los quince años, cuando Escaño apenas sabía escribir sentó plaza en el *Cuartel de Guardias Marinas* de Cádiz.

En ese año, de 1.767, dirigía D. Jorge Juan la Compañía de Guardias Marinas, así como estaba encargado de la educación de la nobleza de la Corte y tenía una serie de ocupaciones tan diversas y dispersas, que no podía abarcarlas todas. Esta situación hace comentar a Vargas que *son más los destinos públicos que los hombres capaces de llenarlos*.

Transcurridos dos años de estudios, Escaño fue habilitado de Oficial y destinado al navío "*Terrible*". Un año después lo trasladaron a un jabeque, cuando todavía no había tenido tiempo de formarse como oficial.

De la vida en los jabeques, el autor del elogio nos ofrece unas cuantas puntadas que nos ayudarán a conocer el tipo de formación que recibió Escaño en los primeros años (ochenta y cuatro meses) de su carrera .

Veamos las siguientes:

- (El jabeque) tenía todavía de peor el mal sistema de su disciplina.
- ...largas escalas en puertos menores y mandados por Oficiales mozos y de poca graduación.
- ...ni la severa disciplina militar, ni los científicos diarios de navegación, ni el esmero en las observaciones del pilotaje... fuese cual debía y prescribe la sabia Ordenanza de Marina.
- ...los jabeques asemejaban en mucho a los guerrilleros... Valor y desórdenes.
- El brillo de las hazañas... cubría todo lo demás de que se tenía menos cuenta...

Así, en los empleos de Alférez y Teniente, Escaño adquirió la familiarización con la mar y la milicia; ya que en nuestra Marina *se pide al Oficial que de todo entienda para poder mandarlo todo*. De aquí se deduce que, en nuestro hombre concurrían virtudes y debilidades adquiridas en los jabeques, de las cuales Vargas evita hablar cuando van en detrimento del homenajeadado. Sin embargo, manifiesta un lío de faldas, ocurrido en Buenos Aires el año 1776, del que nuestro héroe salió mal parado, teniendo que regresar a la península. Podemos decir que

hasta los veinticinco años, Escaño tenía la falta de disciplina y también el coraje belicoso de los jabeques.

Él mismo decía que *el abandono de los primeros años no se repara nunca*. Y la Marina no olvida nunca los pecados de juventud, como no lo hace de las *notas en rojo*, cuyo recuerdo permanece incluso después de haber sido definitivamente borradas. No importa el tiempo transcurrido – en nuestro caso, dos siglos- tales hábitos se mantienen, pese a los esporádicos esfuerzos por desterrarlos.

Con el asunto argentino, Escaño escarmienta y *se horroriza*, pero no se abate sino que se propone recobrar lo perdido. No es descabellado pensar que en la conciencia de nuestro hombre pesaría mucho la obligación de cumplir penitencia por aquellos desvaríos. Como Vargas nos irá indicando repetidas veces, Escaño nunca presentó quejas cuando fue adelantado por otros más jóvenes y modernos. Así lo deja escrito el autor del elogio: *El que entonces llevaba las riendas de la Armada no desperdiciaba ni en un átomo el despotismo... Y en una promoción muy numerosa, en que cupieron todos los suyos y todos sus ahijados, no hubo un renglón para D. Antonio de Escaño,....* Quizás la condición humana sea responsable de tal tipo de conductas, que sin seguir una pauta determinada continúan produciéndose ocasionalmente, según las modas, las circunstancias y los grupos.

Difícil, si no imposible, es hallar una o más voces que expresen un mentís rotundo al popular aserto que manifiesta, en román paladino: el que tiene padrinos se bautiza. La tarea y el esfuerzo para erradicar tal uso resultarán enormes pero deben ser acometidas persistentemente, porque forman parte esencial de la búsqueda permanente de la justicia.

Una pretendida ilación de los temas, obliga al que busca una conexión entre distintos momentos históricos, a dar un salto de varias líneas sobre el documento laudatorio, para encontrar unos asertos de Vargas. El autor duda en el método preferible para establecer los ascensos. *Ascender por escala rigurosa hace al muy moderno perezoso...indolente al antiguo... así procuran solo existir y conservarse. Atender puramente al mérito es abrir la puerta más ancha a todas las pasiones, es dar un salvoconducto a la arbitrariedad... El primer método retarda el bien; el segundo da*

cabida a grande mal... La propuesta de ayer, como la de hoy, tendrá que ser algo resultante de la sensata combinación de ambas tendencias. Digámoslo, sintéticamente, de esta forma: la contemplación de los méritos y la experiencia profesional vienen a ser las fibras que, bien urdidas, conforman un tejido superior –ascenso- el cual habrá de tener la consistencia –saco, tela, tapiz, etc- concordante con la categoría exigida –oficial, jefe, general- al nivel y la responsabilidad que recaen en la persona que la ostenta.

La forzada quietud que el suceso argentino provocó en nuestro marino, le condujo hacia el mundo de las letras convirtiéndole en un ávido lector y, por ende, hacia el estudio constante. De aquí que su exégeta nos lo presente como: *el hombre de tierra, abstraído, pensador, con su alma en las letras, y a bordo, un hombre todo actividad, todo atención, sin sosegar un instante...* De este modo, como hombre instruido en el estudio y diestro en la maniobra, será contemplado Escaño a lo largo de la alabanza de Vargas.

Regresando al dilema presentado sobre las dos formas de obtener el ascenso –méritos y escalafón- conviene detenerse en la contemplación de una solución *salomónica* a la cual recurrió la Armada, cuando la Marina española tenía su propio Ministerio y, por lo tanto, podía operar con autonomía en las cuestiones que le eran propias.

Me refiero a la denominada *selección negativa*, que tuvo lugar en las décadas de los sesenta y setenta del pasado siglo XX. Se trataba de conjugar los derechos adquiridos por el escalafón –donde la antigüedad era factor de peso- y los *deméritos* que el individuo podía haber contraído con la institución naval. Con este sistema se separaba al personal que, a lo largo del ejercicio de la profesión, no se había mantenido por encima de un determinado nivel exigido. La aplicación del método hacía que cada hombre se preocupase de cumplir con sus obligaciones sin descuidarse y, al mismo tiempo, mantenía los valores de compañerismo y unión entre los miembros de la Armada. Cuando todavía no había transcurrido un tiempo adecuado para haber alcanzado suficientes datos que permitiesen evaluar los resultados de tal sistema, desapareció el Ministerio de Marina, se creó el Ministerio de Defensa, y con él una nueva forma de contemplar diversas cuestiones relativas a la orgánica y estructura de la milicia. De aquella ley, los marinos nos quedamos con la miel en los labios.

Volviendo a nuestro libro sobre Escaño, se nos dice que a los 27 años, siendo Teniente de Navío, demostró sus dotes de inteligencia en el destino de Ayudante de la Mayoría General –algo similar a lo que hoy es el Estado Mayor- trabajando en el armamento de la Escuadra que se inició en 1.772.

Tras un periodo que transcurre por el Arsenal de Cartagena y la Corte (donde trabaja en las Ordenanzas, redactando las obligaciones de un Capitán de Navío, sin serlo) llegamos a Junio de 1793 –Escaño tiene ya 41 años- donde toma el mando del navío “*San Fulgencio*”, en Cartagena.

Cuando llega al Arsenal se encuentra con que allí no había *ni el hierro necesario...* El historiador continúa refiriéndose al desarme de la Escuadra realizada por D. Luis de Córdoba y afirma que en los diez años siguientes *se habían aumentado, sí, los buques; eran más y de más porte y mejores los navíos; pero ni una providencia tan siquiera fomentara la siempre escasa marinería.* Al final concluye: *El “San Fulgencio” fue,, pues, tripulado con levas de pillos del Avapiés y plaza de la Corte...* En estas misérrimas condiciones, toma Escaño el mando del navío.

La laboriosidad y el celo por el servicio de este Capitán de Navío produjeron saludables efectos en el “*San Fulgencio*”. Puso en práctica lo previsto en la nueva Ordenanza –todavía sin promulgar- demostrando su practicabilidad; organizó la marinería y la milicia; se preocupó por la actividad, el mando, el cuidado y el reposo de sus oficiales. Sólo en esto último no les daba ejemplo, pues *mandando, nunca se desnudaba,* contentándose con echar alguna que otra cabezada en la cámara.

Ensayó el plan de combate en el “*San Fulgencio*”, midiendo los tiempos de reacción de la gente para entrar en fuego y el sentido de circulación para evitar la confusión en medio del humo del combate, facilitando el paso del puesto de maniobra al de atender al cañón . Tal plan de combate fue adoptado, luego, por el resto de las unidades de la Marina. En un año de mando, su navío había alcanzado el máximo nivel operativo. Los esfuerzos de Escaño sirvieron para poner en bandeja el barco al Capitán de Navío Valdés, que contaba con veinticinco años de edad y era pariente del Ministro de Marina. Este hecho irritó en gran

manera a D. Antonio de Escaño, que había actuado con indiferencia ante reiteradas postergaciones en los ascensos.

Algunas cosas de las expuestas, que ocurrían hace poco más de dos siglos, pueden ser observadas en la actualidad, haciendo las salvedades necesarias, relativas a las corrientes circunstancias de nivel de vida social y tecnológico. Continúa siendo preocupación primordial de los comandantes de buque atender a la exactitud del cumplimiento del plan de combate de la unidad bajo su mando. Para ello comprueban que se realizan los mantenimientos preventivos y correctivos de todos los equipos, con el propósito de conservar una permanente operatividad. Se responsabilizan del grado de adiestramiento del personal y de la cobertura necesaria de la plantilla asignada, en calidad y cantidad. Proponen los cambios y modificaciones al plan, que su experiencia les va dictando. Sin embargo, no parece muy generalizado el deseo de conseguir el mando de un buque; los marinos de la época de Escaño, utilizaban todos los ardides –incluidas ilícitas influencias- para mandar un navío. Hacer recaer la culpa de la actual desgana hacia el mando, a las peculiares circunstancias que concurren en nuestra sociedad, es sencillamente eludir el problema.

Llama la atención, también, comprobar cómo existe abundancia de buques y escasez de marinería. El hecho de emplear el término abundancia, se debe a las medidas en las que se manifiesta la decisión de inmovilizar algunos buques por la falta de personal para dotarlos. Si la razón de ser de la Armada continúa siendo la Fuerza Naval, debe anteponerse la dotación de los buques a cualquier otra instalación de tierra, cuyo objeto es apoyar a la Fuerza; sería un contrasentido mantener los arsenales, escuelas y bases dotados con suficiencia, mientras los barcos suspiran por unas cuantas manos que les permitan navegar. La

atención actual se centra en el concepto: eficacia de la fuerza, por lo cual la acción operativa atiende, coyunturalmente, al número de unidades capaces de intervenir o participar con éxito en las misiones, nacionales o internacionales, que el gobierno de España haya encomendado a nuestra Armada.

En tiempos de España se recurría a las levas; luego, a fuerza de tiempo, se conseguía convertir en marineros a toda aquella canalla. Ni aquel método, ni el superado de la conscripción (servicio militar obligatorio) tienen cabida en nuestros días. Pero la llamada a servir en la Marina viene mereciendo escasa atención desde que se inició la denominada profesionalización de las Fuerzas Armadas. No se ingresa en la Armada –en ninguna de sus diferentes categorías- como profesional; un individuo se convierte en profesional después de mucho tiempo –la duración depende del grado de profesionalidad –dedicado al aprendizaje teórico y a la práctica continuada en el ámbito marítimo. Los motivos de tan escasa demanda pueden encontrarse en el desconocimiento de lo marítimo –mal endémico nacional-, la dureza de la vida a bordo, la situación económica, la oferta común de plazas para la Defensa, y otras cuestiones por el estilo; en el fondo hay algo que resulta más convincente: la falta de vocación como valor intrínseco, que se ve ahogada por el hedonismo acomodaticio e imperante en la sociedad consumista de Occidente, de la cual formamos parte. Quizás la Armada deba hacer un gran esfuerzo para buscar, por sí misma, la vía que le permita salir del saco común y llegar a los individuos mediante sus propias definiciones. Participar en un llamamiento donde todo se mezcla, resta notablemente la peculiaridad de lo naval, ocultando la ya profundamente discreta y desconocida actividad de la Marina de Guerra.

Volviendo al relato de Vargas, comprobamos cómo al entregar el “*San Fulgencio*” Escaño es ascendido a Brigadier, pasando a mandar el “*San Ildefonso*”. De su mando, el embajador en Roma D. José Azara hizo el siguiente manifiesto: *El Comandante del “San Ildefonso”, es una cabeza privilegiada y nada tiene que envidiar al más engreído británico.* En este navío, contrajo una terrible enfermedad –Vargas la denomina: pútrida- a consecuencia de la cual dejó el mando del buque. No recuperado todavía de aquel mal tomó el mando del “*Terrible*”, donde no sólo recayó sino que se le presentaron unas tercianas –cefalea intermitente- que le obligaron de nuevo a desembarcar. Su espíritu y amor al servicio le condujeron, una vez más, a mandar el “*Montañés*” cuando se sintió aliviado de su dolencia.

Si nos trasladamos a la segunda mitad del siglo XX, sobran los dedos de una mano para contar el número de oficiales de la Armada que hayan mandado cuatro barcos, a lo largo de su carrera, y el mero hecho de contar con tres mandos en su historial ya es un gran logro. Aún cuando no se puede poner en duda el nivel de conocimientos científicos y tecnológicos de nuestros oficiales, lo cierto es que su experiencia marítima se encuentra bastante restringida –debido, probablemente a un desajuste orgánico- y el ejercicio del mando a flote resulta, a todas luces, exiguo. Hay que tener en cuenta, también, lo difícil que resulta a la hora de establecer prioridades, conciliar las necesidades del servicio con las de la familia, en la sociedad de nuestro tiempo.

Por una Real Orden, en febrero de 1795 Escaño pasó destinado a Cádiz, como Mayor General, a las órdenes de Mazarredo, quien había asumido la Dirección de las Escuadras para revivirlas. A bordo del “*Concepción*” –buque insignia de Mazarredo –nuestro Mayor General Brigadier se encargó de mantener el detall, restablecer la disciplina y

adiestrar para el combate a hombres y buques. La tarea iba por buen camino pero el apoyo de la Corte se perdió al ser relevado el Ministro Valdés por Varela Ulloa, el cual *no puso remedio activo al exterminio de la marinería, vida y sangre del cuerpo de la Armada... Recreó los Oficiales para tenerlos por necesidad en mayor ocio. Fomentó sin medida el llamado Cuerpo-Político, y con él la confusión y el desorden en la cuenta y razón.* Además aumentó los buques despreocupándose del comercio, la pesca y el cabotaje.

En el último tercio del siglo XX, al desaparecer el Ministerio de Marina, la Armada cedió sus competencias en materia de pesca y mercante a otros Ministerios, viéndose mermada su acción e influencia en tales campos y reducida su misión de vigilancia litoral a los asuntos de carácter militar, dejando el resto para necesidades que, esporádicamente, puedan presentarse.

Conviene aclarar que el denominado Cuerpo-Político del Ministerio vendría a ser, salvando las distancias –y grandes, por supuesto- lo que hoy conocemos como Cuerpo de Intendencia. Ese *desorden de la cuenta y razón* de los tiempos de Escaño, en nuestros días se convierte en un ejemplo de buena gestión y control. No todo es iterativo y en ocasiones se aprende de la historia.

Para proseguir la loa de Escaño, Vargas se recrea describiendo el infausto encuentro de la escuadra de Córdoba con la del Almirante Jerwis (también le denomina: Jervis). Insistiendo en la escasez de marinería y armamento, así como la falta de orden y disciplina de nuestros navíos, para lamentarse del triunfo del inglés, exalta las virtudes de Escaño que, al mando del “*Príncipe de Asturias*”, se interpone en auxilio del “*Santísima Trinidad*” –buque insignia- forzando a Jervis a

soltar la segura presa y dejar las aguas de la acción, aunque conservando los trofeos de aquel combate.

Sobre la actuación del “*Príncipe*”, el historiador dice que *resultaron bienes de que sólo podrá juzgar quien entienda el oficio y el idioma náutico... España nunca podrá conseguir sus altos destinos mientras que este idioma no sea entendido del mayor número de los españoles.*

Las enormes diferencias tecnológicas, entre la época de Escaño y nuestros días, no permiten contemplar un combate naval de similares características. Para que un solo buque sea capaz de distraer, entablando combate, a una fuerza naval de cierta entidad de manera que ésta desista del ataque a otra fuerza enemiga, tal unidad ha de ser considerada como algo valioso y no un mero componente –como lo era el “*Príncipe*”, de Escaño –de un grupo o escuadra. No obstante, la guerra no es una ciencia exacta y todavía mantiene en su esencia mucho de arte, porque la hacen los hombres; un comandante con buenos conocimientos del oficio y valiente, siempre podrá tomar la decisión de acudir al fuego y atraer al enemigo sobre su buque, aliviando o salvando a otra fuerza de su mismo pabellón.

En cuanto al entendimiento del idioma de la mar por la mayoría de los españoles, todavía continuamos en la misma situación, a pesar de la proliferación literaria aparecida en los últimos años del siglo XX y primeros del actual. La persistencia en la divulgación de los temas marítimos en todos los medios de comunicación, es una vía que no debe abandonarse para amoldar la mentalidad de nuestros compatriotas a las cosas de la mar.

Tras el desastre naval descrito, se ordenó a Mazarredo –que estaba desterrado en Ferrol- hacerse cargo de las fuerzas navales, para lo cual se dirigió a Cádiz. Previamente formó su equipo, en el cual Escaño era su

Mayor General. Éste comenzó a ejercer la Mayoría el 1 de Abril de 1797 y el día 10 tomó el mando del “*Concepción*”. Se trataba de una novedad, en la Marina española, que el Capitán de Bandera del buque insignia fuese, al mismo tiempo, Mayor General –Jefe de Estado Mayor- de la Escuadra.

Escaño, como ya lo había hecho anteriormente, organizó su barco –el “*Concepción*” –de forma que sirviese como patrón de los restantes. Por otra parte, actuando como Mayor, se encargó de restablecer la disciplina y reorganizar la Escuadra. Mazarredo también le encargó, según Vargas: *el armamento, creación debiera haberse dicho, arreglo y uso, distribuciones y reemplazos, empleos y ataques de la fuerza sutil.*

Dicha fuerza sutil sería la encargada de proteger Cádiz, su Departamento y el *comercio costanero* del cual dependía la subsistencia común, pues los británicos habían declarado el bloqueo a las 24 horas de establecerse Escaño en la Mayoría. Con veintitrés barcos, los ingleses sostuvieron el estado de bloqueo durante dos años, conocedores de la debilidad española. En un año, la escuadrilla sutil contaba con cien lanchas *a punto de guerra y manejadas con valor y entusiasmo* capaces de oponerse *aunque intentasen su ataque (a Cádiz) cien navíos de línea.*

Gracias a la fuerza sutil, los británicos tuvieron que limitar sus operaciones a un bloqueo de alta mar, *porque lo que es la navegación de cabotaje no se atrevieron a impedirla.*

Hasta nuestros días no existen noticias de que España volviese a sufrir un bloqueo naval como el descrito. Las fuerzas sutiles nacionales, de la segunda mitad del siglo XX, estaban dotadas de un apreciable número de patrulleros, guardacostas y guardapescas; sus funciones eran de vigilancia y protección del tráfico marítimo y la pesca – fundamentalmente en el mar territorial- con la suficiente capacidad

disuasoria ante las posibles amenazas procedentes del entorno geográfico mediterráneo y atlántico. El número de dichas unidades ha sido notablemente reducido y sus cometidos traspasados a otras fuerzas – distintas de las navales- y organismos, con criterios diferentes de los tradicionales de defensa marítima propios de la Armada. Queda fuera de propósito establecer similitud alguna –la tecnología, el armamento y las capacidades militares actuales no lo permitirían- entre lo que podían hacer los británicos, con su bloqueo, y la oposición de las fuerzas sutiles de Escaño, con lo que se podría hacer hoy en un hipotético caso de mare clausum impuesto por una Potencia Naval superior. Recientemente se ha creado una nueva figura orgánica en nuestra Marina de Guerra: ALMAR. Si mi interpretación no es del todo incorrecta, tal almirante condensaría en su autoridad, las conferidas anteriormente a los Capitanes Generales de las Zonas Marítimas (antiguos Departamentos Marítimos). Parte de su labor consistiría en fomentar la acción y el desarrollo de la moderna fuerza sutil española. Por ello, está previsto para un próximo futuro el incremento de las unidades de patrulleros en nuestra Armada. Sutilmente, valga la ironía, alguien ha pensado que el alma de Escaño continúa revoloteando y cerniéndose sobre nuestra amada Marina.

Conviene no perder de vista, sin embargo, que nuestros archipiélagos y ciudades norteafricanas precisan mantener permanentemente la libertad de sus líneas marítimas de comunicación, entre sí y la península; así mismo, los caladeros de nuestra flota pesquera no sólo están al alcance de las pequeñas plataformas de bajura, sino que se despliegan por lejanas mares, hasta hace poco insospechadas. Tanto el tráfico marítimo como la pesca son intereses nacionales susceptibles de ser amenazados o violentados. Si la escasez de recursos –permanente rémora histórica- no permite disponer de la fuerza sutil necesaria, habrá que depositar la confianza en los tribunales marítimos internacionales, cuyas resoluciones

se dilatan en el tiempo y cuando llegan- en el caso de que sean favorables- han perdido toda su oportunidad.

Regresando al relato de Vargas, nos encontramos con la explicación que da el autor a las causas por las cuales se había llegado a tan grande escasez de la marinería. Las enfermedades y epidemias provocaron el fallecimiento de 14.000 hombres. Las levas y la multitud de sentenciados a bajeles *hez que los empacha y envicia*, hacían que la gente de mar buscase cobijo en la pesca. Y *finalmente por la negra falta de pagamentos y asignaciones, peste endémica aún en España, de solo la Marina, cuya amarga raíz es ya muy profunda... Esta injusticia del Gobierno, cuya iniquidad se reproduce con nueva angustia cada mes...*” (aquí se nota la postura crítica acerba de Vargas, pero el hecho objetivo permanece; la gente subsistía precariamente, pues se llegaba a deberles cuatro y cinco mensualidades; vivían de fiado).

Considero oportuno, antes de proseguir el relato, detenerme para exponer una breve explicación aclaratoria sobre las pretensiones de este apurado y pequeño estudio. La figura de Escaño es aquí considerada como el grillete Kenter que une, simbólicamente, los dos ramales del fondeo, a barbas de gato, de un barco que representa a la Armada –a nuestra Armada- evitando que se tomen vueltas entre sí, mientras el navío permanece a la gira. Una de las anclas, con su ramal, corresponde a los siglos XVIII y XIX, la otra nos es enormemente cercana y pertenece a los siglos XX y XXI; entre ambas existe un tramo temporal de doscientos años.

No se trata, pues, de reproducir la historia de D. Antonio de Escaño ni, tampoco, seguir a pies juntillas el elogio de Vargas; lo de aquí, consiste en observar los hechos reales acaecidos en una época y comprobar, cuando es posible, si hemos sido capaces, o no, de aprender de la historia

corrigiendo errores y aprovechando aciertos, mejorándolos, en beneficio de la corporación naval. Cuestión aparte será conocer el grado de verdad conseguido al exponer a los ojos de los demás, estas meditaciones realizadas con ánimo constructivo, aunque puedan, ocasionalmente, parecer seriamente críticas; por mor de la terca realidad. Para quienes deseen conocer la vida de Escaño, es adecuado remitirles a la arcangélica descripción realizada por la pluma del Capitán de Fragata y Director de la Real Academia de la Historia, D. José Vargas, en la cual se apoya este documento.

Retomando el asunto relativo a los salarios o, dicho de otro modo, a la situación económica de las gentes de la Marina, nos encontraremos con un Escaño que ha llegado a la cumbre –ha sido nombrado Ministro y Regente- y de aquella cima pasa a la situación de retiro; ocurre que: *Llegó a no tener posibles para comer sino un solo plato. Incapaz de exigirlo de nadie, en los últimos meses de su existencia no tenía con qué alimentar su reducidísima familia.*

Cuando esto ocurría con un hombre preclaro, los problemas aumentaban sobre quienes vivían en el anonimato oficial. Así, unos renglones más adelante, Vargas nos indica: *Don Antonio Escaño, hasta pocos días antes de fallecer, acudió con socorro, en su situación bien crecido, a la viuda de otro Ministro, a quien jamás debió cosa alguna...*

Siempre es posible y siempre se encuentra, si se busca, alguien o algo a quien echar la culpa. En nuestro caso, el autor nos habla de los escasos medios disponibles para la lucha empeñada *mientras tantos procuran mejorarse a costa de la miseria común.* Sin embargo, el día que se abrieron las Cortes de Cádiz –de las cuales Escaño era Regente- llegó el “*San Pedro de Alcántara*” con más de tres millones de duros y, posteriormente el día que se juró la Constitución arribó el “*Asia*” con

más de siete millones y medio de pesos fuertes. Parece ser que todo aquel dinero no era suficiente para sostener los ejércitos, guerrillas y necesidades de la población, en situación tan crítica.

En estas circunstancias, quedan a salvo la honradez y longanimidad de Escaño, al acudir en socorro de quienes lo necesitan –con sus bienes personales- y del propio erario público, aún siendo conocedor de las carencias de la Administración.

De la austeridad y preocupación por las necesidades del personal dan prueba las palabras que Escaño dirige a Godoy, cuando éste trataba de hacer de nuestro marino un fiel adepto, mediante la concesión de algún favor personal. En aquella audiencia privada, don Antonio expuso: *He reclutado mil y quinientos marineros que tripulen la escuadra; les he prometido en nombre del Rey que no faltarán las asignaciones a sus mujeres; pido a V.E. que se les cumpla tan sagrada obligación. Este descuido ocasionó con frecuencia graves males de que se resiente el Estado y son víctima las familias y las buenas costumbres.* Ante tan inesperada petición, Godoy no pudo menos que reconocer la dignidad, honradez y patriotismo de Escaño, tan poco frecuentes entre los aduladores de la Corte ante el favorito de la Corona.

Al contemplar, con los ojos de nuestro tiempo, lo que hace un par de siglos acontecía –penurias, deudas, muerte por inanición, en resumen: hambre y pobreza- no podemos otra cosa que sentir profunda congoja. Cuando eso les ocurría a ilustres marinos (convertidos en pobres vergonzantes) bien se puede meditar en la miseria que oprimía a las clases más inferiores.

No; ciertamente en el mundo en el cual vivimos hoy es impensable que alguien se pueda morir de hambre a la conclusión de su servicio naval. Sin embargo, en las naciones occidentales desarrolladas, la

alacridad de la evolución de la sociedad del bienestar ha ido convirtiendo muchas cosas que eran consideradas un lujo, no hace mucho tiempo, en elementos de pura necesidad. No se trata de que sean imprescindibles en absoluto, pero se tiene la sensación de que sin ellos no se puede vivir y su carencia aparta al individuo del entorno al que pertenece, convirtiéndole en un nuevo pobre vergonzante.

Nunca la profesión naval, a lo largo de la historia, ha constituido un peldaño para el enriquecimiento personal –ello resulta muy evidente- y menos, todavía, en los días que nos ha tocado vivir. Pero las necesidades personales, para mantener unos niveles de vida acordes con la situación social, continuaban apareciendo pese a los esfuerzos que, quienes portan el testigo de Escaño –como él mismo lo intentó- realizan diariamente. No debe resultar sencillo acomodar los siempre escasos presupuestos navales a las necesidades, de todo tipo, que se le presentan al portador del bastón de mando de la Armada; el establecimiento de prioridades y la distribución de los bienes del erario son, con toda probabilidad, provocadores del más arduo de los quebraderos de cabeza de la autoridad y su equipo. No se puede perder de vista la dependencia naval de un Ministerio de Defensa que asume la responsabilidad general de los tres ejércitos de la nación. La Marina de Escaño era poseedora de su propia autonomía, y sin embargo no fue capaz de resolver el problema económico del personal.

Hace ya mucho tiempo que los salarios se abonan puntualmente; incluso se va poniendo al día el poder adquisitivo del personal, con más o menos adecuación a las reales necesidades. Las atenciones de tipo social forman parte de la política de personal. No cabe duda de que la historia ha sido tenida en cuenta y las nuevas ventajosas circunstancias de la evolución económica se han aprovechado para beneficiar a los

servidores navales de la nación. Como siempre ocurre, no todo lo que se realiza consigue el beneplácito de la totalidad. En el buen camino objetivo que se traza, aparecen lagunas que deben ser rellenadas para que la institución naval sea cada vez más justa, atractiva y asentada en la sociedad a la cual sirve y de la que forma parte.

Hemos visto cómo Escaño se preocupaba de que las asignaciones llegasen, puntualmente, a las mujeres de los marinos, cuando éstos se encontraban lejos de sus casas cumpliendo con su deber.

En nuestros días, con el sistema de percepción de los mensuales emolumentos a través de la correspondiente cuenta bancaria –que se ha impuesto en todos los niveles sociales- no existe el problema, salvo muy raros y aislados casos que se subsanan con rapidez, de retrasos en las pagas asignadas. Sin embargo, subsisten desequilibrios económicos que afectan a las mujeres, a una clase concreta de mujeres en especial. Me refiero a las viudas de los marinos.

Llama poderosamente la atención que un soltero permanente, como lo fue D. Antonio de Escaño, pusiera su atención en las mujeres de los marinos, especialmente las viudas. Este tema, de gran importancia por lo que significa como pilar maestro de apoyo físico y moral a los hombres de la mar, no se puede encontrar en la doctrina, las publicaciones o los reglamentos relativos al pensamiento naval, cuya orientación es fundamentalmente marítima y bélica. Estimo, por ello, conveniente dedicar unas cuantas líneas, con el propósito de hacer hablar a un personaje que a lo largo de la historia ha permanecido mudo y oculta su callada labor, la esposa del marino de guerra. Ellas también forman parte integral de la estructura de la Armada, son su personal ausente.

Desde los tiempos de Escaño hasta nuestros días, la mujer del marino de guerra ha venido desempeñando las funciones de esposa, madre y

padre, costurera, cocinera, lavandera, administradora, gestora, enfermera y médico, educadora y, finalmente, señora en todo tipo de eventos familiares; todo ello llevado a cabo en solitario –como formando parte de un suceso futuro e inexorable: la viudez- durante, prácticamente, las dos terceras partes del año, en condiciones normales. Teniendo en cuenta el tiempo que las unidades navales permanecen fuera de su base en comisión de servicio, los días de guardia en puerto y los servicios especiales ocasionales, se puede afirmar que la actividad familiar, en la cual se forman y desarrollan los nuevos ciudadanos de la patria –los hijos- carga su peso en la esposa del marino en una relación muy superior a 2/3, lo que es demostrativo de la importante función de las esposas en la Armada.

Se dice, entre nosotros, que tres traslados equivalen a un incendio. A lo largo de la vida profesional es habitual que se produzcan tres de esos *incendios*; cuando se realiza un cambio de destino, en un tiempo muy ajustado se traslada la familia con todas sus pertenencias. Suele acontecer que, cuando todavía no se han habituado sus miembros a la nueva situación, el marino tenga que salir a la mar quedando sobre los hombros de la mujer la obligación de *afirmar a barlovento y aclarar la maniobra*, de forma que cuando el marido regresa se encuentre con que el barco está en su sitio afirmado y reforzado. Es decir, la casa está funcionando y los hijos en sus correspondientes escuelas y colegios; esta labor la ha desarrollado la mujer del marino, ella sola con sus propias fuerzas.

Mientras el vínculo matrimonial se mantiene, es la costumbre que la propia pareja disfrute del régimen de bienes gananciales, y los emolumentos –procedentes de la nómina del marino- repercutan en toda la familia. Cuando se produce el óbito de uno de los cónyuges –dejando

aparte el muy notable factor sentimental- se originan dos situaciones sensiblemente distintas, en el aspecto económico, dependiendo de quién sea el fallecido. Si se trata de la esposa, no se produce alteración económica pues como el profesional es el marino, éste continúa percibiendo su salario íntegro de acuerdo con su situación (activo, reserva, retiro). Pero cuando quien perece en primer lugar es el marido – situación mucho más frecuente- se añade a la pérdida del ser querido, la de la mitad de los ingresos mensuales. Ciertamente es que así está previsto en la ley (dura lex, sed lex) pero en realidad no resulta una correcta distribución equitativa; pues contemplado desde el punto de vista más prosaico –prescindiendo del número de hijos- los gastos de familia no resultan divididos por dos al considerar que ciertos elementos o bienes (casa, coche, etc) continúan permanentes, así como su coste de mantenimiento. Tal situación –la de las viudas- requiere una muy sensible y especial atención, pese a las dificultades que el problema pueda presentar, para paliar estas preocupantes carencias. Ello se les debe porque lo han ganado a pulso, contribuyendo con su quehacer al mantenimiento de la moral de nuestros hombres; ellas forman parte del personal de la Armada y la situación descrita no es trivial.

Con la incorporación de la mujer a la profesión naval, se ha producido un cambio espectacular e impactante en el ámbito de la Armada. Sin embargo, el corto periodo temporal transcurrido desde su inicio y el escaso espacio muestral disponible, hacen que las posibles y primeras soluciones estocásticas no merezcan la consideración de fiables ni, por supuesto, exactas. Cualquier intento de predecir las repercusiones futuras de esta nueva situación, no podría pasar de ser una arriesgada y temeraria especulación. No obstante, el asunto está clamando por un adecuado seguimiento, manteniendo la mente puesta sobre tan importante materia.

Uno de nuestros clásicos de la literatura decía que, quien llamó hermanas a las armas y a las letras poco sabía de sus abalorios, pues no hay cosa más dispar que el hacer y el decir. Extraña y excepcionalmente, pues, confluyen ambas circunstancias en D. Antonio de Escaño, hombre de armas en la mar y hombre de letras en el despacho. El reconocimiento de la Armada a tan egregia figura, en sus dos facetas, ha sido mostrado en letras rojas visibles en las aletas de nuestros buques y en el gualdo de las cintas de los lepatos –los colores del pabellón de la marina de guerra, originadores de la enseña nacional- en lo relativo al Escaño militar, y en el rótulo de una de las Escuelas de Especialidades para conmemorar las virtudes del Escaño intelectual.

En el año en curso, 2005, se conmemora el bicentenario de la batalla naval de Trafalgar. El día 21 de octubre de 1.805, malhadada fecha, la Flota británica derrotó al imperio napoleónico en las aguas del Saco de Cádiz, frente al Cabo de Trafalgar. Sobre las cabrilleantes aguas que cubren y bordean el bajo de la Aceitera el imponente Gran Corso de Ajaccio se vio humillado, para siempre en la mar, por el tritón británico Nelson. Sin embargo, las dentelladas del Sajón fueron recibidas, con el consiguiente derramamiento de sangre y la pérdida irrecuperable de vidas y navíos, por la nación española. Gravina y Escaño estaban allí, sobre la misma cubierta del buque insignia español: el *“Príncipe de Asturias”*.

Lo que se va a repetir, en cierto modo, en las líneas que siguen ya ha sido tratado con más elegancia, precisión y acierto por Vargas, Pérez Galdós, y Pérez-Reverte, entre otros soberbios cálamos de nuestra historia y literatura. Se trata, simplemente, de un tributo a la memoria de nuestros heroicos ancestros navales. Por ello quiero destacar los valores

eternos de la disciplina, obediencia y lealtad que Gravina y Escaño demostraron en la ominosa circunstancia de la derrota.

La lealtad se manifiesta diáfana en un consejo de guerra en el cual Escaño y los *Generales de pro opinan, con juicio y tino, que se espere a un temporal duro de los propios de la estación, el cual disperse o maltrate o aleje al enemigo....* Tal temporal sobrevendría al combate naval y sería causa del incremento de pérdidas de buques.

Gravina, cumplimentando las órdenes de Godoy, y Escaño como subalterno de Gravina –y al mismo nivel el resto de marinos españoles– dan prueba de disciplina y obediencia, acatando la orden de un Villeneuve hostigado por Napoleón. Vargas lo describe así: *Como General en Jefe manda dar la vela; síguele el pundonoroso y complaciente Gravina; calla y obedece a fuer de subalterno el buen Escaño y un aturdido, por miras personales, arrastra a la Marina de dos naciones a un inútil y temerario y cruento sacrificio.*

No olvidaré el valor de nuestros antecesores, del cual Escaño es un gran exponente. Tras la batalla, con el “Príncipe de Asturias” desaborlado, herido nuestro protagonista en una pierna y muy malherido a bordo Gravina, se dirige a Cádiz remolcado. Después de desembarcar al almirante Gravina –que moriría poco después– *resuelve nueva salida para salvar las reliquias de la escuadra.* Y dejándome, todavía, arrastrar por la atrayente y sugestiva péndola de Vargas Ponce entresacaré unas palabras que no deben quedar en el olvido: *Ya satisfecho en todas sus partes su cruento deber, e incapaz el intrépido Gravina de dar cuenta a la Corte, dictó a Escaño... Todo, menos el honor, se ha perdido.*

Con todo lo que hasta aquí se ha expuesto puede llegarse a la conclusión de que el hecho de escudriñar en la historia –en nuestro caso, la naval– permite emitir opiniones y juicios, si se trasladan

adecuadamente las situaciones, ya pasadas, al mundo presente. A partir de este punto, la proyección hacia el futuro de las soluciones que se adopten, sólo es cuestión de voluntad y persistencia en la acción; teniendo siempre como marco de referencia la sempiterna mar, en movimiento constante, que ha dado vida al planeta y forma parte de nuestros quehaceres y anhelos.

ORIGEN Y CIRCUNSTANCIAS DE LOS MANDOS FRANCESES DE TRAFALTAR- P.C. DE VILLENEUVE

Hugo O'DONNELL Y DUQUE DE ESTRADA

La Marina francesa del reinado de Luis XVI fue probablemente la más brillante y equilibrada entre sus contemporáneas. Tradicional y pragmática a la vez, había sabido compaginar con realismo y como ninguna otra de la época, el prestigio social tradicional y las aspiraciones de una burguesía hasta entonces postergada para el mando. Sin abandonar el elitismo y el espíritu de cuerpo y atendiendo a las crecientes necesidades de personal del segundo poder naval del siglo, había creado un cuerpo de oficiales bicéfalo en cuanto a su origen, pero único en cuanto a sus responsabilidades y privilegios. El tradicional cuerpo de mando, con consideración de corporación militar de la casa real, esmeradamente preparado en sus academias de guardias marinas privativamente dedicadas a los vástagos de la nobleza de sangre, se había visto complementado en sus bases por jóvenes de menor preparación, procedentes de la otra marina, la mercante, mucho menos encopetada y sabia, pero mucho más experimentada en la navegación práctica.

La Royal Navy británica aventajaba a la Marine Royale en cuanto al número de aspirantes de esta procedencia menos ilustre, pero su oficialidad como conjunto era mucho menos instruida y el servicio de mar no había sabido captar el interés de las élites del Reino, más inclinadas hacia el Ejército y hacia otras actividades, sin descartar las comerciales. El porcentaje de aspirantes procedentes de la práctica comercial y de meritorios en los barcos de guerra frente a los de academia era avasallador, aunque a la postre en los ascensos tampoco estaba ausente el tráfico de influencias.

España se había quedado a medio camino aperturista. Sólo se podía hacer carrera en el Cuerpo de Oficiales de Guerra mediante el ingreso en cualquiera de las tres compañías departamentales de guardias marinas y éstas seguían exigiendo los requisitos de la creada en Cádiz en 1717, incluidas las pruebas de nobleza por las líneas de los cuatro abuelos. Casi como anécdota y excepción, algunos beneméritos pilotos y oficiales de mar habían obtenido, a título personal, los grados inferiores, que no los empleos en propiedad. El patrón de jabeque-correo Barceló, que había acabado sus días como teniente general, pertenecía casi más al mito que a una realidad de referencia, y los componentes del Cuerpo de Pilotos habían tenido que renunciar a su vieja aspiración de ser considerados como Oficiales de Guerra y a duras penas habían obtenido el derecho al

uso de un uniforme. En la Marina británica no existía este último problema ya que su oficialidad no precisaba de la asistencia general en el pilotaje, por ser tan ducha en la práctica náutica como en el combate naval. En la francesa los pilotos podían acabar siendo marinos de guerra y los marinos mercantes que habían debutado como pilotines a los 15 años, tenían abierta la posibilidad de pasarse a los navíos del Rey, según su experiencia de segundos tenientes, tenientes, segundos capitanes y capitanes. Su pase, sin embargo, no estaba exento del sinsabor del trato displicente de los oficiales de carrera, conocidos como "rouges", por contraposición a estos "bleues" alusivo al color de su uniforme previo de "pañó piloto".

El caballero de Fréminville, marino e ilustre escritor de esta época, habla sorprendido en sus memorias a bordo del "Intrépide" de la oficialidad contemporánea: "El conjunto formaba un contraste singular, unos pertenecían a las viejas familias, los otros salidos de lo más bajo del pueblo, viciosos, sin honor ni delicadeza". Era, naturalmente, la opinión de un elitista, porque si bien la Marina se democratizó aún no llegó a convertirse en el "refugium peccatorum" en que más tarde se transformaría.

Como claro ejemplo de las facilidades ofrecidas, podemos mencionar al que llegaría a ser famoso explorador del Pacífico y del Índico, Nicolás Baudin, piloto de la marina mercante, que pasó directamente a la de guerra en 1786 con el grado de segundo teniente.

El incremento de la marina comercial y el aliciente de unas expectativas de promoción interna mayores que las de otras profesiones más anquilosadas, había atraído a muchos jóvenes entre los que la de guerra podía seleccionar para sí los necesarios. Es la época dorada del enriquecimiento de puertos como Burdeos, El Havre, La Rochelle, Marsella y Bayona y de la creación por el propio Rey de las primeras líneas regulares de navegación entre Francia y sus colonias por medio de paquebotes armados y al mando de oficiales de la Marina Real que realizaban funciones comerciales y de correo marítimo, hermanando de nuevo las dos marinas y asegurando además el entrenamiento de los oficiales desembarcados. La trata y el transporte de negros para ser vendidos en las colonias españolas de América, reducido por la competencia con los ingleses, había podido recuperarse al incrementarse las necesidades de mano de obra en sus propias islas azucareras caribeñas, con lo que el mando y tripulación de estos buques negreros se sumó a la lista de ofertas para jóvenes marinos, mientras que la pesca de altura empleaba a más de 12.000 marineros en 300 buques. Durante las pasadas guerras, la potenciación del curso había contribuido también al entrenamiento y a la ósmosis entre las procedencias; en tiempo de paz, a

los ociosos pero entrenados corsarios de Dunkerque, Boulogne, Nantes, Saint Malo o Brest les quedaba la opción del ingreso directo o indirecto en la Armada. En este aspecto, el del adiestramiento de la oficialidad, Francia había conseguido acortar distancia respecto a la Gran Bretaña que, poseyendo la mayor flota mercante del momento histórico, podía dar trabajo a los Oficiales de Guerra no empleados. Sus homólogos españoles, desembarcados por exceso de plantilla o por encontrarse los navíos desarmados en tiempo de paz, tendían a vegetar a medio sueldo por los departamentos a la espera de algún puesto administrativo con el que suplir la diferencia. La creación de los Correos Marítimos por Carlos III había paliado sin embargo un tanto la situación previa, al permitir ocupar en ellos a algunos oficiales.

La Francia que marchaba rápida e inexorablemente hacia la revolución burguesa, había empezado a tomar sin embargo antídotos contra ella por lo que a la Marina se refería. A las medidas citadas cabía añadir además que a su nobleza más acrisolada no le estaba vedado el comercio marítimo, y los grandes capitales se involucraban en la construcción naval, en el armamento y avituallamiento de armadas, en el transporte de tropas y en el comercio colonial. Por contra, en España, donde se inician tímidas medidas para crear una nueva aristocracia comercial, los rígidos cánones del estamento nobiliario seguían prohibiendo el comercio pese a las protestas de Jovellanos. De Inglaterra no hay ni que hablar a este respecto, era el mundo en el que la libertad de empresa se erigía como dogma.

En el corto periodo de 1789 a 1795 se vivieron a continuación las horas más negras de la Marina francesa, descabezada como su Rey.

La revolución de 1789 desorganizó por completo la Marina, obligando a los oficiales monárquicos de origen nobiliario a expatriarse casi en masa. En junio de 1791 sólo quedaban en servicio un 25%, procedentes en su mayoría del "cuerpo azul" que, como contrapartida, experimentó un gran auge y un impensado incremento en sus oportunidades profesionales.

Durante los primeros años revolucionarios algunos oficiales nobles permanecieron sin embargo en sus puestos. De los principales de ellos obtuvo la República sus primeros almirantes; el renegado duque de Orléans los encabezó, junto con los también almirantes d'Estaing y Chaffault. Louis René Latouche-Treville fue también de los más caracterizados; de capitán de navío había sido diputado por la Nobleza en los Estados Generales, pero poco después había abrazado la causa del Estado Llano. En la batalla de Trafalgar (21/X/1805) aún quedaba algún mando de la antigua procedencia tradicional y nobiliaria. El propio comandante general, el vicealmirante Villeneuve lo era. Pierre-Charles

de Villeneuve, de noble familia provenzal que había dado varios marinos a Francia, al contrario que buen número de sus camaradas "rouges" no había querido emigrar, identificándose con los ideales de la Revolución. Con Charles-René Magon de Medien, que había ingresado como guardiamarina en 1777 a los catorce años, ocurrió algo parecido. Contralmirante en 1805, y segundo de la división táctica de reserva al mando de Gravina en Trafalgar, sería otro de sus heroicos muertos con su insignia arbolada en el "Algésiras". Pierre-Etienne René Dumanoir le Pelley era también oficial "de academia" y sobrino de un conocido vicealmirante de la Marina Real; sometido a consejo de guerra por su polémica actuación mandando la vanguardia en Trafalgar, y en el combate de Cabo Villano (4/XI/1805) en el que sería hecho prisionero, caería en desgracia, para ser posteriormente ascendido y concedérsele un título condal por la Restauración. Por lo tanto, los mandos superiores, los tres oficiales generales franceses de Trafalgar procedían del "Grand Corps". Del "Cuerpo Azul" y de una anterior experiencia mercante provenían, por su parte, dos de los más completos y heroicos comandantes que tomaron parte en Trafalgar al mando de sus respectivos navíos, habiendo ingresado en la Marina del Rey durante el "Ancien Régime": C. Jean Gilles Filhol-Camas, que se convertiría en comandante del navío de 74 cañones "Berwick" a cuyo mando encontró la muerte partido en dos por una bala enramada; procedía del comercio, y pudo incorporarse a la Marina Real como subteniente de navío en 1786. También el que mandaría el navío de igual porte "Fougueux", C. Louis-Alexis Baudouin, muerto asimismo en la batalla intentando rechazar una tentativa de abordaje del "Téméraire".

Los primeros años revolucionarios fueron del dominio de los clubs y de las sociedades populares, ante cuyo poder e instrucciones se introdujo el desorden; los oficiales fueron desobedecidos, perseguidos y algunos incluso asesinados. Sólo se toleró a los más condescendientes, por lo que muchos renunciaron a imponer su autoridad por temor a ser denunciados como realistas. La intimidad y confraternidad como virtudes republicanas se extendieron a las relaciones entre jefes y subordinados, minando la disciplina y dando lugar a que estos últimos se permitieran discutir las órdenes, especialmente las más desagradables, siendo común el tuteo propio de camaradas. A bordo, el almirante, comandante, oficiales y guardias marinas comían todos juntos y compartían todo por igual, construyéndose los buques con ranchos colectivos que vinieron a sustituir a los tradicionales de oficiales. A la escasez de mandos se sumó el cierre de las academias de Vannes y de Alais por conservadoras, lo que obligó a acudir a la marina mercante, estableciéndose una organización nueva que favorecía el pase de los oficiales de ésta al ramo de guerra con grandes alicientes, asimilándose los capitanes mercantes a

capitanes de navío. Un mero examen de ingreso capacitaba en ese momento para formar parte de la Marina republicana con consideración de "aspirante entretenido". De los mandos de unidades a flote en Trafalgar de esta procedencia, dos son los más relevantes: Infernet y Lucas, ambos nombrados alféreces de navío en 1792, el año en el que Luis XVI pasaba a ser el ciudadano Capeto. Louis-Antoine-Cyprien Infernet había comenzado de marinero en 1776, y en 1778 había conseguido ser asistente de piloto; como capitán de navío se distinguiría en el combate de Finisterre (22/VII/1805) mandando el "Rhin" y en Trafalgar observaría una conducta particularmente heroica siendo rendido su navío, el "Intrépide", tras haber combatido contra cinco enemigos, siendo nombrado contralmirante honorario tras su liberación. C. Jean-Jacques-Etienne Lucas había sido pilotín; en Trafalgar, y al mando del "Redoutable", acudiría en auxilio del "Bucentaure" contra el "Victory" y el "Téméraire", en cuyo ataque resultaría muerto Nelson.

A partir de la proclamación de la República (21/IX/1792) y durante los primeros meses del año siguiente los acontecimientos luctuosos se precipitaron, creándose enemistades el Gobierno revolucionario fuera y dentro del país, estallando la contrarrevolución en La Vendée y en otras partes. Algunos mandos navales de la escuadra y base de Tolón, escandalizados por el giro que estaba tomando la Revolución tras el magnicidio real, como el vicealmirante Trogoff, pactaron con Hood y pusieron en sus manos el principal arsenal francés del Mediterráneo.

La entrega de Tolón y el temor a que esta situación se reprodujera en otros lugares produjo una depuración política de la Marina; se guillotiné al duque de Orléans y al almirante d'Estaing, y el almirante Chaffault murió en prisión, siendo excluidos e incluso deportados leales servidores de la Revolución por el mero hecho de ser de origen aristocrático. El ya contralmirante Latouche fue detenido y encarcelado, el capitán de navío Villeneuve destituido, y Magon de Médine arrestado como sospechoso. Pero otros de origen plebeyo también fueron purgados; entre ellos se encontraban algunos otros futuros mandos en Trafalgar, como el joven capitán de navío Esprit-Tranquille Maistrail, arrestado en junio de 1794, aunque prontamente liberado cuatro meses después, y que mandaría el "Neptune", de 80 cañones, en 1805, para terminar su vida profesional como contralmirante.

La purga por razones políticas obligaba a rellenar las vacantes. Los más inflamados oradores de las sociedades populares que lo desearon obtuvieron grados y empleos, viniendo a hacer las veces de los comisarios políticos que impedían ejercer el mando en el Ejército; y gavieros, calafates y artilleros de mar, prácticamente analfabetos, se convirtieron en oficiales, de la misma forma que en Tierra se había

habilitado a los individuos de clase de tropa, sin conocimientos ni prestigio.

Esta medida favoreció la desmoralización, no sólo de los mandos, sino también de los marineros, durante un largo periodo de sucesión de desastres debidos a la incapacidad de un personal improvisado que había venido a sustituir a quienes habían precisado de un largo aprendizaje. Si la situación había sido mala al principio del nuevo régimen, el empeoramiento llegó al máximo con el Terror, cuando un antiguo y famoso corsario de Biarritz, Dalbarde, fue nombrado contralmirante y ministro de Marina; y ni siquiera él pudo controlar la actividad demoledora de los comités, que acabaron por conseguir la supresión del ministerio. Este caótico estado de cosas se prolongó hasta 1795 en que, como colofón y epitafio, la Ley de 15 de mayo declaró en tono triunfal: "Le Corps de la Marine est supprimé". Paralelamente, el elitista y numeroso Cuerpo de Artillería de Marina (5.400 hombres) fue disuelto y su cometido asignado a individuos políticamente seguros, pero sin preparación. A estas medidas se sumó otra que, aunque intachable desde el punto de vista ético, vino a privar a la Marina de la República de una de sus escasas canteras de mandos marineros, la supresión de la esclavitud en 1794. El almirante Luis Tomás de Villaret de Joyeuse que, como Villeneuve, había pertenecido al viejo y clasista "Grand Corps", y había servido activamente como el principal general de mar de esta época para después ser deportado por sus convicciones monárquicas declaradas, trazó un retrato del 90% de los oficiales de la nueva Marina en el que los rasgos predominantes eran la apatía, la ignorancia, el afán de intriga, la envidia más rastrera, la carencia de generoso desinterés, la falta de experiencia y la incapacidad para mandar maniobras colectivas de escuadra. Como contrapartida, no les faltaba ni valor, ni patriotismo. Todo ello lo había experimentado el propio Villaret durante el transcurrido quinquenio, incrementado por las medidas democratizadoras y corroborado en los combates contra los ingleses desde el verano de 1793 hasta el que había tenido lugar frente a la isla de Groix el 23 de junio de 1795, y en el que sus órdenes habían sido olímpicamente ignoradas. En este punto, sin embargo, había pasado lo peor.

Tras esta última campaña, la Convención abrió por fin los ojos y decidió poner remedio a esta realidad patente, aunque las verdaderas medidas las tomaría el Directorio. Paralelamente al desarme por las tropas regulares de los "sans-culottes" parisinos, se enviaron comisarios enérgicos con plenos poderes a los departamentos y flotas para deshacer la organización naval y reconstruirla con nuevas bases en virtud de nuevos decretos (25/X/1795). En la aplicación de esta normativa se haría famoso, en Brest, Jean Bon Saint André. Los responsables de los

desastres navales fueron llevados ante un consejo de guerra, a muchos oficiales se les suspendió el sueldo, y los más incapaces, agitadores e indignos fueron excluidos, suprimiéndose los clubs y las sociedades de Marina.

Se llamó al contralmirante Lorenzo Truguet, que había sido encarcelado tras su fracaso en apoderarse de Cerdeña dos años antes, al negarse la indisciplinada marinería, constituida en club, a tomar parte en el ataque a Cagliari. Como en el pasado había ayudado a reorganizar la Marina turca, se le hizo ministro, ascendiéndole; y no tuvo reparos, a su vez, para llamar a antiguos legitimistas como sus colaboradores a cambio de interesantes promociones.

Eustache Bruix, teniente de navío al producirse la Revolución, volvió al servicio como capitán de navío, dándosele el mando del "Eole", y pasó a sustituir a Truguet en el ministerio en 1798. En 1803 su mala salud le impediría aceptar el mando de la escuadrilla de Boulogne para llevar a cabo el plan imperial de conquistar Inglaterra. También se repuso en su empleo a Denis Decres, que, noble como los anteriores, había sido también destituido y detenido pese a su amplio historial de actos valerosos. En 1798 sería nombrado contralmirante y tres años después sucedería a Bruix en el ministerio.

La disciplina empezó pronto a renacer y la oficialidad recuperó buena parte de su espíritu. Su grado de preparación no mejoró sin embargo gran cosa, resultando también su experiencia muy deficitaria. Dispersos por toda Europa los antiguos oficiales "rojos", "azules" y revolucionarios moderados, se les intentó repescar para la Marina recién remodelada, y en alguna medida se consiguió, dando lugar a una oficialidad variada en cuanto a su origen, pero mucho más homogénea y eficaz gracias a una obligada tolerancia y a una clara finalidad patriótica compartida por encima de antiguas adscripciones, dentro del nuevo espíritu equidistante del jacobinismo y de la reacción monárquica.

Villaret de Joyeuse fue rehabilitado y se le dio el mando de la escuadra destinada a Santo Domingo, Latouche fue repuesto en su grado de contralmirante, y el muy preparado capitán de navío Villeneuve también en el suyo, y meses después ascendido. A partir de 1799 el cónsul Bonaparte tomó conciencia de la necesidad de revitalizar el alma de la Marina, al igual que estaba recuperando su entidad corpórea bajo el ministerio del ingeniero Forfait mediante la reorganización de todos los servicios de los arsenales, supervisada por una figura emblemática, el Prefecto Marítimo, elegido indistintamente entre oficiales navales o administrativos (27 de abril 1800). Pero la desorganización de la Marina persistió y se fracasó en el empeño de formar capitanes y almirantes modélicos. Su sucesor en el ministerio, el almirante Decres, no tuvo más

éxito, a pesar de su laboriosidad e inteligencia. Decres era también un recuperado; nombrado en 1801, procedía de la antigua Marina, y reorganizó los servicios, y fue un excelente administrador, pero en cuestión de personal, no pudo hacer más que preparar, sin ser consciente de ello, a los futuros mandos de la Marina de la Restauración borbónica, aunque siguió llamando a servir al mayor número que pudo de los antiguos oficiales. Durante este periodo, la Marina recupera sus viejas tradiciones, buenas y malas, y se va asentando una nueva doctrina general y táctica, reimponiéndose el viejo dogma de los primeros tratados de evoluciones navales de mantener la línea de fila; la prudencia se convierte en la más valorada de las virtudes, estimándose peligroso el espíritu de iniciativa. Lo que prima es conservar los navíos como amenaza y fuerza disuasoria ya que no se dispone de la supremacía naval, lo que equivale a tener que soportar interminables bloqueos o, en el mejor de los casos, mantener una defensiva a ultranza en los combates, desechando las oportunidades.

Con la ruptura de la Paz de Amiens en 1803 el Primer Cónsul comprobó por sí mismo las carencias de la mayoría de sus oficiales y su escasa instrucción general y técnica. Intentó activar extraordinariamente la construcción y los preparativos de desembarco, animando a las grandes ciudades a que votasen sumas para la construcción de navíos y embarcaciones de la flotilla. De Brest a Flesinga, todas las radas, costas, desembocaduras y cauces se convirtieron en astilleros. Bonaparte los visitaba y decidió hacer de Amberes el mayor arsenal de Francia para tener una pistola cargada sobre el corazón de Inglaterra.

Proclamado emperador y no pudiendo obtener la paz, formó el vasto plan de campaña naval de 1805, pero fue siempre consciente de que Francia no tenía un almirante audaz y activo ni subordinados que le pudiesen secundar. En las vísperas ya de Trafalgar, decidida la sustitución de Villeneuve por Rosily, Napoleón, a quien tampoco este último inspiraba demasiada confianza, permitió que se publicase en el "Moniteur" que a la Marina francesa no le faltaba sino un hombre de carácter atrevido y de mucha sangre fría.

Napoleón I no escatimó esfuerzos para mejorar la situación mediante dos tipos de medidas que le eran especialmente familiares y gratas: imbuir a la Marina del culto al Emperador que ya poseía el Ejército, como medio de dar un objetivo y un contenido a la heterogénea oficialidad, y ascender a los más capacitados sin tener en cuenta ni su procedencia ni su edad.

El fogoso Magón e incluso el propio Villeneuve se caracterizaron especialmente por su fervor napoleónico, y muchas de las actitudes de este último sólo pueden comprenderse conociendo el temor a incurrir en

el desagrado del Emperador y el remordimiento de haberle desilusionado que le embargaban, incluidos el combate de Finisterre, la batalla de Trafalgar y su suicidio en un sórdido hotel de Rennes (22/IV/1806).

En realidad, lo que les faltaba a los oficiales franceses era la práctica de largas singladuras y ejercicios de escuadra. Aunque su moral no era demasiado alta y se reconocían inferiores a los ingleses, eran por lo general valientes y disciplinados.

En opinión de muchos historiadores el nombramiento de Decres en este aspecto no fue afortunado, fracasando rotundamente en la preparación y selección del cuerpo de mando. Napoleón tenía en su ministro una confianza sin reservas y le conservó hasta durante los "Cien Días"; era un administrador inteligente y honrado, pero no era un auténtico jefe militar ni comprendía las cualidades que éste debía reunir; muy celoso de su autoridad, nunca hubiese admitido la manifestación de genio entre sus subordinados. En 1803, Latouche-Tréville, el mejor almirante de Francia, comandante general de la escuadra del Mediterráneo, había pedido ser trasladado a bordo de su buque insignia, el "Bucentaure", al sentirse enfermo, falleciendo en la rada de Tolón y dejando vacante ese puesto destinado a que se le encomendase la responsabilidad esencial de la gran maniobra estratégica contra Inglaterra. Villeneuve se había distinguido por su inacción en el combate de Aboukir de 1798, en el que había demostrado una carencia total de iniciativa y permanecido inerte a la cola de la línea de combate sin ayudar a su jefe asediado por el enemigo; sin embargo fue el elegido para ocupar tan importante vacante. Su amistad personal con el ministro Decrés había prevalecido sobre cualquiera otra consideración, pese a que este último había coincidido con él en la citada batalla. Napoleón tal vez no conocía sus circunstancias y cuando las conoció tardó demasiado en intentar poner remedio al caso .

Buen marino y de gran instrucción, su promoción al primer rango como vicealmirante resulta sorprendente ya que carecía de todas las cualidades de un alto mando. Débil, indeciso, sin confianza alguna en sí mismo ni en los medios a él confiados, continuamente asaltado de pensamientos siniestros...

Quién era en realidad Villeneuve lo supieron definitivamente sus aliados españoles tras desaprovechar miserablemente las oportunidades de derrotar al inglés Calder después del combate de Finisterre (22/VII/1805) y también Napoleón, cuando le desobedeció y en lugar de dirigirse con su flota al Canal de la Mancha se encerró en Cádiz.

Una vez arribada la escuadra combinada franco-española a Cádiz, Federico Gravina se trasladó a Madrid y tuvo ocasión de exponer a

Godoy su juicio personal sobre su comandante general. "Villeneuve no era el hombre para el caso" resumió el general español, le faltaba energía de voluntad, prontitud de ánimo y aquel arrojo militar que decidía los triunfos y aseguraba los sucesos en los instantes críticos. Irresoluto y lento a la hora de dar las órdenes, "pesando el pro y el contra de las cosas como quien pesa el oro", pretendía precaver todos los riesgos y nada dejaba al azar. Apegado enteramente a las teorías y a los recursos de la vieja escuela de Marina, le resultaba mucho más difícil que a los españoles acomodarse a las innovaciones tácticas de la Marina inglesa. Terco, orgulloso y porfiado en sus ideas, no solía atender a los consejos que diferían de sus principios y de sus reglas. Gravina, como cabal caballero, le reconocía sin embargo el ser valiente y esforzado y el que "en cuanto a su pericia y sus conocimientos aventajaba a muchos de su tiempo".

A la vista de esto, Godoy le confió bajo secreto que el almirante francés iba a ser relevado en breves días, por lo que mientras esto ocurría convenía que mantuviese las mejores relaciones con él, convenciéndole para no entablar combate a no ser que la seguridad de Cádiz o el honor de las armas obligasen a ello, aunque no había razón alguna para temer que el francés tomara ninguna decisión arriesgada, dada su indecisión y su carácter. ¡Grave error!.

A mediados de octubre Villeneuve había recibido instrucciones completamente contradictorias respecto a las habituales, recomendándole tranquilidad, lo que unido a los rumores de su inmediato relevo acabaron por convencerle de la proximidad de éste. De un día para otro se convirtió en el más activo de los hombres, justificando su decisión de enfrentarse a Nelson en inferioridad de condiciones en estos términos: "Para tomar esta decisión de salir de puerto sólo he tenido en cuenta mi ansioso deseo de conformarme con los de Su Majestad y hacer cuanto esté en mi poder para enterrar esa sensación de desagrado con que ha mirado los sucesos de mi expedición anterior". La paradoja de esta historia es que el desastre de la jornada del 21 de octubre de 1805 no se debió a los defectos atribuidos a Villeneuve sino a las pretendidas virtudes que deseaba ansiosamente adquirir.

LA FUERZA DE ACCIÓN MARÍTIMA: VIGILANCIA Y COLABORACIÓN.

Juan Alberto CARTELLE VILLAR

*“...unos pocos buques armados,
juiciosamente colocados en las entradas de nuestros puertos,
pueden ser, con un coste pequeño,
los mejores centinelas de nuestras leyes”*

*Alexander Hamilton, 1787
Secretario de Estado de EE.UU.*

1.- Introducción.

La Armada ha tenido históricamente asignadas como misiones específicas de carácter permanente en tiempo de paz, la **Presencia y Vigilancia** de los espacios marítimos de soberanía e interés nacional, y la **Colaboración** con los distintos organismos que llevan a cabo actividades en la mar.

Durante las últimas décadas, estas misiones han sido desarrolladas principalmente por las unidades de las antiguas **Fuerzas de Zona**, aunque no estaban asignadas específicamente a ninguno de los componentes de la Fuerza de la Armada.

Hoy en día, estas misiones en su conjunto, pueden ser consideradas como la **Contribución** (de la Armada) **a la Acción del Estado en la Mar**, considerando ésta como *“el conjunto de actividades que llevan a cabo los distintos organismos de la Administración Pública con competencias relacionadas con la mar para velar por los intereses marítimos nacionales”*.

Para ello, la Armada ha desarrollado su propia Capacidad específica de **Acción Marítima**¹, definida como *“el conjunto de posibilidades que la Armada ofrece como Contribución a la Acción del Estado en la Mar, para proteger los intereses marítimos nacionales y para preservar la paz, la seguridad y el bienestar de los ciudadanos”*.

¹ Contemplada en el Revisión Estratégica de la Defensa junto a las Capacidades de Proyección, Protección, Libertad de Acción, Apoyo Logístico Operativo, y Contribución al Sistema de Alerta Previa.

Esta Capacidad se sustenta “*en el conjunto de medios y unidades navales desplegadas en el litoral español, cuyos cometidos incluyen la presencia naval y la vigilancia de nuestros espacios marítimos de interés, el ejercicio de la soberanía en nuestras aguas territoriales y la colaboración con las demás Instituciones del Estado con competencias en la mar, en tareas tales como policía marítima, lucha contra la contaminación marina, investigación científica, labores hidrográficas, mantenimiento del patrimonio arqueológico submarino, búsqueda y salvamento y cooperación en cualquier tarea de protección civil*”.

La desaparición de las Zonas Marítimas en la península, y sus correspondientes Mandos de carácter territorial cuyas competencias estaban ligadas a sus respectivas áreas geográficas de responsabilidad, la concepción del **espacio marítimo español** de forma global como una **entidad geoestratégica única**, y la organización de la Fuerza Naval atendiendo exclusivamente a la **función** que desempeñan sus unidades, trajo consigo la creación de la **Fuerza de Acción Marítima (FAM)**, y la asignación a su **Almirante Jefe (ALMART)** de, entre otras, la responsabilidad en la **ejecución** de estas misiones de carácter permanente², e interlocutor único para las colaboraciones de la Armada en la Acción del Estado en la Mar³.

2.- La Vigilancia Marítima.

El fundamento de las misiones de Vigilancia Marítima radica en la normativa que emana directamente de nuestra **Constitución**, en la que se asigna a las Fuerzas Armadas, y a la Armada como uno de sus componentes, entre otras, la misión de “*garantizar la soberanía e independencia de España,....*”⁴, y por lo tanto la de sus espacios marítimos.

En el contexto en el que nos movemos, el **ejercicio de soberanía** debe entenderse como “*el conocimiento de todo cuanto acontece en los espacios marítimos de jurisdicción nacional*” y la “*protección de los intereses marítimos allá donde se encuentren*”.

Pero sin duda, como para poder “vigilar” es necesario estar “presente” de alguna forma, vamos a considerar las actividades relacionadas con la Presencia Naval dentro de las relacionadas con la Vigilancia Marítima; así, cabe destacar como más características:

² Instrucción AJEMA 81/2004, de 12 de abril, por la que se establece la organización de la Fuerza de Acción Marítima.

³ Aquellas Colaboraciones aprobadas inicialmente por el Almirante Jefe del Estado Mayor de la Armada (AJEMA).

⁴ Art. 8. Constitución Española, 1978.

- El **control de los espacios marítimos** nacionales: aguas interiores, mar territorial, zona contigua, zona económica exclusiva, y otros espacios marítimos de interés nacional.

- La **obtención de información** de la situación, movimientos e intenciones de unidades de superficie (militares, mercantes, de pesca, de recreo,...), submarinas y aéreas potencialmente hostiles o que realicen actividades ilegales o al menos “sospechosas”.

- El mantenimiento de la **actividad pesquera**, con la presencia en los caladeros habituales de nuestra flota pesquera y suministro de apoyo (asistencia médica, evacuación de marineros, apoyo logístico diverso, reparaciones,...).

- El mantenimiento del **flujo libre de mercancías** por las líneas de comunicación marítimas que cruzan nuestros espacios marítimos.

- La **lucha contra la contaminación marina**, con la detección de productos contaminantes y la denuncia de los posibles infractores.

- La vigilancia de posible **contaminación radiactiva**.

- La conservación de **las riquezas naturales** que se mantienen en el lecho submarino, subsuelo y aguas suprayacentes de nuestra Zona Económica Exclusiva.

- La conservación de nuestro **patrimonio arqueológico subacuático**, evitando su expoliación y denunciando a posibles agresores.

- El auxilio a naufragos y **población civil**, y la detección de objetos a la deriva y **peligros para la navegación**.

- La escolta de **unidades valiosas**.

- La protección de **personal** (autoridades, actividades deportivas, regatas,...).

- La visita a **puertos** (comerciales, deportivos,...) distintos a los habituales de estacionamiento.

Durante muchos años, estas actividades han sido consideradas en nuestro entorno como actividades de “**segundo orden**” o de “**relleno**”, por no estar directamente relacionadas con la operatividad de la Fuerza y ser llevadas a cabo principalmente por las antiguas Fuerzas de Zona. Sin embargo, y sin realizar un estudio exhaustivo, se puede afirmar que estas actividades han supuesto, y suponen hoy en día, el **mayor esfuerzo** para nuestra Armada, tanto en días de mar como en medios humanos y materiales. Así se le ha reconocido a la Armada en numerosas ocasiones y en distintos foros de la Administración Pública (Dirección General de la Marina Mercante, Sociedad Estatal de Salvamento, Secretaria General

de Pesca, Autoridades portuarias....) y de colectivos profesionales (Cofradías de Pescadores, Club Náuticos y Sociedades deportivas....). Además, es de destacar que muchas de estas actividades no sólo tienen una incidencia directa sobre la **economía nacional**, y la de nuestros aliados y amigos, sino que también afectan a la **seguridad y el bienestar de los ciudadanos**⁵.

Para el cumplimiento de la misión de Vigilancia Marítima, la FAM emplea, básicamente, **36 Patrulleros** y más de **1000 hombres y mujeres** (60% personal embarcado aprox.). En el último año y medio, la Vigilancia Marítima ha generado más de **400 Órdenes de Operaciones** y ha supuesto un esfuerzo superior a los **3000 días de mar**, y esto sin tener en cuenta las actividades desarrolladas por otras unidades de la FAM, como el Instituto Hidrográfico de la Marina, el Centro de Buceo de la Armada, y sus unidades orgánicas.

Además, para realizar esta misión, ALMART podrá asumir el control temporal de **unidades de la Flota**, cuando así se decida, y solicitarlo cuando así lo precise.

3. La Colaboración Con La Administración Pública.

Hasta 1978, el término “*Administración Marítima*”⁶ se asociaba casi exclusivamente al ámbito militar, ya que la mayor parte de las responsabilidades recaían en la Armada.

Una de las consecuencias derivadas de la aprobación de nuestra **Constitución** y la implantación del Estado de las Autonomías, fue que diversos Ministerios civiles y Comunidades Autónomas asumieron obligaciones relacionadas con la Administración Marítima, que antes eran competencia de la Armada.

En 1985, se creó la “*Comisión Interministerial de Estudio y Reforma de los Órganos de la Administración del Estado Competentes en Materia de Actividades Marítimas*”, con objeto de estudiar las competencias de los diferentes Órganos, la delimitación civil y militar de éstas y sus posibles transferencias, así como la ordenación del personal de la Administración Marítima. El resultado de estos estudios fue un extenso desarrollo legislativo en todo tipo de materias relacionadas con el ámbito marítimo, que produjo una progresiva transferencia de competencias de la Armada a la Administración Pública.

⁵ El borrador del Proyecto de ley Orgánica de la Defensa Nacional contempla como misión de las Fuerzas Armadas, “ayudar a preservar la seguridad y bienestar de los ciudadanos”.

⁶ Administración Marítima, entendida como “*la labor de dirección del conjunto de los Órganos del Estado con competencias en asuntos de la mar*”.

Esto supuso para la Armada transformarse de ser la institución “**responsable**” en numerosas materias marítimas, a ser institución “**colaboradora**” con los organismos e instituciones que pasaron a constituir el nuevo escenario en la Administración Marítima. Este nuevo escenario está compuesto actualmente por organismos, agencias e instituciones de múltiples Ministerios: Defensa, Economía y Hacienda, Interior, Fomento, Educación y Ciencia, Agricultura Pesca y Alimentación, Asuntos Exteriores y Cooperación, Cultura y Medio Ambiente,..... Comunidades Autónomas y Organizaciones No Gubernamentales (ONG’s), como la Cruz Roja.

La colaboración de la Armada con estos organismos se establece por medio de los **Convenios y Acuerdos** correspondientes, los cuales necesitan ser revisados y actualizados periódicamente, y aunque la transferencia de competencias se puede dar por concluida, todavía quedan pequeños asuntos que necesitan una solución definitiva.

Como responsable de la **coordinación** en la ejecución de estas colaboraciones⁷, **ALMART** emplea muchas de sus unidades y personal para cumplir este cometido. La diversidad de los órganos que conforman el escenario de la Administración Marítima puede dar una idea de la **complejidad** de esta coordinación en su conjunto.

Entre estas colaboraciones de la FAM destacan:

- **Ministerios de Interior, y de Economía y Hacienda:** Operaciones antidroga y de lucha contra la inmigración ilegal en aguas internacionales, en el que las unidades de Vigilancia Marítima de la FAM actúan de plataforma para “proyectar” Unidades de Operaciones Especiales del Cuerpo Nacional de Policía, Servicio Marítimo de la Guardia Civil y Servicio de Vigilancia Aduanera. En el último año y medio las unidades de la FAM han participado en 20 operaciones de este tipo, en las que se han incautado más de 50.000 Kgs. de droga.

- **Ministerio de Educación y Ciencia:** Campañas antárticas y en aguas de interés nacional de los Buques de Investigación Oceanográfica “Hespérides” y “Las Palmas” (cuatro antárticas y una para la extensión de la Zona Económica Exclusiva en el último año y medio). Igualmente, existen múltiples colaboraciones y proyectos en común entre el Instituto Hidrográfico de la Marina y el Centro de Buceo de la Armada, con diferentes Universidades españolas.

- **Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación:** Principalmente llevadas a cabo por los Patrulleros de la Clase “*Chilreu*” con inspectores comunitarios y nacionales a bordo, en todos los caladeros de interés

⁷ Colaboraciones que deben de ser aprobadas inicialmente por AJEMA.

nacional: NAFO, NEAF, Bonito, Atún Rojo, Tramontana, Alborán, Cantábrico, Mediterráneo,..... Realizadas 38 campañas de Vigilancia de Pesca dentro del Plan General de Vigilancia de Pesca, en el último año y medio.

• **Ministerio de Asuntos Exteriores y Cooperación:** Nuestro embajador flotante, el buque escuela “*Juan Sebastián de Elcano*”, ha realizado más de 100 días en puerto extranjero durante sus últimos dos cruceros. Asimismo, la FAM participa permanentemente en las Comisiones Interministeriales de Límites y Política Marítima Internacional (CIPMI), y en las Comisiones Interministeriales de Límites con Portugal Y Francia.

• **Ministerio de Fomento:** Estrecha colaboración durante la realización de los últimos ejercicios NCAGS “*Naval Co-operation and Guidance for Shipping*”. Esta nueva política OTAN, consiste en “*suministrar apoyo a las Autoridades Militares y a la Comunidad Mercante (“Merchant Shipping”)*”⁸ en tiempo de paz, tensión, crisis y conflicto, mediante la cooperación, la guía, el consejo, la asistencia, y en caso necesario la supervisión del tráfico mercante, para incrementar su seguridad y apoyar las operaciones militares, minimizando al máximo las interferencias entre ambos”⁹. Igualmente, las unidades de la FAM colaboran en operaciones de Búsqueda y Rescate, como las de los pesqueros “*Carmina I*”, “*Nuevo Pillin*”, “*Ó Bahía*”, y otras embarcaciones.....

• **Ministerio de Cultura y Medio Ambiente:** Las unidades de la FAM participan en la Vigilancia de nuestro Patrimonio Arqueológico Submarino (búsqueda pecio “*Reina Regente*”, submarino C-3,...), así como en las campañas de verano contra los incendios forestales.

• **Ejército de Tierra:** Llevadas a cabo por los buques auxiliares de la FAM, se han realizado en el último año y medio 3 transportes logísticos a la antigua Yugoslavia, 22 transportes logísticos a Ceuta, Melilla y Peñones, así como 29 aguadas a los Peñones.

4.- La Vigilancia Y Colaboración En El Nuevo Escenario Estratégico.

⁸ La política NCGAS considera como “Merchant Shipping”, lo que en español podríamos entender como “Comunidad Mercante”, es decir, todas las organizaciones, asociaciones, instituciones o agencias, tanto públicas como privadas, que tienen algún tipo de relación con el tráfico marítimo (mercancías, pasajeros, deportivo, pesca,.....), que incluye desde las Compañías propietarias de buques, Agencias consignatarias, Autoridades portuarias,hasta las Sociedades de Clasificación (ej: Lloyds Register), Asociaciones laborales de dotaciones o los Servicios policiales portuarios.

⁹ ATP-2(B), Vol. I, “Naval Co-operation and Guidance for Shipping (NCAGS)”.

Como indica la Revisión Estratégica del año 2003, “*pocas cosas ha cambiado tanto en la última década como el entorno y las condiciones de seguridad y defensa*” y “*el cambio en el escenario estratégico durante los años 90 ha sido espectacular*”¹⁰.

El **actual escenario estratégico** se caracteriza por que “*junto a los riesgos y amenazas tradicionales para la paz, la estabilidad y la seguridad internacionales, han emergido otros nuevos, como el del terrorismo de carácter transnacional y alcance global, con gran capacidad de infligir daño indiscriminadamente*”¹¹

La proliferación de riesgos y amenazas de naturaleza asimétrica: el terrorismo transnacional, la proliferación de armas de destrucción masiva, los flujos migratorios descontrolados, el tráfico de estupefacientes y armas, los ataques al medio ambiente,....., **han reforzado** los cometidos que la **Fuerza de Acción Marítima** puede desempeñar para combatirlos.

Entre estos cometidos cabe destacar:

- La **Presencia disuasoria** en los espacios marítimos amenazados, que incluye labores de **lucha contra la contaminación**¹².
- La **Vigilancia preventiva**, mediante el control del mar y del tráfico marítimo, que puede incluir acciones de **interdicción marítima (MIO)**.
- Labores de **Policía Marítima**, complementando a las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado con medios de naturaleza militar, o sustituyéndoles cuando se enfrentan a amenazas cuya capacidad de combate es superior a la de sus propias unidades.

Por tanto, el nuevo escenario estratégico ha reforzado la razón de ser de nuestras misiones tradicionales de **Vigilancia** y **Colaboración**, y hace necesario una mayor potenciación del “brazo ejecutor” de estas misiones: **La Fuerza de Acción Marítima**.

Esta potenciación de la FAM se está llevando a cabo con la ejecución de los programas correspondientes para:

- Proporcionar **capacidad oceánica** a sus unidades. Se han transformado cinco corbetas en patrulleros, y está aprobada la construcción de cuatro **Buques de Acción Marítima (BAM)**¹³. La capacidad oceánica de la FAM está permitiendo la participación de los

¹⁰ Revisión Estratégica de la Defensa, Primera Parte: Capítulo I.

¹¹ Directiva de Defensa Nacional 1/2004.

¹² Labores de Lucha contra la Contaminación: Detección de productos contaminantes y denuncia de los posibles infractores.

¹³ Este proyecto prevé la construcción de seis unidades más, para alcanzar a un total de diez BAM.

patrulleros clase “*Descubierta*” en la Operación contra el terrorismo global “**Active Endeavour**”, que se está realizando en el Mediterráneo.

- Proporcionar **conectividad** con los Sistemas de Mando y Control nacionales y aliados. En la actualidad, se encuentra en ejecución la transformación del **Centro de Operaciones Navales(CON)** del Estado Mayor de la FAM para dotarle de éstos Sistemas (Sistema Mando Naval, MCCIS nacional, MCCIS OTAN, CRONOS,.....).

Sin embargo, es necesario continuar con este esfuerzo para:

- Dotar adecuadamente de **personal** a su Estado Mayor y sus unidades.

- Disponer de mayor disponibilidad de **medios aéreos**.

- Proporcionar **interoperabilidad** con los sistemas de gestión de información de los organismos que componen la Administración Marítima, principalmente aquellos relativos al **control del tráfico marítimo**: Dirección General de la Marina Mercante (DIMAMER), Sociedad Estatal de Salvamento (SASEMAR), Secretaría General de Pesca (SEGEPECA), Autoridades Portuarias,..... En este sentido, se está comenzando a trabajar en la idea de crear un “**Centro de Fusión**” de información sobre Administración Marítima, en el que todas las Instituciones involucradas puedan tener acceso y compartir información relativa a sus competencias.

5.- Conclusión.

Con la creación de la FAM, la **Vigilancia** Marítima¹⁴ y la **Colaboración** con la Administración Marítima, como misiones permanentes específicas de la Armada en tiempo de paz, han sido establecidas bajo la responsabilidad de **ALMART**, con dependencia directa de AJEMA.

Sin duda, la ejecución de estas misiones ha supuesto, y supone actualmente, un gran **esfuerzo** para la Armada. La eficacia en su cumplimiento tiene una repercusión directa en la **economía nacional**, en la **seguridad** y **bienestar de los ciudadanos** y en el **prestigio** de la Armada como Institución.

El nuevo escenario estratégico, con la proliferación de riesgos y amenazas de carácter asimétrico, ha venido a **reforzar** la razón de ser de estos cometidos de **Vigilancia** y **Colaboración** para cumplimiento de las misiones de carácter específico de la Armada.

¹⁴ Que como se indicó anteriormente, al objeto de éste artículo incluye las actividades relacionadas con la Presencia Naval en los espacios marítimos de interés nacional.

Para ello, y con objeto de poder realizarlas eficazmente, es muy importante continuar con el proceso de **potenciación de la FAM**, no sólo proporcionándole capacidad oceánica y conectividad con los sistemas de Mando y Control nacionales y aliados, como ya se está llevando a cabo, sino también dotándole del personal adecuado, de una mayor disponibilidad de medios aéreos y potenciando la interoperabilidad con los sistemas de gestión de información de los diferentes organismos que componen la Administración Marítima.

¡ En ello estamos !

BIBLIOGRAFÍA

- 1.- Revisión Estratégica de la Defensa, Madrid 2003.
- 2.- Instrucción AJEMA 081/2004, de 12 de abril, por la que se establece la organización de la Fuerza de Acción Marítima, Madrid 2004.
- 3.- La Armada y su relación con la Acción del Estado en la Mar, Madrid 2003.
- 4.- Concepto de Operaciones Navales, Madrid 2005.