

POLITICA NAVAL DE LA ESPAÑA MODERNA Y CONTEMPORANEA

II. - FORCEJEOS DEL IMPERIO.

Durante la guerra en que Austrias y Borbones se disputaron, alrededor de la Corona de España, el gobierno de Europa, Felipe V tuvo repetidas ocasiones de comprobar la necesidad de barcos en que se hallaba su incipiente y reñido poder, no ya para robustecerse y dilatarse, sino aun para hacerse efectivo y prevalecer en el litigio, asegurando la posesión de un Imperio tan mermado como cabía prejuzgar, según los visos de cuanto iba sucediendo, pero rico y extenso todavía, después de las paces de Utrecht.

Todo lo acaecido a través de la guerra de Sucesión venía a justificar plenamente el cuadro de la postración naval que hallamos—y no es texto único, naturalmente—en los *Comentarios a la Guerra de España e Historia de su Rey Felipe V*, por el Marqués de San Felipe, al tenor siguiente: “No se atendió a fortificar y presidar las plazas marítimas de Andalucía, Valencia y Cataluña, que eran las llaves del reino, el cual, como si no se disputase de él, yacía sepultado en el ocio. Ruino-

sos los muros de sus fortalezas, aún tenía Barcelona. abiertas las brechas que hizo el duque de Vendoma, y desde Rosas hasta Cádiz no había alcázar ni castillo, no sólo presidado, pero ni montada su artillería. La misma negligencia se admiraba en los puertos de Vizcaya y Galicia. No tenían los almacenes sus provisiones, faltaban fundidores de armas, y las que estaban eran de ningún uso. Vacíos los arsenales y astilleros, se había olvidado el arte de construir naves, ni tenía el Rey más que las destinadas al comercio de las Indias y algunos galeones; seis galeras, consumidas del tiempo y del ocio, se ancoraban en Cartagena. Estas eran las fuerzas de España; estos los preparativos de una guerra infalible, con evidencias de pertinaz y sangrienta. Ni los reinos que del Continente dividía el mar estaban con más vigilancia tratados; no tenía todo el reino de Nápoles seis cabales compañías de soldados, y esos, ignorantes de la guerra y arte militar, o de ella olvidados por la quietud de tantos siglos. A Sicilia la guarnecíán quinientos hombres; doscientos, a Cerdeña; aun menos, a Mallorca; pocos, a Canarias, y ninguno, a las Indias. Las milicias urbanas creían poder suplir en la ocasión, sin tener más disciplina militar que estar sus nombres por fuerza asentados en un libro, y obligar a los labradores y a las rústicas guardas del ganado a tener un arcabuz. Ocho mil hombres había en Flandes; seis mil, en Milán, y se contasen todos los que estaban a sueldo de esta vasta Monarquía, no pasaban de veinte mil. Las fuerzas marítimas de los reinos extranjeros eran trece en galeras, y seis daba en asiento, en Génova, Juan Andrés Doria Carreto, duque de Turcis, y otra Esteban Doria...”

Con barcos que le proporcionara Luis XIV, su abuelo, tuvo Felipe V que salvar, en la medida de lo posible,

las limitaciones de la potencia marítima de España, y fué así como pudieron ser transportadas a Italia las tropas cuyo desplazamiento requería la guerra, habiendo de marchar el propio Rey a Nápoles—para frustrar el alzamiento de este reino a favor del archiduque Carlos—en navíos franceses. Fué de análoga suerte, concurriendo bajeles y galeras de Francia, como se proveyó a la necesidad de hacer frente a las escuadras de Inglaterra y Holanda, y como se trató de asegurar el tráfico con las Indias, si es que no perecieran, con los galeones que daban escolta, los escoltados, en aguas de Vigo—octubre de 1702—, presa unos y otros de las llamas prendidas adrede, por preferir los capitanes de la comprometida flota que antes se perdiese la plata en el fondo del mar que enriquecer al enemigo. Mediante una ayuda que tenía mucho de suplantación—no por obligada, dado el interés común, menos cierta—, barcos franceses cuidaron de defender, contra moros y corsarios argelinos, el Estrecho y costas mediterráneas, y de intentar el rescate de Gibraltar: frustrado empeño, primero, frente a Vélez-Málaga, por el triunfo de Rooke sobre el conde de Tolosa, y siete meses más tarde, ante Marbella, al vencer Leake al barón de Pointis. Por cierto que eran de condición tan miserable los restos de la Armada española, con ocasión de ese último desastre, que la Capitana y la Almiranta de galeones tuvieron que prepararse, a propósito del bloqueo de Cádiz, en mayo y junio de 1705, para ser sumergidas “y embarazar el canal, en el caso de que intentara forzarlo el enemigo, ya que no se las consideraba aptas para mejor servicio”, como dicen los despachos del almirante D. Pedro Fernández de Navarrete, citados por el historiador Fernández Duro.

Sacarse la espina clavada, con Gibraltar, en su planta oceánica, no era para España una simple empresa de recuperación. Es que, además, el Mediterráneo se hallaba abierto a la acción de la Marina anglo-holandesa y a la subsiguiente expansión de la causa representada por el archiduque. Llegaron a sombrear las banderas de la Casa de Austria costas y pueblos de Valencia, Aragón y Cataluña. En tanto servía Barcelona de corte al titulado Carlos III, se realizaba la significativa traición del conde de Santa Cruz de los Manueles, que, en vez de socorrer a Orán, en peligro inminente, se pasó a los ingleses. Cayó, en efecto, Orán. Luego, y centran-do episodios de diversas circunstancias, Cerdeña y Menorca. Mientras, no podía por menos de repercutir en América la cruenta querrela de la metrópoli, y una Armada inglesa destruía la española de Tierra Firme, cerca de la isla de Barú—8 de junio de 1707—, liquidán-dola en nuevo y definitivo encuentro. Por otra parte, de no fallar una vez más el factor naval a los franco-españoles, en el asedio de Barcelona, se habría dado remate a una cuestión que hubo de sobrevivir a las paces de Utrecht, por ser la única de carácter político interior que aparece complicada en la pugna dinástica e internacional de Austrias y Borbones, ya que la guerra de Sucesión en Cataluña vino a significar, por modo expreso, una ofensiva contra la unidad nacional. Constituía, pues, Barcelona un cabo suelto que urgía atar al haz de la España ganada, en última instancia, por Felipe V: una España poseída por la necesidad vital de cicatrizar heridas y de reponerse, con arbitrios de buen gobierno, de las mutilaciones que le habían sido impuestas.

Llevaban los catalanes que resistían, en el pecado de fiar a la Gran Alianza el logro de su libertad política,

la penitencia del abandono en que se vieron, llegado que fué el momento de que a los ingleses dejara de interesarles la guerra de España. Habían creído los catalanes que no se ajustaría la paz sin que su alzamiento les valiese, bajo una u otra manera, la forma de independencia a que tendían, en fementido anhelo. Y cuando vieron que los soldados de Inglaterra se embarcaban en escuadra que constituía la única esperanza de su sinrazón, desentendiéndose de la rebeldía catalana que así quedaba a merced de Felipe V, no experimentaron escrúpulo alguno en tantear incluso el patrocinio de Turquía, y entablaron la negociación de que hallamos referencia en el antes citado marqués de San Felipe, en el P. Muriel y en William Coxe. Empeñáronse, de todas suertes, los catalanes en no ceder, y para abatirlos en sus baluartes de Barcelona, tuvo Felipe V que acudir al recurso de tomar en préstamo los elementos navales que una vez más le suministrara Luis XIV. “Por cuanto, considerando cuánto importa a mi servicio bloquear por mar la plaza de Barcelona—se lee en Cédula dictada al efecto—, hasta su rendición, y necesitando de fuerzas marítimas correspondientes a esta expedición, además de las que están ya juntas y se van formando, he solicitado del Rey Cristianísimo, mi señor y mi abuelo, me asista con dos fragatas y otras embarcaciones menores armadas, que se equiparán y mantendrán a mi costa, en esta función; pero como para tan crecido número de bajeles de que se compondrán todas mis escuadras, no hay bastantes oficiales de Marina en España, ha sido también preciso que me socorra también S. M. Cristianísima con algunos de diferentes grados, y, particularmente, con los generales capaces de mandar el todo...” Lo que si-

gue en esta disposición—dada en Madrid a 21 de febrero de 1714—versa sobre “la alternativa y correspondencia” que tendrían, en lo sucesivo, los diversos grados que, en su respectiva jerarquía, hubieran de servir los marinos españoles y los franceses, constituyendo estas medidas el embrión de la Armada que ya empezó a llamarse “Real”, porque la Corona, o sea el Estado, se resolvía a ejercer funciones abandonadas hasta entonces a la especulación de entidades privadas. Tuvo buen éxito el bloqueo; se rindió Barcelona, y una afortunada expedición a Mallorca puso final a la resistencia, más bien pasiva que activa, de las últimas plazas abanderadas por el archiduque Carlos, ya Emperador de Austria.

Cada uno de los sucesos aludidos había contribuido a inculcar en Felipe V el convencimiento de que ninguno de sus poderes estaba tan necesitado como el marítimo de ser rehecho. Y es claro que el propio personal de la Real Armada estaba más que nadie en el secreto de sus apremiantes necesidades. Por lo mismo que se trataba de gentes aguerridas, habían tenido sobradas ocasiones de comprobar la limitación o el desvalimiento del servicio que les estaba encomendado. Ya en la primera fase de la guerra, la provisión de los altos mandos navales en franceses motivó el enojo y correlativa renuncia a sus empleos del duque de Nájera, capitán general de las galeras de España, y del marqués de Leganés, que lo era del mar Océano y costas de Andalucía. Y en tan penosa situación, por lo que hace a pagas y asistencias, se hallaban las dotaciones, que la orden dada por Felipe V en 19 de junio de 1705, para atenderlas de alguna manera, empezó por reconocer su “estrecha miseria”. Les fué entonces asignado un “socorro fijo”;

pero el mal no llegó a desaparecer, y para abordarlo en relación con los mil y un aspectos que el problema total de la restauración naval ofrecía, subvino Felipe V, en la medida que las adversas circunstancias permitían, a la habilitación de astilleros y construcción o adquisición de naves, iniciativas que perfeccionaban el sentido de la Cédula antes referida de 21 de febrero de 1714, hasta ser creada, en 30 de noviembre siguiente, una Secretaría general de Marina e Indias, que asignó el Rey a D. Bernardo Tinajero de la Escalera, secretario del Consejo y de la Junta de Guerra de las Indias; si bien el nuevo departamento hubo de ser refundido a poco con el de Guerra, para reaparecer en 1721, regido ahora por el general de Escuadras D. Andrés de Pes, que había dirigido el bloqueo de Barcelona.

Puede ser considerado D. Bernardo Tinajero de la Escalera, en orden al tiempo, como el primer ministro de Marina que ha tenido el Estado español. A otros hombres, llegados en pos de este primer paso hacia la reorganización de la Marina, les correspondió papel de mayor importancia: Patiño o Ensenada. Pero hay que reconocer que Felipe V cuidó de dar continuidad a tales esfuerzos, con palmario buen deseo y probada inclinación a temas de aquella índole. Patrocinó, a más de la habilitación de astilleros y de la fabricación de bajeles, la creación de Escuelas de Náutica en las principales ciudades marítimas, la reinstalación del Colegio de San Telmo, en Sevilla; la creación de la Academia de Guardias marinas, del Observatorio astronómico de San Fernando y de la Dirección Hidrográfica, etc. Pero si se objeta que fué esto y más la labor de los Secretarios de despacho, es justo replicar que no es pequeña virtud de monarcas

la de elegir consejeros y secundar con voluntad comprensiva sus empeños. Algo habría en Felipe V, puesto que sus contemporáneos gustaron de llamarle "el Animoso". El calificativo se nos presenta en la portada misma de los *Comentarios*, del marqués de San Felipe: "... e *Historia del Rey Felipe V, el Animoso*". Epíteto que reproduce el poeta D. José Antonio Porcel, al llorar la muerte del nieto de Luis XIV: "*De los Filibos del Imperio Hispano, —fué el V y el primero en lo animoso...*" No sabemos hasta qué punto extremara, en realidad, su ánimo un hombre como éste, tan indeciso, cuando no apático, que hizo escribir a su primera mujer, María Luisa de Saboya, en carta a Luis XIV: "Suplico encarecidamente a S. M. que se valga de toda la autoridad que, por tantos motivos tiene sobre el Rey, mi esposo, para hacerle que, de una vez para siempre, se acostumbre a decir con tono resuelto: *quiero o no quiero*, a fin de que pueda imitar a V. M..." ¿Indolencia, abulia, desdén?... Todo hombre es, ciertamente, un enigma, mucho más si se trata de un rey o, simplemente, de un magnate, por cuanto el que está arriba suscita el interés de amigos y enemigos en desfigurarle, haciéndole mejor o peor, según convenga a cada cual. Que Felipe V acreditó valor en las batallas, es cosa bien testimoniada. Pero el ánimo, para calificar un carácter, necesita, además, de una cierta energía que mantenga en todo caso el señorío de uno mismo, y consta que Felipe V se dejaba absorber por la voluntad de quienes se lo propusieran—pues sabido es que no fué único, ni mucho menos, el caso de la princesa de los Ursinos—, hasta que la locura le avasalló por completo. Pero la buena fe del Rey, si no le suplía la falta de resolución, en cuanto a las propias determinaciones, le predisponía,

en cambio, a seguir lealmente los consejos que su intuición y afán de acertar le presentaba como buenos, en la encrucijada tremenda de la influencia francesa—punto menos que inevitable—, y el servicio al interés de España, bastante difícil de interpretar en tiempos caracterizados por la volatilización de no pocas esencias nacionales.

Mucho había avanzado ya el reinado de Felipe V cuando éste expidió la Ordenanza de 18 de octubre de 1737, llamada “del Infante Almirante”, porque en ella confiere a su hijo D. Felipe el mando supremo de las fuerzas marítimas. Empieza en esta forma: “Como la invisible mano de la Omnipotencia colocó sobre los mares del Océano y Mediterráneo los reinos y provincias que la Península de España compone y forman mi Monarquía, situando en ambas costas puertos seguros, abrigados y capaces de muy numerosas Armadas, parece que el dedo de aquella inescrutable Providencia señala las utilidades que en sola su situación dió a mis reinos, para que en mi real aplicación se dirija y encamine a que todos los naturales de ellos se aprovechen de las ventajas que deben al autor de la Naturaleza, fomentando la navegación y comercio, que en todos los Estados es el nervio que sostiene la gloria y opulencia de las Naciones...” No se improvisaba ningún juicio en estas Ordenanzas, abonadas por la sostenida atención de que venía siendo objeto el tema, por parte del Rey y sus consejeros. Si no se aludía concretamente a los objetivos de política exterior que tienen en la Marina un genuino instrumento, era porque la realidad había hablado ya con los planes reivindicatorios del abate—a poco cardenal—Alberoni, que, aun sin éxito, en definitiva, marcaron una voluntad de poder que con-

tinuaría sirviendo de estímulo y orientación a aspiraciones de tanto porte como las siguientes: reparación de los daños causados al Imperio por las paces de Utrecht, renacimiento de la Marina, predominio en el Mediterráneo, nuevas salidas de España al mundo e intervención directa en las contiendas de Europa.

Gracias al cardenal Alberoni, y por primera vez en su siglo, se sitúan en el horizonte de España unos objetivos de política exterior, no fijados del todo, ni bien servidos por entero; poco felices y mal justificados por razones intrínsecas del Imperio, puesto que no pasaban de estarlo por simples exigencias de la Monarquía patrimonial. Las hizo sentir Isabel de Farnesio, segunda mujer de Felipe V, interesada en procurar buena suerte a sus hijos, naturalmente pospuestos en la sucesión al Trono de España, que correspondía, por preferente e irrecusable derecho, a los vástagos del primer matrimonio. Bella y culta nos presenta el Padre Flórez a la Reina Isabel—ambiciosa, desde luego—, que contaba al casarse veintiún años. Con menos edad y capacidad de intriga, había ejercido su predecesora, la vivaz María Luisa de Saboya, sobre el Rey Felipe poderoso ascendiente. A más, los presuntos favorecidos con sus respectivos establecimientos en Parma, Toscana o Nápoles, eran también hijos de Felipe V, y todo cedería en mayor brillo de su Corona.

Correspondía, en un principio, la realización de la empresa al cardenal Alberoni, que había contribuido mucho a suscitarla, insinuante y astuto, doblemente inclinado al empeño por su condición de agente que había sido del duque de Parma, padre de Isabel de Farnesio, en la Corte de Madrid, y por su calidad de italiano, ansioso de sustraer los

territorios que pudiese al dominio de Austria, en tanto llegaba la hora de la unidad e independencia soñadas. Para cumplir el plan, hacía falta un peso de juicio y circunstancias, que evidentemente faltaba a Alberoni: dijérase que le habían infundido una excesiva fe en el azar y la sorpresa sus propias aventuras personales: infancia de hortelano, campanero luego de catedral, presbítero y preceptor, cortesano y negociador diplomático; siempre expeditivo y meloso... Lanzó, sucesivamente, dos expediciones de rápido y victorioso resultado: contra Cerdeña, en 1717, y contra Sicilia, en 1718. Al recabar y ejercer España estas insospechables iniciativas, las naciones beneficiarias de la liquidación practicada en Utrecht y en Rastadt, de la guerra de Sucesión, se sintieron alarmadas en grado que les llevó a ajustar una triple Alianza, convertida en cuádruple, merced a la incorporación de Holanda a la inteligencia de Inglaterra, Francia y Austria. No más de tres años retuvo España la isla de Cerdeña; sólo dos, la de Sicilia. El desastre de Cabo Passaro—II de agosto de 1718—quebrantó extraordinariamente el apenas renacido poder de la Marina española, víctima de una alevosía, imposible de justificar, en el ataque de la Escuadra inglesa, mandada por el almirante Bing. Y fué proeza asombrosa que, no obstante el descalabro, y a pesar de quedar las tropas de España en Sicilia absolutamente incomunicadas y desprovistas de todo elemento con que resistir, continuaran batiéndose y prodigando el denuedo y espíritu de sacrificio activo que no podía por menos de admirar a los pueblos interesados en que España no levantase cabeza. O dicho con palabras de un contemporáneo, participante en estos sucesos, el general Marqués de la Mina, en sus *Memo-*

rias militares y políticas sobre la guerra de Cerdeña y Sicilia: “Las potencias émulas de la España, que la consideraban destruída por muchos siglos, después de la porfiada guerra de Sucesión, la vieron sobresalir antes que, en su concepto, pudiera convalecer...”

No era extraño que España reaccionase con el vigor que la comunican esas energías de raíz moral que nunca dejan de acudir a los grandes llamamientos. Pero tampoco pudo extrañar que no formase en la misma línea cuanto es menester para dar eficacia al esfuerzo y hacer innecesario un gasto pródigo de vidas. Más temerario que prudente, el cardenal Alberoni, poseso de la impaciencia, cortó los preparativos que D. José Patiño realizaba para organizarlo todo, con cálculo y medida. Don José Patiño había sido requerido, al efecto, por el Rey, conocedor de sus utilísimos servicios en la Superintendencia de la Real Hacienda y en la Intendencia general de Marina. Apresuradamente se quiso llevar todo, y constan los trabajos de Patiño por equipar hombres, procurar armamentos, construir navíos. Conocía él perfectamente las dificultades que era preciso orillar, y las expuso a Alberoni en cuanto éste le confió el encargo de organizar una expedición al reino de Nápoles, que fué, en definitiva, dirigida a la isla de Cerdeña. “Quedé admirado de semejante proposición—dice Patiño en su “Exposición reservada”—. ¿Cómo se ha de hacer expedición marítima, y sobre Nápoles, sin embarcaciones de transporte, sin víveres y pipería, y lo que más es, sin tropas y municiones, respecto de que sabía muy bien el mal estado que, como desde el año antecedente había representado, tenía el Ejército: la caballería sin caballos de provecho y sin sillas, todas las tropas desnudas

y de mala calidad, y esto sin entrar en la contingencia y riesgo del suceso?" Corrigiendo estaba Patiño los males indicados y proveyendo a los mil y un detalles que, evidentemente, condicionaban el éxito buscado, cuando le llegaron autorizadas noticias de que el Rey desaprobaba la "lentitud", la "infinita dilación" con que era llevado el plan a cabo. Es muy expresiva, a este respecto, la carta de Alberoni fechada en 15 de julio de 1717: "El Rey me manda decir a V. S. que, al recibir esta carta, haga salir de ese puerto de Barcelona la Escuadra, o toda o en parte, en el estado en que se hallare, a fin de que, sin perder un momento de tiempo, se presente delante la isla de Cerdeña, y dé cuenta luego de su salida." Y al día siguiente: "Están SS. MM. impacientísimas de ver llegar un correo con la nueva de la partanza de la Escuadra, o toda o en parte, persuadidos que la sola dilación puede ocasionar vano el tentativo. Ya dije con otra mía que se creían inútiles tantos preparativos, y que con la mitad se podía conseguir el intento. Por Dios, no se pierda tiempo..." A las excitaciones formuladas en la jerga hispano-italiana del cardenal, no cedió Patiño sin alegación de sus razones en contra, secundado, a lo que cuenta él mismo en la ya citada "Exposición", por el general marqués de Ledesma, jefe de las tropas expedicionarias: "Era aventurar el éxito de la empresa el enviar parte del convoy y tropas sin aguardar el todo... Siendo las cartas en términos tan fuertes y precisos, se obedeció y encaminó parte de las embarcaciones que componían el todo..."

Más grave aún, si cabe, era que Alberoni tampoco percibiese las complicaciones diplomáticas del caso. También Patiño las hubo de exponer: "Díjese entonces si tenía presentes las razones que yo le había escrito

desde Barcelona, tocantes a la expedición de Sicilia, y que, si en aquel tiempo fueron eficaces para que no se hiciese, ahora lo eran mucho más, porque ya se verificaban las oposiciones que entonces sólo se recelaban y se tenían de lejos, pues el emperador enviaba tropas a Italia; la Francia, abiertamente, amenazaba la guerra, y la Inglaterra estaba aprontando a toda prisa una Armada, declarando que era para el Mediterráneo, y que nuestras fuerzas eran las mismas que yo referí entonces; de manera que preveía que, aunque asistidas las armas del Rey de toda felicidad y fortuna, siempre iban aventuradas, y meses más o menos, se arriesgaba a perder treinta mil hombres, ciento y tantas piezas de artillería y malograr lo expendido en tan costosa empresa, además de que resultarían sensibles consecuencias y que jamás España puede emprender una guerra ultramarina que sea más que un golpe de mano, que se acabe en una campaña, porque aun cuando tuviese caudales bastantes para ella, nunca podrá tener los hombres para las reclutas, por lo despoblado de sus provincias; ni la comunicación libre para enviarlas, para socorrer las tropas y asistir las. Habiendo oído todo lo expresado, respondió con gran viveza que el Rey quería que se hiciese luego esta expedición, y quería también perder treinta mil hombres, ciento y tantas piezas de artillería y todo lo demás prevenido para ejecutarla y que tratase de partir...”

Lo ocurrido ulteriormente dió plena justificación a las advertencias y réplicas de Patiño, no sólo en el penoso desenlace de las triunfales y, sin embargo, fracasadas expediciones a Cerdeña y a Sicilia, sino también en el remate de aquellas otras misiones ambiciosas que el cardenal Alberoni hubo de atribuir a España, a

fin de que su Imperio recuperase el alcance universal y extensión geográfica de mejores días. Cuanto naturalmente entrañasen de temeridad o delirio, o de aventurado juego, los envites del primer ministro de Felipe V, pretendía subsanarlo la previsión y experimentada medida de Patiño. Como también lo procuró en el episodio de la expedición a Inglaterra, discurrida en auxilio del pretendiente a aquel trono, Jacobo Estuardo. "Hice presente a S. M.—cuenta Patiño en su reptida "Exposición reservada"— que mi cortedad comprendía que la Escuadra aprontada y que navegaba a este fin por su caliddad, poca fuerza, mal apresto y entreprehendido viaje con vientos nortes, iba en todas formas expuesta a perderse, y, por consiguiente, parecía indubitavelmente malogrado el intento. Entonces me preguntó S. M. qué me parecía del retardo de su paradero. Y respondí, según la noticia de los tiempos que habían corrido, desde que se hizo a la vela y empezó a navegar: consideraba que habría sido precisada a correr a la parte de Canarias o que vendría a dar, desparramada, sobre las costas de España, lo que sería, en medio de la desgracia, una fortuna..." En efecto: el litoral de Andalucía, Portugal, Galicia y Asturias supo, por los navíos que arribaron de cualquier manera, la suerte del audaz convoy, "disipado, desarbolado y maltratado" por una gran tempestad. Había procurado ya Alberoni, por otra parte, la caída del duque de Orleáns, regente de Francia, puesta la mira en que le sucediera Felipe V. Tampoco ganó esta partida, y tanto se enredaron las cosas, que tropas francesas irrumpieron en España, apoderándose de las plazas más próximas al Pirineo o amenazándolas, cuando menos, en ágil correría, mientras los ingleses facili-

taban el desembarco de fuerzas austríacas en Sicilia, hacían alguna incursión en el norte de España y se adueñaban de Vigo, en respuesta al golpe indicado por la expedición contra las Islas Británicas, a que se alude más arriba.

Estos y otros graves contratiempos hirieron de muerte la política de Alberoni, que, realmente, no tenía argumentos en su defensa que proporcionar a Felipe V, para que le sostuviese contra la hostilidad de Francia e Inglaterra, celosas del "equilibrio europeo" que tanto las favorecía. Apenas si podía apuntarse el cardenal otro tanto a favor que su intervención en 1716, para librar a Corfú del asedio turco, sin que le fuera posible hallar en el quebrantadísimo comercio con América la contrapartida al fracaso de su política en Europa. Pero por mal discurridos y practicados que estuviesen los modos de acusar la presencia de España en el mundo, le corresponde a Alberoni el mérito de sus intuiciones, al querer "hacer de España la más poderosa Monarquía de Europa", justamente cuando mayor era el empeño de consumir la ruina del Imperio hispánico, prejuzgada en Utrecht. Aunque la aspiración recuperatoria de Alberoni, en territorios e influencia, resultase fallida, los españoles convalidaron en el forcejeo su aptitud para servir en mar o en tierra los más altos designios, demostrando con un Blas de Lezo o un conde de Montemar, que de otros factores políticos y diplomáticos—dirección y organización del Estado—dependía la cabal redondez de los aciertos.

La expulsión de Alberoni a fines de 1719, la adhesión de España a la Cuádruple Alianza y el Congreso de Cambray cierran el azaroso período en que aquella figura se nos define por contraste con la de Patiño; político

el uno, pero ligero; hombre de administración el segundo, pero seguro. Prosiguió, en nuevas entregas, la novela vivida por Alberoni, fuera ya de España, hasta su muerte, a los ochenta y ocho años de edad. Patiño, por natural contragolpe, realzó su posición cerca de la Corona, sobre todo, desde que el Barón de Riperdá, cayendo apenas llegado al favor regio, en breve lapso de tiempo, por influjo de desconcertante estrella, dejó de ser un obstáculo. No había pasado Riperdá por el poder sin mostrar su preocupación por las cuestiones de la Marina, atendiendo, singularmente, a las relaciones marítimas de España con el Extremo Oriente y Europa Septentrional, y enredando, más que consiguiendo, respecto a Gibraltar y Menorca. Pero a Patiño le estaba reservado el honor de dar su nombre a la política naval que cubre los diez años transcurridos desde su designación para regir la Secretaría de Marina e Indias, en 1726, hasta que muere. Su afanosa labor le retrató siempre, pero nos depara una persuasiva y veraz imagen de Patiño el texto que su biógrafo Rodríguez Villa extrae de las *Reflexiones militares* del Vizconde del Puerto, “testigo presencial —dice— y de mayor excepción”: “Vile en Barcelona, también durante meses, en las playas de Besós y Llobregat, aguantando el sol de junio y agosto, desde la mañana hasta la noche, y comiendo, allí mismo, un bocado de fiambre, para que no hubiese tardanza ni confusión en el despacho de nuestros pertrechos y en otras importantes ejecuciones de la Marina para la toma de aquella plaza; y, últimamente, le vi en el muelle de ella, continuo mañana y tarde, a dar sus disposiciones para el embarque de Sicilia, tratando a un tiempo con cincuenta personas de diversos oficios y encargos, sin que un solo punto le turbase la diferencia ni la multitud

de los negocios, por lo bien que desde el principio los desmenuzó en su idea y los compartió a varios subalternos, que atendían a la ejecución, y le suministraban claras las noticias...”

Por su sentido realista, por su intuición del Estado y su concepto de la Administración; por su dignidad y honradez en la prestación de sus altos servicios; por su origen y formación, D. José Patiño es ejemplar excelentísimo de aquellos ministros que, a lo largo del siglo XVIII, y contra la corriente en que se van sumergiendo, hasta casi perderse, las instituciones políticas —Cortes, Municipios...—, salvan la Administración, si es que no la crean, en un grado de relativa consistencia, que permite las reformas en distintos ramos abordadas por Ensenada o por Campomanes —como mucho más tarde por López Ballesteros o por Burgos—. Y no es justo reprocharles la frustración de algunas iniciativas, entre otras razones, porque esos ministros, tantas veces aislados en su empeño, no lo podían hacer todo. Pero atendieron a la forja del instrumento administrativo, en virtud del cual, dígame lo que se quiera, la España del siglo XIX no cayó del todo, y aun, en ocasiones, trató de erguirse. Procedían, en gran parte, los ministros de Felipe V, de Fernando VI o de Carlos III, de los Consejos, campo de experimentación en que los prejuicios del ideólogo o del doctrinario y los resabios del retórico, no podían prosperar, ni siquiera se intentaba, dada la índole de los asuntos en que habían de entender los consejeros, en contacto con unas realidades inmediatas de la vida nacional, que exigían amor al detalle y preocupación por la eficacia. No habían crecido tales ministros en la Corte, como los Validos de los últimos Austrias, que solían

recibir, en intrigas por cuenta propia o ajena, capelos, bandas y veneras, sino en Consejos y Tribunales, que conservaban su tradición, nutrida por la idea de servicio, antes que por la de servidumbre:

Don José Patiño había nacido en Milán, donde su padre, del Consejo secreto de S. M., era veedor del Ejército, Castillos y Artillería de la ciudad. En esta dirección, marcharon las preferencias de Patiño, llamado a prestar los extraordinarios servicios ya aludidos, a título de los cuales le fué atribuída al antiguo Intendente, en 1726, la Secretaría de Marina e Indias; a poco, la de Hacienda; en 1730, la de Guerra, por el paso de su hermano, el marqués de Castelar, que la venía desempeñando, a la Embajada de París, y en 1734, al morir el marqués de la Paz, la primera Secretaría de Estado.

A promover la organización de una poderosa y eficiente Marina tendieron, tenaces y especializados, los trabajos de Patiño, extendidos a delicados menesteres de la política de Europa, que España tenía que compartir, de aspirar, como evidentemente aspiraba, a que el forcejeo en que ya se veía empeñada cediera a su favor: trabajos extendidos también al incremento y buen empleo de los recursos de la Hacienda; la metropolitana y la ultramarina, de trama muy íntima y estrecha, si es que el Imperio había de reajustarse y persistir. Gracias a su mirada total, por lo envolvente y penetrante, pudo Patiño tomar las cuestiones en su raíz, y acertó a ver que importaba mucho a las construcciones navales el disponer de materias propias y trabajo en el patrio solar, por lo que fomentó, como atinadamente hace observar Fernández Duro, el cultivo del cáñamo, la elaboración de tejidos y cordelería, el desarrollo de ferrerías y fun-

diciones, el perfeccionamiento de los astilleros de Cataluña y costa cantábrica, etc. De igual manera se preocupó y ocupó de formar técnica y espiritualmente al personal de la Armada, estimulando publicaciones y estudios y velando preferentemente por aquel colegio de Guardias Marinas "que produjo los Juanes, los Ulloas, los Mazarredos, los Mendozas", como dijo, tiempo después, Blanco Encalada, el primer almirante de Chile independiente, con su orgullo de antiguo alumno. Patiño acabó con el sistema de asientos y contratos, montando una Marina substantiva, oficial, de Estado; llevó la acción del poder hasta el último pormenor de la organización en las Escuadras de galcones o de navíos y en los Departamentos, y si prodigó las Ordenanzas e Instrucciones, se libró de acumular papel, al uso de los arbitristas, porque, con celo y conocimiento, dió vida a todas sus disposiciones, siempre cumplidas.

La expedición a Ceuta, para librarla de los moros que la asediaban en larga porfía, fué el primer alarde de organización emprendido por Patiño, después de la caída de Alberoni, y el feliz éxito de la empresa vino a refrendar los aciertos de su concepción y de sus preparativos: por mar, con el apresto de buena escuadra, y por tierra, con el equipo y mando de las fuerzas de desembarco, que obtuvieron decisiva victoria, a despecho de la inferioridad en su número. Ningún otro programa de los muchos ideados y servidos por Patiño pecó de aventurado. Si falló el que tenía por objeto —1727— el rescate de Gibraltar, fué porque el emperador de Austria, obligado a colaborar con sus tropas, prefirió dejar incumplido el Tratado de Viena. La Liga de Hannover, con que replicaron a éste Francia, Inglaterra y Holanda, cerró, diplomáticamente, el cerco puesto a España, al

entenderse Austria con aquellas potencias. Pero la Cancillería española jugó con la habilidad que le permitían las desfavorables circunstancias que tanto dañaran su iniciativa, y el derecho reconocido a España por el Tratado de Sevilla, para ocupar los ducados italianos, se robusteció con los nuevos Acuerdos de 1731, entre Inglaterra, Austria, Holanda y España: vencida la resistencia del emperador, se permitió al infante D. Carlos la posesión de los ducados. Y como no hizo falta poner en acto la fuerza apercibida para la ocupación militar de los Estados ya absorbidos por un Borbón de España, Patiño resolvió desviar, por innecesario, el golpe que se preparaba, y lo asestó sensible a los rumbos todos de España en el Mediterráneo, sobre Orán —1732—, que fué reconquistado con sus castillos y preclaras memorias.

A la expectativa de oportunidades, la diplomacia de Patiño no perdía de vista la meta de las dos Sicilias. La guerra polaca de Sucesión prestó la coyuntura, en cuanto se aproximó de nuevo a Francia y a España, afectadas por su común interés en contra de Austria, Rusia e Inglaterra. El Pacto de 1734 —primero en llamarse “de familia”, con expresión de dudosa propiedad— determinó la intervención de España en los dominios de la Italia meridional que había perdido en Utrecht, y unas semanas bastaron para que los austriacos resultasen vendidos e instalado el infante D. Carlos en Nápoles, donde se le aclamó por rey —12 de mayo de 1734—, siéndolo también en Palermo un año más tarde. Ni esta afortunada empresa, que denotaba en los españoles una briosa capacidad para el desquite; ni el triunfo sobre los ingleses —que hacían el contrabando de América—, en aguas de Panamá, de Cartagena de Indias, de Santiago de

Cuba, hubieran sido posibles, en la forma brillante y eficaz que revistieron, sin la gestión a fondo de Patiño, que supo trasponer a un noble orden de reivindicación imperial lo que en Isabel de Farnesio pudiese haber de egoísmo familiar o doméstico. Bien es verdad que lo doméstico, entre reyes, es lo dinástico, y el patrimonio de las dinastías tiende, naturalmente, a identificarse con la grandeza de monarquías e imperios. En relación con la Corona de España, Patiño hizo cuanto pudo para asegurar su preeminencia en Europa, que no equivalía, ciertamente, ni mucho menos, a su seguridad en América. Con todo, Patiño demostró que no dejaba de pensar en los problemas de las colonias ultramarinas —aparte el interés que las reconociera como presidente del Tribunal de la Contratación a Indias—, por el entusiasmo con que hubo de acoger, en 1728, el proyecto fundacional de la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas, que cubría una importante etapa en el camino abierto por las Reales Ordenes de 1.º de noviembre de 1717 y 9 de junio de 1718, en virtud de las cuales quedaba prohibida la entrada en España de frutos de Indias allegados por conducto extranjero.

La obra de Patiño sólo cesó con su muerte: en la pobreza, por cierto. Patiño había hecho sumo honor a las arduas misiones que se le confiaran, sin apenas punto de apoyo para empezar la tarea, en ciertas condiciones de viabilidad. Llegado a Cádiz, en 1717, como Intendente general de Marina, no halló “ni siquiera un paraje —palabras suyas— donde se pudiese cocer un caldero de brea”. A su muerte, en 1736, la Armada Real de España contaba 34 navíos, nueve fragatas y 16 embarcaciones de otro género, con hombres y pertrechos a punto. Dejó Patiño, a la vez que este signo del auge ganado, algo

más: continuadores en D. José del Campillo y en D. Ce-
nón Somodevilla, luego marqués de la Ensenada. Pero
Campillo, que había servido a las órdenes de Patiño, en
la Superintendencia del Astillero de Guarnizo y en la
Intendencia general del Ejército de Italia, fué, más que
nada, hacendista, y murió pronto. Sería el marqués de
la Ensenada quien se cuidase de continuar y enriquecer
la obra ya emprendida. España no podía desistir de una
política naval en que le iba nada menos que su Imperio.

M. FERNÁNDEZ ALMAGRO.

