

Tu Regere Imperio Fluctus Hispanae Memento.
La aportación extranjera a la construcción naval
dieciochesca. Una perspectiva comparativa y diacrónica

Pablo de la Fuente de Pablo

A Coruña 2019

Universidade da Coruña, Servizo de Publicacións
Katolicki Uniwersytet Lubelski Jana Pawła II

ÍNDICE

Introducción

Mirar los árboles flotantes.....	11
----------------------------------	----

Primera parte

San Feliú de Guíxols, el lugar más a propósito	19
1. Patiño: la marina y el comercio de las Indias	21
2. Los franceses de Tolón	31
3. Cocer un caldero de brea	45
4. El San Felipe El Real, primer tres puentes de la Armada.....	75
5. Los navíos de 60 cañones	93
6. El fin de un astillero.....	105
Anexos a la primera parte.....	119

Segunda parte

El nuevo Ferrol, la muralla de plata.....	123
7. Ensenada o el árbitro de la paz	125
8. Nuestro hombre en Londres	151
9. Algo más que Esteiro.....	181
10. Los navíos de 68 cañones	231
11. Autrán.....	261
Anexos a la segunda parte	278

Conclusiones

... y ver el bosque naval.....	299
--------------------------------	-----

PARA IGNACIO,
MI HIJO,
MI FUNDADOR

Este libro habría sido imposible sin el buen hacer de las personas que sé que me quieren. Es por ello que he de agradecer a mi esposa la exquisita paciencia y el amor que ha demostrado hacia mí a lo largo de todos estos años: siempre positiva, nunca negativa.

Sin mis cuñados Adam y Asia, esta obra, que versa sobre barcos, habría naufragado. Toda empresa tiene que sobrepasar algún escollo. En este caso, durante el proceso de redacción, mi ordenador pasó a dormir el sueño de los justos. Sin la diligente ayuda de ambos, recuperando la información, realmente no sé lo que habría hecho.

Estoy convencido de que el verdadero amor hacia España de mi entrañable amigo Cezary “César” Taracha se fundamentó en su sueño juvenil de ser un correo lateral derecho del Real Madrid. El destino le despertó de su quimera y le castigó a ser mi jefe y a tener que soportarme con una infinita paciencia durante largas jornadas de trabajo. Parafraseando una frase del premier Pitt que sirve para titular la segunda parte de este libro, a César, dado su valor personal e intelectual en favor del hispanismo, el rey de España debería haberle posado sobre sus sienes una corona de plata. Etimológicamente, Patria es la tierra de nuestros padres. Aunque el solar de los mayores de César no es España, él la lleva en el fondo de su corazón como si así fuera. Sin duda alguna, con su granito de arena diario y su quehacer humilde y constante ha contribuido a fortalecer la imagen de mi Patria en Polonia.

Sería ingrato no acordarme en estas líneas de Tomasz Nowicki, quien de forma totalmente desinteresada ha contribuido notablemente al desarrollo científico de este proyecto. También estoy en deuda con Marcin Karkut, joven promesa del hispanismo polaco. La labor entusiasta de César, Tomasz y Marcin ha hecho que la carrera de estudios hispánicos hoy en día sea una de las más demandadas por los aspirantes a ingresar en la Universidad Católica Juan Pablo II, en la que me honro enseñar desde hace unos años.

Sin los consejos, la amabilidad y la diligencia de Isabel Aguirre, archivera simanquina ahí donde las haya, la obra que tenéis en vuestras manos sería infinitamente peor. Cuando este libro vea la luz, Isabel gozará de un mérito y merecido reposo, después de décadas atendiendo investigadores tan impertinentes como yo.

Por último, sería una terrible injusticia no agradecer a Manuel-Reyes García Hurtado su navegación por peligrosos bajíos para que este libro haya sido realidad.

Con cariño para todos ellos.

Lublin, en aquel verano de 2019 en que vi poco la luz.

Introducción

Mirar los árboles flotantes...

Hace ya muchos años que visité el arsenal naval de La Carraca. Me impresionó leer el frontispicio de la puerta neoclásica que da al muelle de San Fernando, en que figuraba la primera frase del título de este trabajo: “Tu regere imperio fluctus hispane memento”. El guía que me acompañó durante el recorrido no tuvo su mejor día al traducir dicha sentencia como *Recuerda España que tú registe los mares*. Cuando quise aplicarme como trujamán en el asunto en ciernes, reparé que *regere* es el infinitivo y no el pasado de verbo *rego*, *-is*. Además, *hispane* actúa como vocativo. Así mi propuesta de traducción es como sigue: *Recuerda, ¡oh, español!, de imperar sobre las olas*. Años más tarde me di cuenta que dicho lema parafrasea el verso 850 del Canto VI de *La Eneida* de Virgilio –“Tu regere imperio populus Romane memento”– en el que Anquise le predice a Eneas el futuro papel de Roma.

Esta obra se propone analizar un aspecto concreto relativo a cómo la España dieciochesca intentó gobernar océanos y mares: paradójicamente, echando mano de extranjeros para la construcción de su poder naval.

El trabajo que sucintamente se plantea en estas líneas es plasmar lo que han sido casi dos décadas de investigación sobre historia naval; sin duda alguna, mi principal línea de investigación posdoctoral. La obra es, ante todo, el fruto del análisis de un importante volumen de fuentes primarias resultado de un periplo no solo a través de varios archivos españoles –fundamentalmente, los cuatro grandes archivos nacionales (Simancas, Histórico Nacional, Indias y Corona de Aragón)–, sino también de archivos del Reino Unido, Francia y Malta.

Como todo trabajo historiográfico complejo, el hilo de la investigación se ha centrado en la fijación de los hechos en un primer momento para, posteriormente, poder adentrarse en intentar establecer relaciones causa-efecto valorando circunstancias y contextos. Aunque, sin duda, se pretende rellenar algunos huecos en el conocimiento, ello se hace con una actitud de humildad personal desde la conciencia de que muchos aspectos que se ponen negro sobre blanco en esta obra podrán ser matizados, reinterpretados o, simplemente, rebatidos en su totalidad.

Dicha actividad se inició como investigador principal en varios proyectos desarrollados, sustancialmente, en el Museo Marítimo de Barcelona y en el Centro de Arqueología Subacuática dependiente del gobierno regional catalán y, en los últimos años como línea de investigación consolidada tanto en la Vistula University de Varsovia como en mi actual empleo como profesor titular de la Cátedra del Mundo Hispano, Política y Relaciones Internacionales de la Universidad Católica “Juan Pablo II” de Lublin. Dicha investigación nuclear ha tenido varios flecos que han sido cubiertos gracias a otras ayudas al estudio de índole menor.

Con este estudio se pretende, tal y como su título indica, ahondar sobre una cuestión que considero capital para entender la política naval del siglo XVIII: la aportación foránea a la construcción de buques de guerra. Así, fenómenos como la inmigración o la importación de materias primas son valorados a partir de diferentes perspectivas analíticas. Igualmente, la proyección exterior de una España como potencia naval que demandaba técnicos y materiales en el extranjero también es materia de análisis, en tanto en cuanto cuestión de política internacional en la que la diplomacia y el papel de los servicios de inteligencia jugaron un rol importante.

La política naval en el siglo de la Ilustración es un tema capital de este período ya que ahonda en cuestiones tales como la tecnología o la organización productiva que, en buena parte, es un claro precedente de lo que será más adelante la Revolución Industrial. Al tener la Ilustración una clara connotación foránea –incluso hay una Ilustración de origen inglés frente a otra de claro marchamo francés, las dos extranjerías que se contraponen en esta obra– sobre un fenómeno como la Real Armada como agente de cambio de la sociedad dieciochesca, podría hablarse incluso de una revolución desde las altas esferas del poder. Si la Marina fue uno de los elementos de dicha vanguardia con un claro sesgo general forastero, ¿cuál fue, concretamente, el peso de lo exógeno en los aspectos más esenciales de dicha institución? Sin duda alguna, no hay aspecto más inherente a una marina de guerra que la esencia de sus buques. ¿Cuál fue el peso de la aportación foránea en este campo?

Para ello, la obra plantea una primera parte a modo de introducción, en la cual se muestran los términos del problema que se pretende discutir y, además, justificar el porqué de la estructura del trabajo.

Así, en vez de abordar el tema de una manera lineal, el trabajo focaliza la cuestión en el estudio comparado de dos fenómenos en los cuales la aportación de maestranza extranjera tiene un papel capital en ambos. Uno es el efímero astillero de San Feliu de Guixols en Cataluña, centro productor en que la inmigración de personal de maestranza francés proveniente de Tolón será el alma mater de este centro productor. El otro tiene que ver con el momento de expansión del nuevo arsenal de Ferrol a mediados de siglo XVIII y la venida de personal inglés a fin de dirigir la construcción de buques que amparaba el ambicioso programa del marqués de la Ensenada. Ambos casos son paradigma de éxito y fracaso: la efímera experiencia catalana frente al exitoso astillero gallego que se consolidará como cabecera de Departamento Marítimo. Debido a ello, en el trabajo se focaliza la atención en el período ferrolano que supone el arranque del astillero de Esteiro y las construcciones navales habidas hasta 1756.

El gran nexo que tienen en común ambos fenómenos asociados a la llegada a España de personal técnico extranjero es su inserción en una ingente demanda de construcción de nuevos buques de guerra para la Real Armada. Sin embargo, ante dicha situación, también se dan puntos de divergencia. Tal y como se demostrará, San Feliu de Guixols es un astillero que inicia su actividad alejado del control ejecutivo de las autoridades navales. En concreto, es la Intendencia del Ejército de Cataluña, en ese momento en manos de José Patiño –futuro Secretario de Marina al que dicha experiencia lanzará su carrera política– la organizadora de ese centro de producción. Solo esa imperiosa necesidad fundamentará que una institución ajena al entramado de la Real Armada empezara a operar como un nodo del complejo de la industria naval. Que Patiño se metiera en camisas de once varas no fue un salto totalmente al vacío. La experiencia años antes de la construcción de navíos de línea para la Orden de Malta en el arsenal francés de Tolón fue un claro precedente. Un dato importantísimo a tener en cuenta es que la mayor parte de la madera de construcción utilizada en las obras de dichos buques se extrajo de bosques catalanes. O sea, una potencia extranjera utilizó mano de obra francesa y materia prima española para sus fines. Tal y como se demostrará en el texto, la negativa de las autoridades galas a repetir dicho fenómeno, llevó a Patiño a trasladar la experiencia con personal tolonés y madera catalana a tierra española. La recepción del personal extranjero ante una demanda urgente llevará a que el Estado improvise su intervención, convirtiendo en actor del proceso a una institución ajena a la administración naval.

En el caso de Ferrol se da también una cierta improvisación, aunque es más infraestructural que estructural; esto es, si bien en este caso la tutela del proceso no se escapa de las riendas de la Secretaría de Marina, la urgencia del programa naval alterará sustancialmente el llamado Nuevo Ferrol. El ejemplo más palmario a este respecto será la ubicación de las nuevas gradas de construcción. Si bien originalmente se pensaban ubicar dentro de la dársena —obra de complejísima ejecución—, la perentoria necesidad llevará a ubicarlas fuera de esta al pie del monte de Esteiro. Ello ya establecerá una importante diferencia en la huella extranjera en el arranque de ambos centros productivos: en el caso catalán la inmigración foránea impactará sobre una estructura político-administrativa cuyas limitaciones le arrastrarán a la improvisación, circunstancia que no se dará en la misma forma en el caso gallego.

Como se puede apreciar, el denominador común es la llegada masiva de mano de obra extranjera en los primeros pasos de un nuevo centro productor, como es el caso tanto de San Feliu como de Ferrol. Ahora bien, uno de los objetivos básicos de este estudio se centra en analizar qué rol jugaron exactamente dichos técnicos. En un avance a las conclusiones de esta investigación, se pueden extraer las siguientes cuestiones:

- Un primer tema es la cuestión del peso de dichos técnicos en la arquitectura naval; esto es, en el diseño de naves. La gran diferencia entre los franceses de San Feliu y los ingleses de Ferrol será que los primeros sí que intervendrán en el diseño de un navío: el *San Felipe el Real*, que no hay que confundir con su homónimo fabricado en Guarnizo y que será el primer tres puentes de la Real Armada. Este último dato ha pasado inadvertido a los investigadores, asumiendo que el primer navío de línea de este tipo fue su homónimo salido de las gradas de Guarnizo algunos años más tarde. Sin embargo, la evidencia de las fuentes primarias que se exhiben en el trabajo es concluyente. Además, también se demostrará que dicha intervención de los técnicos franceses al más alto nivel tiene más que ver con una compleja coyuntura en la política naval española del momento que con una falta de técnicos nativos capaces para tal cometido.
- El segundo punto pretenderá demostrar la huella diferente en el proceso productivo. Si bien en lo que atañe a la dirección ejecutiva de obra, el papel de los extranjeros será de índole similar, en lo que concierne a cuadros medios y peonaje cualificado hay una importante diferencia, inherente al proceso migratorio: en un caso responde a una mejora de

condiciones salariales; mientras que en el otro lo provoca el desempleo ante la ausencia de trabajo.

- Un tercer punto será fijar el foco de atención en el porqué en un primer momento se reclutan franceses y, posteriormente, es inglesa la mano de obra contratada. Ya se ha mencionado el peso en el primer fenómeno de la construcción en Tolón de navíos malteses importando madera del norte de Cataluña. En el caso de los británicos, se fijará el referente en el precedente de Mahón, arsenal de la *Royal Navy* en que en los años inmediatamente anteriores se empezará a aceptar mano de obra menorquina bajo la dirección de técnicos ingleses, circunstancia que el marqués de la Ensenada conoció de primera mano. El caso de Ferrol, hasta cierto punto, es una repetición de modelo: personal británico altamente cualificado dirigiendo a la maestranza autóctona.

La obra no solamente muestra un análisis yuxtapuesto, sino que también se adentra en una lógica diacrónica, estudiando la superposición de ambas migraciones francesa e inglesa. En este caso adquiere un relevante papel la figura de Cipriano Austrán. Una de las cuestiones claves en que ambos grupos sociales interactuarán serán la Juntas de Constructores habidas a mediados de los años 50 en que se cuestionaron los elementos constructivos –no de diseño, pues será Jorge Juan el responsable de la arquitectura de los navíos, la mayoría de ellos construidos en Ferrol– introducidos por los técnicos ingleses: cuadernaje, cabillaje, etc. Aquí se dará el choque entre una maestranza “española” liderada por un Cipriano Austrán –aquel tolonés que tres décadas atrás había llegado a San Feliu y que en ese momento era jefe de maestranza del Departamento de Cádiz– muy crítico con las soluciones constructivas y, sobre todo, temeroso de que la nueva oleada de inmigración, en este caso inglesa, le segara la hierba bajo los pies. Este fenómeno tiene una lectura sociológica muy actual: muchas veces, el rechazo al extranjero, al inmigrante –lo que hoy en día se llama xenofobia– se produce, más que por los nativos, por las olas anteriores de migración, una vez estas se han enraizado en el país de acogida.

Otro aspecto en que lo foráneo juega un papel capital es en la importación de materias primas –básicamente madera de pino y cáñamo– y productos elaborados, principalmente arboladura. Uno de los temas clásicos sobre el asunto de los recursos forestales es plantear una crisis biogeográfica en la península Ibérica como argumento explicativo. Esta obra impugna totalmente esta teoría. Con respecto a recursos como diferentes tipos de madera o cáñamo, la España metropolitana era un país autosuficiente que, incluso, podía aumentar su carácter autárquico en

este capítulo trayendo de sus extensos territorios ultramarinos dichos materiales. Tal y como se demostrará, tanto la provisión de materiales importados para San Feliu como para Ferrol tienen mucho más que ver con la preeminencia de los grandes circuitos comerciales y con las limitaciones de comisariado logístico de una Armada en crecimiento en ambos momentos.

Sin duda alguna, la acción exterior española dentro de ambos procesos se augura como un factor capital. Ante la decisión de reclutar técnicos foráneos e importar materias primas, ¿qué actuaciones se desarrollaron en el marco de la acción diplomática y del ámbito de las operaciones encubiertas? Aunque hay varios aspectos a desarrollar, sin duda alguna merece especial atención la actuación de Jorge Juan en Londres que se aborda en el capítulo 8 de la obra. A juzgar por el resultado de la misma cabe quizá subrayarla como una de las operaciones más espectaculares de los servicios secretos españoles.

A fin de poder establecer unas conclusiones generales para el trabajo que vayan algo más allá del mero resumen o recapitulación, se pretende contrastar el relato fenomenológico en que se abunda en ambos estudios de caso con un modelo teórico del que se puedan inferir patrones. A tal efecto, el discurso conclusivo de la última parte de este trabajo gira en torno de la aplicación a los dos casos expuestos de los tres modelos de Allison, todo un clásico de la politología resultado de la búsqueda de un marco analítico para un proceso de crisis política, cuyo primer resultado fue una brillante lección aprendida sobre la conducta de la administración del presidente Kennedy durante la crisis de los misiles cubanos de 1962¹. Cuando se habla en términos políticos, se relaciona la palabra *crisis* con el proceso de problematización de asuntos de cierta enjundia. Sin lugar a dudas, la definición en un corto lapso de una nueva línea estratégica rupturista con la tendencia geopolítica asumida hasta ese momento, el reclutamiento de personal técnico foráneo cuya adaptación al sistema era una incógnita y la organización de un nuevo centro productor configuran las diferentes aristas de una cuestión ciertamente poliédrica. La introducción de dichas medidas solamente puede responder a que la organización que regía la política naval estaba en crisis. Por tanto, son de aplicación a su estudio los modelos de Allison, ya que no se pudo dar una respuesta surgida de su propia estructura y se tuvieron que emprender, como se podrá apreciar, a la vez tantas medidas que, ciertamente, reviste cada una de

¹ ALLISON, Graham T. (1988) *La esencia de la decisión. Análisis explicativo de la crisis de los misiles en Cuba*. Buenos Aires, Grupo Editor Latinoamericano, 21-29.

ellas un alto grado de complicación. Dicha trilogía analítica, sucesivamente más compleja, se resume de la siguiente forma:

1. Contemplar al Estado como un ente unitario racional.
2. Entender la toma de decisión como un proceso corporativo.
3. Sopesar las negociaciones entre actores dentro de la resolución.

Sucintamente, la toma de decisión es el resultado de un análisis lógico que adquiere paulatinos matices, tanto por las contradicciones que subyacen dentro de la propia estructura de la maquinaria de poder, como por la interacción de las personas que intervienen e influyen en ella.

Metodológicamente, lo expuesto es la parte del león de lo que se pretende substanciar como base teórica. No es, en modo alguno, un trabajo prosopográfico sobre los extranjeros en la Real Armada. Aunque no dudo de lo idóneo de investigaciones de este tipo centradas en lo que se ha denominado como redes clientelares –lo que castizamente se conoce como enchufismo–, tema historiográficamente muy en boga en los últimos tiempos, repito que, en modo alguno, ese es el objetivo. Por el contrario, es un tema centrado en cómo un agente colectivo como los técnicos forasteros actuó dentro de la estructura de la Real Armada; esto es, se pretende aportar una perspectiva de base macrosocial y estructural.