LA CRISIS NAVAL EN TIEMPOS DE CARLOS IV[1]

Por Allan J. Kuethe

Las desastrosas consecuencias para la Real Armada de la batalla de Trafalgar, así como la ocupación napoleónica, son temas familiares en la historiografía española. Menos entendida es la profunda crisis que Madrid confrontó durante la última década del siglo XVIII. Al empezar los años noventa, la Armada Española era la segunda en el mundo, algo superior a la francesa, pero sólo dos tercios de la armada inglesa[2]. A finales del siglo, Madrid únicamente podía contar con una sombra de lo que había existido. Esta caída se debió en parte al desastroso efecto de la Revolución Francesa y, como resultado de ella, a las malas opciones estratégicas que tenía España y la asombrosa crisis económica que afectó a la Tesorería Real. Vista desde esta perspectiva, la famosa batalla de Trafalgar fue anticlimática, el último paso en un proceso de decadencia ya bien avanzado que databa del año 1790.

---

1. Estos comentarios han sido tomados de mi sección en el primer tomo de la obra en curso de tres volúmenes, *Desarrollo de la tecnología naval en Andalucía y España: apogeo y crisis de la Real Armada*, organizada y redactada por Juan Marchena Fernández.

2. Jacques A. Barbier, "Indies Revenues and Naval Spending: The Cost of Colonialism for the Spanish Bourbons, 1763–1805", *Jahrbuch für Geschichte von Staat, Wirstchaft, und Gesellschaft Lateinamerikas*, 21 (1984), pp. 173–174.

Minervae Baeticae. Boletín de la Real Academia Sevillana de Buenas Letras, 2ª época, 42, 2014, pp. 269–281.

Bajo Carlos III (1759–1788), las prioridades estratégicas habían experimentado una transformación de gran alcance. En tiempos de Felipe V, padre de Carlos, y de Fernando VI, el medio hermano mayor –es decir, los años anteriores a 1759– la Armada había ocupado también un papel indisputablemente central en la política real, pero su misión había sido en esencia defensiva. En ese contexto, el marqués de la Ensenada, que había asumido la responsabilidad de los asuntos navales en 1743, explicó su visión con claridad al decir, "No hay potencia en el mundo que necesite más las fuerzas marítimas que España, pues es península y tiene que guardar los vastísimos dominios en América que le pertenecen"[3]. La veracidad de este pronunciamiento del gran ministro se vería con claridad dolorosa setenta años después, cuando la falta de una armada dejaría a España impotente frente a la disolución de su imperio americano.

La misión de la flota era, más que nada, proteger las costas y asegurar la llegada del comercio de América, sobre todo cuando esto involucraba tesoro. La construcción naval durante la primera mitad del siglo favorecía buques estrechos, largos, ligeros, y comparativamente móviles de sesenta o setenta cañones y con tripulaciones de unos 500 hombres, buques aptos para proveer escolta o, en caso necesario, transportar el tesoro ellos mismos. Esta política nunca contempló desafiar a los ingleses en supremacía naval, y pérdidas evitables eran impensables en vista de la ventaja que Inglaterra gozaba en número. Cuando un navío se hallaba en situación de combate, su deber era extraerse a la primera oportunidad. Solamente cuando el tesoro estaba en riesgo era obligatorio luchar al máximo. Una escuadra favorecía una situación a sotavento del enemigo en la que podía cerrar filas a la defensiva y por donde, con el viento a la espalda, era posible escabullirse del combate con más facilidad[4].

---

3. Ensenada, representación dirigida a Fernando VI sobre el estado del Real Erario y sistema y método para el futuro, Aranjuez, 18 de junio de 1747, en Antonio Rodríguez Villa, *Don Cenón de Somodevilla, Marqués de la Ensenada…*, Madrid, 1878, p. 62.

4. John Robert McNeill, *Atlantic Empires of France and Spain: Louisbourg and Havana, 1700–1763*, Chapel Hill, 1985, pp 57–58, 77–78, 174. Vicente Rodríguez Casado, "El ejército y la marina en el reinado de Carlos III", *Boletín del Instituto Riva Agüero,* 3 (1956–1957), pp. 149–150.

Bien dispuesta geográficamente, la construcción naval en la península y su mantenimiento se hallaba centrada en tres arsenales, la Carraca de Cádiz, El Ferrol de Galicia y Cartagena de Levante, con Cádiz siendo el mayor de ellos. En América, La Habana mantenía el astillero de más tamaño por razón de la rica abundancia de excelentes maderas y su posición estratégica con respecto a las principales rutas navales desde donde servía al tráfico que pasaba por sus aguas. La capital cubana sería para España el mayor productor de buques durante el siglo[5].

El problema fundamental para la Armada a mitad de siglo, y también más tarde, era conseguir y retener hombres en cantidades suficientes para tripular los navíos. En 1759, el marqués del Real Transporte informó al ministro de Marina, Julián de Arriaga, que era necesario remplazar la tercera parte de las tripulaciones anualmente y que todos los hombres que podían evadir el servicio en la Armada lo hacían[6]. Para Ensenada, las causas se debían a una variedad de problemas, pero el dilema fundamental surgía de la falta de comercio español y el resultante número inadecuado de hombres con conocimiento del mar[7]. El gran reformador quiso romper el monopolio de Cádiz, pero por razones más allá de los límites de esta presentación, la solución principal, la ambiciosa liberalización del sistema comercial con América, no llegaría hasta 1778, demasiado tarde para rescatar la Armada.

La política naval llegó a ser mucho más complicada bajo Carlos III. A principios de su reino, Carlos sufrió una profunda humillación con el sitio y caída de La Habana a manos inglesas. Obligado a sacrificar La Florida para recuperar la capital cubana, Carlos se dedicó con singularidad mental a buscar venganza. Junto con su aliado francés, bajo el Tercer Pacto de Familia soñaba no sólo recuperar La Florida y expulsar a los ingleses de las orillas del Golfo de México, sino también con poner fin a

5. G. Douglas Inglis, "The Spanish Naval Shipyard at Havana in the Eighteenth Century," en *New Aspects of Naval History: Selected Papers from the 5th Naval History Symposium*, Baltimore, 1985, pp. 47–58.

6. El marqués del Real Transporte a Arriaga, a bordo de *El Tigre*, Puerto de La Habana, 6 de marzo de 1762, Archivo General de Simancas, Marina, leg. 406.

7. Ensenada a Fernando VI, "Representación", en A. Rodríguez Villa, *Don Cenón de Somodevilla…*, pp. 63–64.

sus incursiones en América Central y recuperar Jamaica, base de la penetración inglesa en el Caribe. Y, como siempre, la recuperación de Gibraltar, preocupación diplomática de Madrid desde su pérdida en la Guerra de Sucesión, seguía siendo una de las prioridades. Este monarca guerrero, quien se hizo pintar vestido de armadura con la espada a su lado, tenía intención de tomar la ofensiva para poner fin a los enormes agravios infligidos por Londres a Madrid. Para todo esto, la Armada era indispensable.

Para entender la política naval española es necesario enfocar las áreas de liderazgo, hacienda y diplomacia. Las últimas décadas han visto muchos escritos sobre las reformas borbónicas. No se debe olvidar que en el fondo, a pesar de su pinta liberadora y humanitaria, los hombres de la Ilustración calculaban cómo hallar los medios para hacer más eficazmente la guerra. Esa nueva visión se plasmó a dos niveles. Ahora la construcción naval iba produciendo navíos más grandes, no construidos para un fácil escape, sino para combatir, incluso ofensivamente, naves hasta de tres puentes y con tripulaciones de 800 o más hombres. La segunda novedad era una agresiva expansión en el número de buques. Durante las décadas de los sesenta y los setenta, Madrid no sólo remplazó los doce navíos perdidos en la batalla de La Habana, sino que aumentó la flota hasta unos sesenta en vísperas de su intervención en la guerra de la Revolución Americana[8].

Se debe notar, sin embargo, que en realidad a Madrid todavía le faltaban tripulaciones suficientes para botar al mar todos esos navíos a la vez, o tan siquiera la mayor parte. En tiempos de Carlos se necesitaban 850 hombres para tripular un navío de tres puentes. Sin embargo, el mayor número de navíos, con algunos en reserva, hacía posible sufrir pérdidas en combate. Y en casos de emergencia, sería posible sacar provisionalmente soldados del ejército para tripularlos, algo que se hizo durante la guerra de la

8. "Administration of Florida Blanca" (memorias), en William Coxe, *Memoirs of the Kings of Spain of the House of Bourbon from the Ascension of Philip V to the Death of Charles III, 1700 to 1788*, 2ª ed., V, Londres, 1815, apéndice 1, pp. 91–93.

Revolución Americana[9]. La Academia o Compañía de Guardias Marinas producía una abundante cantidad de oficiales aunque la mayoría de ellos nunca se hizo a la mar con sus barcos[10].

Todo esto fue posible por razón de las rentas reales que llegaban de América. Ya se sabe que la Armada consumía una cantidad igual a las crecientes remisiones que llegaban a España a través de la Depositaría de Indias. En pocas palabras, la Armada devoraba los frutos del colonialismo por sí sola. Y cuando había excesos, las demandas de los tres arsenales reflejaban necesidad urgente de más fondos[11].

Lo que es más, la venganza tan celebrada de España en la guerra de la Revolución Americana de 1779 a 1783 no dejó satisfecho a Madrid. Sí, en una campaña sensacional, había expulsado a los ingleses de La Florida y del Seno de México, y había reconquistado Menorca y, junto con los franceses había hecho mucho para mantener ocupada y distraída a la flota inglesa alentando así la rebelión americana, pero todavía quedaban agravios que incluían la presencia británica en Gibraltar, Jamaica y lugares en América Central. Además, durante la primera fase de la guerra, fuerzas de las flotas españolas y francesas se habían congregado en Brest con vistas a una invasión de Inglaterra. Aunque la oportunidad escapó, ese sueño no desapareció como lo dejó en evidencia Carlos III por la instrucción a la recién formada Junta de Estado en 1787. La próxima guerra, dijo, no habría de ser luchada en Jamaica, ni en Belice, o ni siquiera en Gibraltar, sino en Inglaterra misma, por medio de una invasión directa lanzada con una flota combinada de fuerzas de ambos países, España y Francia, poniendo así fin definitivo a la multitud de insultos procedentes de Londres. En palabras de Carlos, "…a España le es necesario hacer siempre la Guerra ofensiva en quanto pudiere, y especialmente contra potencias marítimas y la Ynglaterra"[12].

9. Allan J. Kuethe, *Cuba, 1753–1815: Crown, Military, and Society*, Knoxville, 1986, cap. 4; Instrucción, Junta de Estado, Palacio, julio 8, 1787, Archivo Histórico Nacional (AHN), Estado, libro 1, art. 168.

10. V. Rodríguez Casado, "El ejército y la marina…", pp. 151–152.

11. J. A. Barbier, "Indies Revenues and Naval Spending...", pp. 171–188.

12. Instrucción, Junta de Estado, Palacio, 8 de julio de 1787, AHN, Estado, libro 1, art. 380.

Esta ambiciosa agenda, se debe notar, dependía completamente de la fiabilidad de la alianza francesa.

Cuando Carlos III entró en los últimos meses de su vida, pudo ver con gran satisfacción el poderoso estado de España expresado por la Armada, la que contaba con setenta y un navíos y cuarenta y tres fragatas, fuerza aún superior a la francesa[13]. Además la ambiciosa agenda de construcción estaba programada para añadir aún más a ese número. Al año siguiente los totales llegaron a setenta y seis y cincuenta y una respectivamente[14]. Por supuesto, la inelasticidad permaneció cuando llegaba la hora de poner reemplazos en el agua. Sin embargo, los oficiales estaban en su lugar y existía cierto grado de flexibilidad en cuanto a las tripulaciones.

Pero paralela al impresionante aumento de la flota ya había intervenido la urgente preocupación de los elevados gastos, cada vez mayores. Estos gastos navales, tanto de la nueva construcción como del mantenimiento de la flota existente, habitualmente consumían todas las entradas de la Depositaría de Indias y más. Dicho de otro modo, el costo de defender América, los puertos de España, y el comercio entre ellos, excedía las ganancias de la Corona en América. Año tras año, el secretario de Hacienda, Pedro López de Lerena, y después de él, Diego de Gardoqui, lucharon con el ministro de Marina, Antonio Valdés y Bazán, en sus intentos de poner bajo control el costo de la nueva construcción así como el de mantener simplemente lo que ya existía; pero con la prioridad de Su Majestad bien clara, Valdés y Bazán pudo continuar manipulando la política del gabinete real para asegurar los fondos necesarios para el espectacular aumento. Los defensores de la Armada, completamente preocupados por los británicos, defendían hasta el límite con singular presión la inversión en los costosos navíos[15]. Sin embargo, pronto se vería que el programa de expansión era a largo plazo insostenible.

13. Deliberación, Junta de Estado, septiembre 15, 1788, AHN, Estado, libro 2.

14. G. D. Inglis, "The Spanish Naval Shipyard...", p. 53.

15. J. A. Barbier, "Indies Revenues and Naval Spending...", pp. 181–183.

Estos problemas, tensiones, ajustes, eran de la clase que podrían surgir en cualquier sistema en proceso de cambio, pero se agravaron de manera radical cuando, poco después del comienzo del reinado de Carlos IV, la Corona se enfrentó a una nueva realidad debido a profundos cambios diplomáticos. La pieza clave pero frágil en la política real que Carlos III dejó a su hijo fue la alianza francesa. La política de Madrid era válida sólo con ella. Combinadas, las dos armadas superaban la de Inglaterra y, como se vio en la guerra de la Revolución Americana, pudieron juntas infligir gran daño. Era posible entonces contemplar un ajuste de cuentas con los aborrecidos ingleses. Pero sin la alianza francesa, tal cosa era impensable y la inmensa flota construida por Carlos III no tendría en realidad sentido. Sería mucho más grande que lo necesario para defender las costas y proteger el comercio americano, y a largo plazo, sería prácticamente imposible costearla económicamente. Irónicamente, el gran monarca nunca iba a ver que las premisas sobre las que descansaba su política naval no estaban destinadas a dar buen fruto.

Con el estallido de la revolución en Francia el verano de 1789 y la toma de control por la Asamblea Nacional todo cambió de manera radical. La agenda revolucionaria dio prioridad a una nueva base de organización social bajo el principio de igualdad ante la ley y la política de libertad. Como es natural, no tenía interés alguno en causas concebidas durante el antiguo régimen. Estas nuevas realidades cayeron sobre Madrid de golpe. En 1790, surgió una causa legítima para la guerra ocasionada por provocaciones británicas en la costa oeste de América del Norte, en el Estrecho de Nootka. Pero cuando Carlos IV pidió a su primo, el rey de Francia, cumplir sus obligaciones bajo el Pacto de Familia, el agobiado Luis XVI respondió que tristemente ya no controlaba el gobierno de Francia. Por su parte, la Asamblea Nacional no tenía interés alguno en honrar un tratado negociado por el régimen absolutista[16].

Para la Armada, su razón de ser había cambiado radicalmente. Una flota de setenta y seis navíos no correspondía a las

16. Reuniones, Junta de Estado, 16 de mayo y 5 de julio de 1790, AHN, Estado, libro 3.

nuevas realidades y tampoco eran factibles los enormes gastos que ella significaba. En vista de que nunca habría un ataque a Inglaterra, los magistrados preocupados por el costo de la Armada, pudieron entonces justificar el argumento de que el número de buques excedía en mucho el necesario para las defensas marítimas. Con el fin del Pacto de Familia y del sueño de ajustar cuentas con los odiados ingleses, lo que sobraba no tenía misión alguna. Pero no era fácil cambiar las mentalidades. Valdés y Bazán y el liderazgo naval, incluyendo al brillante José de Mazarredo, no estaban en manera alguna dispuestos a aceptar la nueva realidad y admitir la necesidad de ajustes radicales en la política naval. La guerra que estalló con la Convención francesa en 1793, pospondría el debate hasta otro día, y la Armada, finalizando la construcción lanzada bajo Carlos III, llegó a su cumbre en 1794 con una fuerza de setenta y nueve navíos y cincuenta y tres fragatas[17].

El cambio en la política naval llegó de manera abrupta. La guerra francesa trajo consigo un desastre en tierra debilitando seriamente la economía de Madrid. A pesar de un comienzo prometedor para España, el ejército revolucionario había alterado el curso de la guerra en 1794, llegando al año siguiente a Vitoria en el oeste y hasta el Ebro al este. En tanto que el valido Godoy consiguió una paz sin ventajas, Madrid, estremecido, recordó lo imperativo que era mantener la paz a lo largo de los Pirineos.

Cuando el gran defensor de la flota, Valdés y Bazán, exhausto por más de una docena de años como ministro, pidió en 1795 su jubilación, Godoy le substituyó con Pedro Varela y Ulloa, un funcionario de Hacienda y no de Marina[18]. Godoy ha adquirido fama en la historiografía por su crítica de las cantidades invertidas en la Armada, y esta caracterización lleva mucho de razón[19]. Varela, respaldado por Diego Gardoqui, ahora en Hacienda, estaba claramente destinado a frenar la Ar-

17. J. A. Barbier, "Indies Revenues and Naval Spending", pp. 173–174.

18. Teresa Nava Rodríguez, "Problemas y perspectivas de una historia social de la administración: los secretarios del despacho en la España del siglo XVIII", *Mélanges de la Casa Velázquez*, 30 (1994), p. 163.

19. Emilio La Parra, *Manuel Godoy: La Aventura del Poder*, Madrid, 2002.

mada. Ya para el verano de 1796, España comenzó a desarmar parte de los navíos de línea, adaptándose a la imposibilidad de una futura colaboración con Versalles y cualquier esperanza de aplastar a Londres de una vez por todas. Además, surgió una pausa en la nueva construcción, condición que llegó a ser permanente[20].

Pero, como era natural, una fuerte oposición surgió por parte del cuerpo de oficiales y en especial del prestigioso almirante Mazarredo. Agitado por los ajustes impuestos a la flota, advirtió que "…hoy la Armada es sólo una sombra de fuerza, muy por debajo de la que aparenta, y que se acabaría de desaparecer a la primera campaña. Vengan a mí los que opinen en contrario por una lisonja unión de su ánimo. Hagan […] descripción de lo que es un bajel de guerra, de lo que es una escuadra, de lo que es una marina militar. ¡Yo formaré la mía"![21]. Naturalmente, Godoy, sin pérdida de tiempo, envió a Mazarredo al exilio en el frío y húmedo arsenal de El Ferrol[22].

Pero contra este telón de fondo, Madrid se halló empujado hacia una alianza nada bienvenida ni ventajosa con el Directorio en 1796, ahora más como un satélite que como un igual. Entre otras cosas, Madrid se vio obligado a poner a la disposición de Paris quince navíos de línea y seis fragatas[23]. Para octubre de 1796, se hallaba en guerra con Inglaterra, una guerra que no estaba en condiciones de luchar.

Los sucesos en el Cabo San Vicente en febrero de 1797, fueron decisivos. La escuadra española bajo el mando del inepto José de Córdoba, en lugar del exilado Mazarredo, fue superada por una fuerza inglesa inferior que, hallando los navíos españoles en completo desorden, se aprovechó de ello para atacar, infligiendo serias pérdidas. A continuación, pusieron un eficaz

20. John D. Harbron, *Trafalgar and the Spanish Navy*, Londres, 1988, p. 173.

21. Mazarredo al Príncipe de la Paz, a bordo del navío *Purísima Concepción*, 13 de junio de 1796, Museo Naval (MN), ms. 2365, ff. 126–127.

22. Indalecio Núñez, *El teniente general de la Real Armada D. José Mazarredo y Salazar y Cortázar*, Bilbao, 1945, pp. 72–73.

23. Tratado de San Ildefonso, 18 de Agosto de 1796, Archivo General de Indias, Indiferente General, leg. 1566.

bloqueo a Cádiz, cortando la acostumbrada ruta para la remisión del tesoro de América, la fuente de sustento de la Armada[24]. Llamado rápidamente del exilio, Mazarredo asumió con éxito la defensa de Cádiz, bajo fuerte bombardeo, pero de ahí en adelante las cosas fueron de mal en peor[25]. Se debe recordar, también, que los quince navíos de línea que fueron debidamente trasladados a Brest, bien podrían haber servido para reabrir las vitales vías comerciales de España. En cambio, ahora alentaban el sueño nada realista de Francia de cruzar el Canal de la Mancha. Mazarredo, enviado a París para promover la coordinación de la actividad naval, trató de asegurar el retorno de los navíos a Cádiz pero en vano[26].

La desesperación era tan extrema que el Consejo de Estado brevemente consideró la admisión de la Nación Hebrea, con sus enormes riquezas, a España, y aún más sorprendente, Sus Majestades condescendieron a cortar gastos en todos los ramos de sus casas reales[27]. Sin embargo, sin los ingresos americanos para mantenerlos, los tres arsenales españoles y el apoyo que prestaban a la Armada comenzaron a desintegrarse y la flota con ellos. En fecha tan temprana como 1795, una violenta agitación surgida de la ira por sueldos sin pagar, estalló en El Ferrol. Tales señales de decaimiento se intensificaron después de los hechos de Cabo San Vicente, con más protestas en El Ferrol en 1797. Dos años después, se extendieron a la Carraca de Cádiz, donde huelgas paralizaron el arsenal, y llegaron a Cartagena en 1800[28]. A otro nivel, los oficiales de Cartagena se vieron obligados a vender los muebles de sus casas y los botones de sus casacas para dar de comer a sus familias en tanto que los trabajadores sin paga simplemente

24. Para un recuento estándar de la batalla, véase Cesáreo Fernández Duro, *Armada española*, VIII, pp. 82–89.

25. I. Núñez, *El teniente general de la Real Armada…*, pp. 77–78.

26. Véase la Colección Mazarredo en los archivos de la Real Academia de la Historia, Madrid.

27. Consejo de Estado, 31 de marzo de 1797, AHN, Estado, libro 11.

28. Manuel Díaz Ordóñez, "Relaciones laborales en los arsenales de Marina del dieciocho", en Juan José Sánchez–Baena y otros, *Estudios de historia naval*, Madrid–Murcia, 2011, pp. 284–286.

dejaron sus puestos. Los arsenales que mantenían la flota se estaban desintegrando[29].

En 1799, Carlos IV comisionó un informe del estado de las fuerzas navales de España del distinguido, ya jubilado, ministro Valdés y Bazán. El almirante lo dejó brutalmente claro en su respuesta: "El estado actual de la Marina es el más decadente y precario, pues su fuerza consiste apenas en 25 navíos armados, y sin recursos para aumentarlas, por falta de gente y de pertrechos; además, hay un abatimiento de ánimo en el Cuerpo de Marina, que promete poco para logro de las empresas". El "origen de la decadencia de la armada […] tuvo principio en el equivocado concepto que tenía formado el ministro (Varela), ignorando su gobierno anterior, y lo que se necesita para sostener en buen pie una buena Marina militar, y preocupado en las voces generales, sin tratar de discernir la verdad, sólo le llevó la idea de que era muy costosa, y trató de ahorrar gastos a costa de destruirla, como al fin sucedió". Valdés entonces continuó expresando su ira con el sucesor de Varela, Juan de Lángara, deplorando "su imbecilidad y falta de resolución […] [que resultó en] haber dejado el cuerpo cadavérico y la marina tan inútil que sólo sirve para gastar"[30].

Como recompensa a su honestidad, Su Majestad ordenó a Valdés permanecer en sus tierras de Burgos con la prohibición de ponerse en contacto con nadie de Madrid ni de los arsenales[31]. La Corona obviamente temía dejar circular la verdad. Y lo hizo con buena razón. Ése era un daño del que la Armada no podía recuperarse. Y Trafalgar llegó poco después.

No asombra entonces, que el contingente español en Trafalgar se comportara con debilidad y que España no pudiera re-

29. Mazarredo a José Antonio Caballero, Isla de León, agosto de 1801, MN, Colección Fernández Duro, ms. 2106; ponencia presentada por Juan José Sánchez Baena, "Desarrollo de la tecnología naval en Andalucía y España: apogeo y crisis de la Real Armada", Murcia y Cartagena, 2010.

30. Parecer del almirante Antonio Valdés y Bazán, Madrid, 31 de agosto de 1799, en Ismael García Rámila, *Un burgalés ilustre, el Baylío Don Antonio Valdés*, Burgos, 1930, pp. 197–201.

31. José Antonio Escudero, *Los orígenes del Consejo de Ministros en España*, Madrid, 1979, I, pp. 560–569.

cuperarse de las pérdidas sostenidas allí. Ya no llegaban rentas americanas para resucitarla[32]. Visto desde la perspectiva presentada hoy, se concluye que Trafalgar fue el resultado y no la causa de la crisis naval. La estrategia española se descarriló completamente cuando la Revolución Francesa alteró las realidades con que contaba, creando confusión, desilusión y división. La Armada nunca se recuperó.

UN PEQUEÑO EPÍLOGO

De los navíos que había antes de la ocupación francesa, todavía existían unos veintisiete cascos en 1814[33]. Con los recursos necesarios para carenarlos, algo se podría recuperar. Pero a pesar de los mejores esfuerzos del secretario de Marina, el sagaz y pomposo, José Vázquez de Figueroa, prácticamente nada se hizo y los restos siguieron desapareciendo. Prácticamente sin remisiones de América, la única solución hubiera sido adoptar para España una estructura moderna, algo parecido al modelo francés, con más igualdad ante la ley y responsabilidad general de la nación para costear el peso de su defensa. Pero eso, francamente, era imposible de pensar para la élite del Antiguo Régimen español. Para Fernando VII y sus validos sería mejor que el barco del Estado se inundase que cambiar su construcción social[34].

En vez de buscar soluciones estructurales, Fernando y sus criaturas, sin consultar al ministro de Marina, llevaron a cabo la famosa compra de los malhadados barcos de Rusia, con el adelanto pagado por Inglaterra a cambio de abolir la trata de negros. Cuando, meses después Vázquez de Figueroa dio a Su Majestad su evaluación franca de los resultados de esta compra, él mismo se halló pronto en el exilio, con el frío de Galicia siendo un cas-

32. J. A. Barbier y Herbert S. Klein, "Revolutionary War and Public Finances: The Madrid Treasury, 1784–1807", *The Journal of Economic History*, 41 (junio 1981), pp. 329, 332–334.

33. "Viva exposición sobre el estado de la Armada…", Museo Naval (MN), Colección Vázquez Figueroa (CVF).

34. Josep Fontana, *Obra. La quiebra de la monarquía absoluta, 1814–1820; la crisis del antiguo régimen en España*, Barcelona, 2002, p. 131.

tigo especial[35]. Las palabras del mismo ministro ayudan a captar el ambiente político de este período al caracterizar las reuniones del Consejo como poco más que guerras de palabras. Según él, España en 1817 contaba solamente con un navío y tres fragatas armadas en Europa y algunas dos o tres fragatas en América[36]. En 1818, el teniente general Cayetano Valdés confirmó esta verdad, lamentando que "la marina española en realidad no existe; no hay de ella más que la memoria"[37].

35. C. Fernández Duro, *Armada española*..., p. 137.

36. CVF, "Relación de los buques armados…", 1817, MN, CVF, ms. 433, ff. 432–433.

37. Cayetano Valdés, "Memoria sobre el estado de la marina…", 27 de enero de 1818, MN, CVF, ms. 0444/000.