


# LA POLÍTICA NAVAL ESPAÑOLA ENTRE 1700 y 1736. LA RECUPERACIÓN DEL PODER NAVAL DE LA MONARQUÍA<sup>1</sup>

*THE SPANISH NAVAL POLICY BETWEEN 1700 and  
1736. RECOVERING THE NAVAL POWER OF THE  
MONARCHY*

Dra. María Baudot Monroy<sup>2</sup>   
Universidad Nacional de Educación a Distancia (España)

DOI: <https://doi.org/10.17533/udea.tempus.n9a01>

**Cómo citar este artículo en Chicago Manual of Style:** Baudot Monroy, María. “La política naval española entre 1700 y 1736. La recuperación del poder naval de la Monarquía”. *Tempus Revista en Historia General* no. 9 (2019):1-50.

Artículo recibido el 20 de febrero y aprobado para su publicación el 25 de abril de 2019.

---

<sup>1</sup> Este trabajo se ha realizado dentro del proyecto de investigación “Los nervios de la guerra. Movilización de recursos militares y construcción de la Monarquía imperial hispánica en los siglos XVII y XVIII”, financiado por el Ministerio de Economía y Competitividad del Gobierno de España, HAR 2015-64165-C2-1-P.

<sup>2</sup> Departamento de Historia Moderna, Universidad Nacional de Educación a Distancia. Miembro del grupo de investigación *Red Imperial – Contractor State Group* de la Universidad de Navarra <https://www.unav.edu/web/contractor-state-group>  
Correo: mbaumon@gmail.com.

*La política naval española entre 1700 y 1736.  
La recuperación del poder naval de la Monarquía*

**Resumen**

El objetivo de este artículo es ofrecer al lector una visión panorámica de la recuperación del poder naval de la Monarquía desde la llegada de Felipe V de Borbón a España en 1700 hasta el fallecimiento en 1736 de José Patiño, el ministro de Marina que sentó la bases para la construcción de la Real Armada. Partiendo de la Marina que heredó Felipe V cuando llegó a España, recorreremos las distintas etapas: la época de la regresiva injerencia francesa hasta el final de la Guerra de Sucesión, la gobernanza de Alberoni seguida de la de José Patiño, analizando los respectivos proyectos implementados para desarrollar la Real Armada y recuperar el poder naval.

**Palabras clave:** Política naval, Armada española, José Patiño.

**Abstract**

The aim of this article is to offer a panoramic view of the recovery of the naval power of the Spanish Monarchy since the arrival of the Bourbon King Philip the Vth. to Spain (1700) until the death in 1736 of José Patiño, the Minister of the Navy who laid the foundations for the construction of the Spanish Royal Navy. Departing from the Navy that King Philip inherited when he arrived in Spain, we will go through the different stages: the period of the regressive French intervention until the end of the War of Succession, the governance of Alberoni followed by that of José Patiño, analyzing the successive projects implemented to develop the Royal Navy and recover the naval power.

**Key words:** Naval policy, Spanish Navy, José Patiño

## **1. Antecedentes**

Durante los siglos XVI y XVII el teatro de operaciones en el que actuaron las distintas armadas que formaban la Marina de la Monarquía hispánica fue enorme y muy variado, acorde con la extensión del Imperio español. Abarcaba el Mediterráneo, la zona del Canal de la Mancha y la costa flamenca, las aguas atlánticas cercanas a la península ibérica, las rutas de la Carrera de Indias que unían la costa atlántica peninsular con el Caribe y los enormes espacios costeros a uno y otro lado del continente americano, que en el Pacífico se prolongaban hasta las islas Filipinas.

Para articular tan amplios y variados espacios geopolíticos y afrontar su defensa la Monarquía fue creando una serie de armadas regionales, adjudicando a cada una de ellas la defensa de un espacio marítimo correspondiente a los distintos reinos que formaban el Imperio español. Surgieron así las Armadas de España, de Nápoles, de Sicilia y de Génova para operar en el Mediterráneo, la del Mar Océano, la de Flandes, la de la Avería en el Atlántico, las Armadas de Barlovento en el Caribe y del Mar del Sur en el Pacífico con base en El Callao, y la Escuadra de Galeras de las Islas Filipinas que, junto con los Galeones de la carrera transpacífica del Galeón de Manila entre Acapulco y Manila, tuvieron a su cargo la defensa del lejano archipiélago y de la propia carrera comercial del Galeón<sup>3</sup>.

El mando de estas armadas fue otorgado personalmente por los reyes a personajes de su confianza, a quienes compraron el cargo<sup>4</sup> o a quienes hicieron algún préstamo a la

---

<sup>3</sup> David Goodman, *El poderío naval español: historia de la Armada española del siglo XVII* (Barcelona: Península, 2001). Esteban Mira Ceballos, *Las Armadas imperiales. La guerra en el mar en tiempos de Carlos V y Felipe II* (Madrid: La Esfera de los libros, 2005), capítulos IV, V y VI. Jan Glete, "The seapower of Habsburg Spain and the development of European Navies, 1500-1700", en *Guerra y Sociedad en la Monarquía hispánica: política, estrategia, y cultura en la Europa Moderna, (1500-1700)*, eds. Enrique García Hernán y Davide Maffi (Madrid: Fundación Mapfre, Ediciones del Laberinto, 2006), t. 1, 833-860. Sobre la defensa naval de las Filipinas, Carlos Martínez Shaw y Marina Alfonso Mola, "La Armada en Filipinas durante los tiempos modernos", en *El Estado en Guerra*, ed. María Baudot Monroy (Madrid: Polifemo, 2012), 331-371.

<sup>4</sup> Francisco Andújar Castillo, *Necesidad y venalidad. España e Indias, 1704-1711* (Madrid: Centro de Estudios Políticos y Constitucionales, 2008). Pilar Ponce Leyva y Francisco Andújar Castillo, *Mérito, venalidad y corrupción en España y América, siglos XVII y XVIII* (Madrid: Albatros Ediciones, 2016).

***La política naval española entre 1700 y 1736.  
La recuperación del poder naval de la Monarquía***

Real Hacienda<sup>5</sup>. A estos hombres se les permitió llevar mercancías y, en muchas ocasiones, actuaron también como contratistas, poniendo al servicio de la Corona sus barcos armados y tripulados. Estos marinos-negociantes nombraron a los capitanes de mar y guerra para mandar los bajeles que formaban las distintas armadas, favoreciendo en los nombramientos a familiares, amigos y protegidos, y enrolaron una marinería ocasional y no siempre experta en la navegación, pues se licenciaba después de cada campaña<sup>6</sup>. Esta improvisación también la encontramos en la logística para el mantenimiento de los buques. Hasta la creación de los arsenales, durante el siglo XVIII, no existieron bases de apoyo integrales y centralizadas dedicadas a la construcción naval y al mantenimiento de los buques. Aunque en los astilleros de la cornisa cantábrica se construyeron barcos por la abundancia de maderas, ferrerías y mano de obra experta<sup>7</sup>, no se fomentó la producción de otros materiales necesarios para armar los bajeles, como las arboladuras, las jarcias y los paños, que se importaban de Holanda<sup>8</sup>.

Los Consejos de Guerra y de Indias eran los responsables de la Administración de la Marina y de la política naval. Durante la segunda mitad del siglo XVII los Consejos diseñaron una estrategia exclusivamente defensiva, primando lo comercial sobre lo militar, lo que condicionó el desarrollo tecnológico de los buques<sup>9</sup>. Los galeones en el Atlántico y las galeras en el Mediterráneo prevalecieron, pero a partir de la segunda mitad del siglo XVII poco pudieron hacer frente a los modernos navíos de línea y las fragatas que formaron las escuadras de las potencias enemigas: Francia, Inglaterra y

---

<sup>5</sup> Rafael Torres Sánchez, *El precio de la Guerra. El Estado fiscal-militar de Carlos III (1779-1783)* (Madrid: Marcial Pons, 2013), 25-129.

<sup>6</sup> Sobre los marinos-negociantes véase, Pablo-Emilio Pérez-Mallaína, *Política naval en el Atlántico, 1700-1715* (Sevilla: Escuela de Estudios Hispanoamericanos, CSIC, 1982), 433-441.

<sup>7</sup> VV.AA. *El astillero de Guarnizo. Una brillante trayectoria naval* (Santander: 1992). Lourdes Odriozola Oyarbide, "La construcción naval en Guipúzcoa, siglos XVI-XVIII", *Itsas Memoria. Revista de Estudios marítimos del País Vasco*, no. 2 (1998): 93-146. José Alcalá-Zamora y Queipo de Llano, *Historia de una empresa siderúrgica española: Los altos hornos de Liérganes y La Cavada, 1622-1834* (Santander: Centro de Estudios Montañeses, 1974). José Luis Casado Soto, "Barcos para la guerra. Soporte de la Monarquía hispánica", *Cuadernos de Historia Moderna, Anejos* (2006): 15-53.

<sup>8</sup> Pérez-Mallaína, *Política naval en el Atlántico, 1700-1715*, 416-419.

<sup>9</sup> Iván Váldez-Bubnov, *Poder naval y modernización del Estado: política de construcción naval española, siglos XVI-XVIII* (México: Universidad Nacional Autónoma de México, Iberoamericana, 2011), 35-125.

## María Baudot Monroy

Holanda, así como contra los veloces jabeques que utilizaron las regencias norteafricanas en sus incursiones corsarias por el Mediterráneo<sup>10</sup>. Entre los últimos años del siglo XVII y principios del XVIII el estado de las numerosas agrupaciones navales era desolador, y ninguna de ellas estaba en condiciones materiales de cumplir por sí sola su exclusivo cometido defensivo. La más importante de todas ellas, la Armada del Mar Océano, encargada de la defensa de la costa atlántica metropolitana, tenía su sede en Cádiz y contaba con dos viejos navíos de 96 cañones, capitana y almiranta respectivamente, en muy mal estado, otros dos navíos de 60 cañones y una fragata de 40 cañones, que ejercía de patache de la escuadra. La defensa de las costas mediterráneas estaba encomendada a las galeras, muy poco operativas frente a la potencia artillera de los navíos de línea y a la ligereza de los jabeques. Por aguas peninsulares patrullaban las siete que formaban la Escuadra de Galeras, cuatro más estaban destacadas en Nápoles y otras cinco en Sicilia. Además, la Corona alquilaba una escuadra de seis galeras al duque de Tursis con sede en Génova.

Otra armada importante con sede en Cádiz era La Armada de la Guarda de la Carrera de Indias o la Armada de la Avería, así llamada porque se financiaba con el impuesto de la “avería”, que pagaban los comerciantes que operaban en la Carrera de Indias<sup>11</sup>. Su objetivo era la protección de los numerosos barcos que formaron las flotas de la Carrera. Aunque esta Armada era la que disponía de un mayor número de unidades, el número de estos buques era bastante menor de los que se estimaban

---

<sup>10</sup> Hugo O'Donnell y Duque de Estrada, “Nacimiento y desarrollo de la Armada naval”, en *Felipe V y su tiempo: Congreso internacional*, ed. Eliseo Serrano (Zaragoza: Institución Fernando El Católico-CSIC, 2004), vol.1 683-702. Una visión de conjunto de la defensa colonial en Carlos Martínez Shaw y Marina Alfonso Mola, “Defensa naval de los reinos de Indias”, en *Historia Militar de España. Edad Moderna*, ed. Hugo O'Donnell (Madrid: Ediciones del Laberinto, 2012), 123-142. Esteban Mira Ceballos, “Defensa terrestre de los reinos de Indias”, en *Historia Militar de España. Edad Moderna*, ed. Hugo O'Donnell, (Madrid: Ediciones del Laberinto, 2012), 143-193.

<sup>11</sup> Cuando un investigador intenta conocer la política naval española del siglo XVIII constata que para la etapa de la Guerra de Sucesión la historiografía naval y marítima ha consolidado como una obra de referencia y de obligada consulta el libro de Pablo-Emilio Pérez-Mallaína *Política naval española en el Atlántico, 1700-1715*. Es un magnífico trabajo de investigación, profundo y serio, al que muy poco se ha añadido en los últimos años, de ahí que sea el principal soporte de mi trabajo para analizar la política naval de los primeros quince años del siglo. Pérez-Mallaína, *Política naval en el Atlántico, 1700-1715*, 348-358.

***La política naval española entre 1700 y 1736.  
La recuperación del poder naval de la Monarquía***

necesarios para que esta Armada pudiera realizar su misión de escolta. Contaba con dos navíos de 70 cañones, uno de 60, tres de 50, dos de 40, tres de 30 cañones y varias embarcaciones menores.

La situación en aguas coloniales no era mejor. A pesar de que el Caribe era el espacio más conflictivo por la continuada presencia de corsarios ingleses, franceses y holandeses siempre al acecho de la plata que transportaban las flotas mercantes españolas gracias al apoyo que les brindaban sus respectivas colonias caribeñas, la Armada de Barlovento<sup>12</sup>, con sede en Veracruz, tan sólo contaba con cuatro embarcaciones de porte menor, la mayor de ellas armada con 60 cañones, para realizar su función defensiva en el Seno mexicano y en El Caribe, para mantener abierta la ruta de las Flotas de Nueva España en ese espacio marítimo y para repartir los “situados” entre las distintas plazas fuertes que formaban el amplio arco defensivo del Gran Caribe<sup>13</sup>. Esto motivó que los virreyes y gobernadores de las plazas americanas recurrieran habitualmente a corsarios para combatir el contrabando, armándolos como guardacostas para que patrullaran con sus pequeñas flotillas<sup>14</sup>. Fue así, como ante una situación de emergencia, como fueron los intentos de los escoceses de crear un asentamiento permanente en el Darién (Panamá) entre 1698 y 1700, y de los franceses en Pensacola también a partir de 1698, las autoridades virreinales fueron capaces de movilizar los recursos necesarios en barcos, hombres y medios para desalojarlos del Darién y levantar una fortificación, o para establecer una guarnición en la bahía de Pensacola. Sin embargo, los esfuerzos para realizar una efectiva defensa marítima en la región de Tierra Firme fracasaron por la continuada presencia de numerosos corsarios ingleses al acecho de la plata peruana desde el momento en que ésta llegaba a Portobello. Con los pocos buques de guerra existentes en la zona que apoyaron la acción

---

<sup>12</sup> Bibiano Torres Ramírez, *La Armada de Barlovento* (Sevilla: Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1981).

<sup>13</sup> José Manuel Serrano Álvarez, “La defensa del Atlántico: la gobernación de Cartagena de Indias en la segunda mitad del siglo XVII”, en *Guerra y Sociedad en la Monarquía hispánica: política, estrategia, y cultura en la Europa Moderna (1500-1700)*, eds. Enrique García Hernán y Davide Maffi, (Madrid: Fundación Mapfre, Ediciones del Laberinto, 2006) t.1, 1007-1024.

<sup>14</sup> Pérez-Mallaína, *Política naval en el Atlántico, 1700-1715*, 59-61.

## María Baudot Monroy

de los corsarios armados por los gobernadores fue imposible combatirlos, por lo que el tráfico de la ruta que hacían los Galeones desde Tierra Firme quedó interrumpido<sup>15</sup>.

Aún más precaria era la situación material de la Armada del Mar del Sur con sede en El Callao<sup>16</sup>, puesto que carecía de efectivos fijos del porte necesario para una defensa efectiva del enorme litoral que tenía a su cargo. A principios de siglo contaba sólo con dos buques de 40 cañones, construidos para transportar el tesoro acumulado en El Callao hasta Panamá<sup>17</sup>.

Durante esta etapa final del siglo XVII, ante la emergencia que supuso en 1700 la ocupación del Darién<sup>18</sup>, las autoridades metropolitanas tuvieron que recurrir a un importante préstamo del Consulado sevillano para poder comprar algunos barcos, armarlos en guerra e incorporarlos a la Armada de la Avería, que se envió a Indias como refuerzo naval para la expedición de desalojo que estaba llevando a cabo el virreinato mexicano. Los gobernantes españoles aprendieron la lección de la importancia de contar con una Marina de guerra operativa para mantener la comunicación con América y la integridad del Imperio, como también que había que recuperar y rentabilizar la Carrera de Indias, principal fuente de recursos asociados al poder marítimo y naval de la Monarquía.

El siglo XVIII y el cambio dinástico trajeron consigo un profundo cambio en el complejo panorama fruto de la improvisación táctica, de la existencia de numerosas escuadras y escasos navíos operativos para un menguante poder naval. Este decaimiento llegó a su momento más crítico durante la Guerra de Sucesión, cuando quedó como de

---

<sup>15</sup> Pérez-Mallaína, *Política naval en el Atlántico, 1700-1715*, 51-56.

<sup>16</sup> Pablo Emilio Pérez-Mallaína y Bibiano Torres Ramírez, *La Armada del Mar del Sur* (Sevilla: Escuela de Estudios Hispanoamericanos-CSIC, 1987).

<sup>17</sup> Pablo Emilio Pérez-Mallaína, “La Marina de Guerra española en los comienzos del siglo XVIII (1700-1718)”, *Revista General de Marina*, (1980): 137-155. Pérez-Mallaína, *Política naval en el Atlántico, 1700-171*, 379-390.

<sup>18</sup> Christopher Storrs, “El “desastre” de Darién (1698-1700). La pervivencia del poder imperial español en el ocaso de la España de los Habsburgo”, *Revista de Historia Naval*, 68, (2000): 7-34.

***La política naval española entre 1700 y 1736.  
La recuperación del poder naval de la Monarquía***

botón de muestra del antiguo poder naval hispano un único buque capaz de cruzar el Atlántico y convoyar una flota: la capitana de la Armada de Barlovento<sup>19</sup>.

El 1 de noviembre de 1700 falleció sin descendencia Carlos II, el último de los monarcas de la casa de Habsburgo española, dejando como heredero del Imperio español a Felipe de Anjou, nieto de Luis XIV. El hecho de que el monarca francés no respetara el último acuerdo de partición del Imperio español, firmado con las potencias europeas antes del fallecimiento de Carlos II, desencadenó una guerra internacional, cuyo objetivo principal fue evitar la hegemonía política de los Borbones y controlar el comercio colonial hispano, lo que, sin duda, constituyó una seria amenaza para la integridad y la soberanía del Imperio español. El propio Luis XIV reconoció en una carta a Amelot, su embajador en la Corte española, que “el principal objeto de la presente guerra es el comercio con las Indias y la riqueza que produce”<sup>20</sup>. Plenamente consciente de la falta de recursos de España para defender los territorios de su enorme, rico y distante imperio, Luis XIV envió a su nieto, el futuro Felipe V, a España acompañado de asesores franceses con instrucciones para ocupar los puestos decisivos en la política y en la Administración españolas desde los que aseguraran privilegios a los comerciantes franceses para acceder a los mercados coloniales hispanos<sup>21</sup>.

## **2. De las “reliquias” de Felipe V al nacimiento de la Real Armada, 1700-1715<sup>22</sup>**

Desde la llegada de Felipe V a España en enero de 1701 hasta el final de la Guerra de Sucesión en 1715 podemos diferenciar claramente dos etapas. La primera se extendió

---

<sup>19</sup> Juan Marchena Fernández, “De las “reliquias” de Felipe V a la Gran Armada Oceánica de 1750: guerra y marina durante la primera mitad del siglo XVIII”, en *Estudios de Historia Naval. Actitudes y medios en la Real Armada del s. XVIII*, eds. Juan José Sánchez Baena, Celia Chaín Navarro y Lorena Martínez Solís, (Madrid: Ministerio de Defensa, Universidad de Murcia, 2011), 49-90.

<sup>20</sup> Henry Kamen, *La Guerra de Sucesión Española* (Barcelona: Grijalbo, 1974), 152.

<sup>21</sup> Pérez-Mallaína, *Política naval en el Atlántico, 1700-1715*, 193-202.

<sup>22</sup> El título para este apartado es deudor del artículo de Juan Marchena, “De las “reliquias” de Felipe V...”.



## **María Baudot Monroy**

hasta 1709 y se caracterizó por la influencia ilimitada de Francia en la política española ejercida a través de los consejeros que envió Luis XIV a su nieto, de los embajadores franceses y de la tutela del propio Luis XIV sobre su nieto a través de la correspondencia que mantuvieron. La decisiva influencia de todos estos hombres en la política española permitió a Francia gozar de enormes privilegios en el comercio colonial<sup>23</sup>.

La segunda etapa empezó a partir del verano de 1709, cuando Felipe V constató que Luis XIV, tras las derrotas de Lille y Malplaquet, había iniciado negociaciones de paz con Inglaterra a sus espaldas, dejando claro que no le importaba sacrificar ni la integridad del Imperio español ni la corona de su nieto, al transigir con las exigencias aliadas de cortar el apoyo militar a España, de ceder algunas plazas españolas en América a Inglaterra y de aceptar al archiduque Carlos en el trono español. La consecuencia fue un enfriamiento en las relaciones entre ambas naciones y un progresivo alejamiento de Felipe V de los planteamientos políticos franceses que se habían aplicado a las reformas del sistema defensivo y comercial trasatlántico. Esta etapa se extendió hasta el final del conflicto en 1715, cuando Felipe V, rodeado de nuevos asesores italianos, decidió dar prioridad a la recuperación de los territorios italianos que se había visto obligado a ceder a Austria por el tratado de Utrecht que puso fin a la Guerra de Sucesión española. Para ello dio un decidido impulso a la recuperación material de la Marina.

### **2.1. Etapa de influencia francesa, 1700-1709**

El joven monarca llegó a España en febrero de 1701. Cuando tuvo conocimiento de las débiles y obsoletas fuerzas navales que heredaba, a las que denominó

---

<sup>23</sup> Kamen, *La Guerra de Sucesión Española*, 57, 64, 137, 175. Joaquim Albareda Salvadó, *La Guerra de Sucesión de España, (1700-1714)* (Barcelona: Crítica, 2010) capítulos 3 y 4. Una visión de la Historiografía reciente sobre la Guerra de Sucesión en José Manuel de Bernardo Arés, “La Historiografía actual sobre la Guerra de Sucesión y los Tratados de Utrecht y Rastadt, (1702-1714)”, *Magallánica*, 3, no. 5 (2016): 149-165.

***La política naval española entre 1700 y 1736.  
La recuperación del poder naval de la Monarquía***

irónicamente “mis reliquias”<sup>24</sup>, solicitó a su abuelo ayuda para reconstruir la Armada. Sin embargo, lo que recibió de Luis XIV fue el interesado ofrecimiento de utilizar la Marina de guerra francesa para compensar el escaso poder naval que podía ejercer para defender su imperio y el comercio colonial ante la amenaza de las potentes escuadras anglo-holandesas. Por lo tanto, el principal objetivo de la política naval del joven monarca durante esta etapa fue potenciar la presencia de barcos de guerra y mercantes franceses en las rutas trasatlánticas.

Ya durante los primeros meses de ese año se evidenció que las directrices políticas venían de Versalles, y la firme intención de Luis XIV de facilitar la introducción del comercio francés en las Indias y el control por parte de la Marina francesa de las rutas trasatlánticas. El primer paso para ello consistió en la promulgación en enero de 1701 de dos Reales Cédulas para favorecer un cambio en el sistema comercial español y en las comunicaciones marítimas con América. Se declaró la estrecha unión entre ambas Coronas, sustentada sobre intereses comunes, y se autorizó la entrada de barcos franceses en los puertos americanos, tanto del Atlántico como del Pacífico, a los que se otorgaron licencias para comerciar, transgrediendo las Leyes de Indias que regían la gobernanza de los reinos americanos, y rompiendo por primera vez el monopolio comercial<sup>25</sup>. Ese mismo año se enviaron dos armadas al mando de almirantes franceses a Nueva España con permiso para vender “bagatelas” para abastecerse, lo que claramente dejaba una puerta abierta al contrabando. A estas primeras armadas les siguieron otras en los años siguientes hasta que el enfriamiento de relaciones entre Felipe V y su abuelo a partir de 1709 redujo paulatinamente la presencia francesa en aguas americanas<sup>26</sup>.

La cobertura legal de las Reales Cédulas de 1701 también facilitó la concesión de licencias individuales a comerciantes franceses para navegar a las Indias. Hubo, además,

---

<sup>24</sup> Marchena Fernández, “De las “reliquias” de Felipe V a la Gran Armada Oceánica de 1750: guerra y marina durante la primera mitad del siglo XVIII”, 49-90.

<sup>25</sup> Henry Kamen, *La Guerra de Sucesión Española*, (Barcelona: Grijalbo, 1974), 164-165. Pérez-Mallaína, *Política naval en el Atlántico, 1700-1715*, 63-88.

<sup>26</sup> Pérez-Mallaína, *Política naval en el Atlántico, 1700-1715*, 97-105.

## María Baudot Monroy

otras concesiones que permitieron a Francia penetrar los mercados coloniales españoles, como la cesión del asiento de negros a la Compañía de Guinea, el flete a precios abusivos de buques de la Marina francesa para la defensa de las costas metropolitanas, para escoltar las flotas de la Carrera a Indias, para transportar la plata americana hacia la metrópoli o para repartir los Situados desde Veracruz a las plazas fuertes del Caribe, así como para llevar asesores militares, autoridades coloniales, soldados, armas y pertrechos, destinados a reforzar las plazas fuertes del virreinato novohispano. Todos los oficiales de la Marina española que colaboraron con la Marina francesa en estas campañas quedaron siempre supeditados a los mandos franceses, a quienes el rey concedió la máxima graduación de la jerarquía militar y naval. Naturalmente había que seguir financiando al Estado y, lo que era aún más difícil, la guerra. El gran protagonista de las reformas político-administrativas y hacendísticas fue Jean Orry<sup>27</sup>, enviado por Luis XIV para poner en marcha las primeras reformas tendentes a la centralización de la administración y de la gestión de la Hacienda, consiguiendo incrementar la recaudación fiscal.

La interesada ayuda francesa fue un costoso fiasco para España. Pérez-Mallaína ha calculado en unos cuatro millones de pesos el costo de la ayuda naval francesa durante la guerra hasta 1713<sup>28</sup>. Una ayuda que dejó mucho que desear, si tenemos en cuenta que la flota de Nueva España al mando de Manuel de Velasco fue destruida en Vigo en 1702 junto con los buques de escolta franceses, o que la escuadra del almirante Pointy abandonó el intento de recuperar Gibraltar en 1705 cuando fue atacada por una escuadra anglo-holandesa. La ayuda francesa fue tanto más costosa, si tenemos en

---

<sup>27</sup> Real Academia de la Historia, *Diccionario Biográfico en línea*, <http://dbe.rah.es/biografias/13730/jean-orry> (consulta el 6 de diciembre de 2018). Anne Dubet, “Administrar los gastos de la guerra: Juan Orry y las primeras reformas de Felipe V (1703-1705)”, en *El Equilibrio de los Imperios: De Utrecht a Trafalgar. Actas de la VIII. Reunión Científica de la Fundación Española de Historia Moderna (Madrid, 2-4 de junio de 2004)*, eds. Agustín Guimerá y Víctor Peralta (Madrid: Fundación Española de Historia Moderna, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Universidad Complutense, Sociedad Estatal de Conmemoraciones Culturales, 2005), 483-501. Anne Dubet, *Jean Orry et la réforme du gouvernement de l’Espagne, (1701-1706)* (Valladolid: Universidad de Valladolid, 2003). Guillaume Hanotin, *Jean Orry. Un homme des finances royales entre France et Espagne, (1701-1705)* (Córdoba: Universidad de Córdoba, 2009).

<sup>28</sup> Pérez-Mallaína, *Política naval en el Atlántico, 1700-1715*, 126-139.

***La política naval española entre 1700 y 1736.  
La recuperación del poder naval de la Monarquía***

cuenta que con el dinero pagado a Francia se hubieran podido construir unos 70 barcos de porte mediano para formar una flota. Si a esta fracasada ayuda le sumamos el enorme costo político y económico de las pérdidas de Gibraltar y Menorca, habría que reconsiderar el verdadero significado político del apoyo francés. Las urgencias de la guerra y la necesidad de recurrir a la interesada ayuda francesa desviaron astutamente, en beneficio de Francia, el objetivo de reconstruir la Marina española, y obstaculizaron durante algunos años el desarrollo de una política naval de largo alcance favorable a los intereses españoles<sup>29</sup>.

El Consejo de Indias intentó frenar los numerosos abusos cometidos por buques franceses, siendo desautorizado por un Felipe V, que durante los primeros años de su reinado veló más por los intereses de Francia que por los de su nación. Las autoridades coloniales, que habían recibido instrucciones para permitir la entrada de buques franceses en los puertos y darles todo tipo de facilidades, no sólo no impidieron el contrabando descarado de los franceses, sino que en la mayoría de las ocasiones lo favorecieron, algunos incluso colaboraron, amparándose en la incoherencia de una situación legal, que al mismo tiempo prohibía el contrabando y amparaba la entrada de buques franceses con permisos para negociar<sup>30</sup>.

El ministro de Marina y comercio francés Jérôme Phélypeaux, conde de Pontchartrain (1699-1715) fue el impulsor de esa política. Eligió a dos expertos en comercio ultramarino, Ambrosio Daubenton y Nicolás Mesnager, como asesores de Felipe V para cuestiones navales y comerciales. Llegaron a España con el cometido de posicionar privilegiadamente al comercio francés en el sistema comercial español impidiendo la creciente intromisión en los mercados coloniales de británicos y holandeses a través del contrabando. Su objetivo concreto fue conseguir que la navegación trasatlántica se realizara con barcos franceses y el medio para lograrlo fue la creación de un nuevo organismo: la Junta de Restablecimiento del Comercio, en el que se regulara una nueva normativa para la Carrera de Indias. La Junta se creó en 1705

---

<sup>29</sup> Pérez-Mallaína, *Política naval en el Atlántico, 1700-1715*, 138-141.

<sup>30</sup> Pérez-Mallaína, *Política naval en el Atlántico, 1700-1715*, 88-97.

## **María Baudot Monroy**

fruto de la presión que ejercieron los embajadores franceses, sobre todo Michel Jean Amelot, sobre Felipe V durante los Consejos de Gabinete (el Despacho) con el rey, a los que acudieron los embajadores franceses como si fueran ministros españoles, orientando las decisiones gubernativas del joven monarca siempre para favorecer los intereses franceses<sup>31</sup>.

Amelot, Daubeton y Mesnager se rodearon de algunos colaboradores españoles, concedores del funcionamiento interno de la Carrera de Indias, opositores al enorme poder del Consulado de comerciantes de Sevilla y, en consecuencia, partidarios de introducir reformas en la organización de la navegación y del comercio trasatlántico, aunque no para beneficiar a Francia sino para reforzar el control de la Monarquía sobre el sistema comercial atlántico y rentabilizarlo fiscalmente. Para encubrir sus verdaderas intenciones de cambiar la legislación vigente para favorecer los intereses de Francia, Daubenton y Mesnager disfrazaron los trabajos de la Junta de una intención reformista encaminada a relanzar y rentabilizar el comercio colonial. Con sus presiones en 1706 consiguieron articular un proyecto, que fue aprobado por el rey, para enviar a Nueva España una flota comercial de seis fragatas francesas junto con otras embarcaciones españolas al mando del marino-comerciante de la Carrera de Indias, Andrés de Pez. No obstante, fue un triunfo transitorio, porque la fuerte oposición a la injerencia francesa y a los cambios, ejercida desde el Consejo de Indias y desde el Consulado de Sevilla, unida a las victorias aliadas y a los intentos de lograr un armisticio por parte de Luis XIV, con el consecuente distanciamiento de Francia por parte de Felipe V a partir de 1709, evitaron que las reformas introducidas para privilegiar los intereses comerciales de Francia se consolidaran.

En la Junta se definió claramente el papel protagonista que siempre tuvo la Marina con respecto al imperio americano, entendiéndose ésta como el instrumento de comunicación entre ambos mundos, así como para la defensa de las Indias, de la navegación y de la recuperación del comercio colonial. Los miembros de la Junta

---

<sup>31</sup> Pérez-Mallaína, *Política naval en el Atlántico, 1700-1715*, 228-257. José Manuel de Bernardo Ares, “Tres años estelares de política colonial borbónica (1701-1703)”, *Cuadernos de Historia de España*, no. 80 (2006): 171-196.

***La política naval española entre 1700 y 1736.  
La recuperación del poder naval de la Monarquía***

plantearon una serie de profundos cambios en la navegación comercial trasatlántica para rentabilizar el comercio colonial. Los más destacados fueron: acabar con un único puerto cabecera de la Carrera (Sevilla y a partir de 1717 Cádiz), sustituir las flotas por navíos sueltos, o crear compañías comerciales. Aunque no se adoptaron ninguna de las propuestas por la fuerte oposición que generaron y por la prioridad de la guerra, la semilla de la necesidad de introducir cambios sí fructificó lentamente, y a lo largo del siglo la Corona fue introduciendo en forma de reformas las propuestas tratadas en la Junta<sup>32</sup>.

Entre los más activos colaboradores españoles en la Junta destacó Bernardo Tinajero de la Escalera<sup>33</sup>, un antiguo marino-comerciante de la Carrera, que creía en la necesidad de reformar el comercio colonial independizándolo del control del Consulado y de construir una Marina de guerra propia, financiada y dirigida por el Estado. Fue uno de los que colaboraron con Amelot y Daubeton para restablecer el tráfico trasatlántico de las flotas, neutralizando parte de la oposición del Consulado a las modificaciones que propusieron los miembros de la Junta.

## **2.2. Etapa de influencia de Bernardo Tinajero de la Escalera (1709-1715)**

A partir del enfriamiento de las relaciones con Francia y de la pérdida de influencia de la Junta, Tinajero manifestó claramente su independencia de los planteamientos franceses. Desde su cargo de secretario del Consejo de Indias promovió medidas para anular la concesión de licencias de comercio a los buques franceses que navegaban a Indias como avisos o escoltas, y la prohibición de su permanencia en los puertos americanos. Tinajero también redactó los nuevos proyectos para despachar las flotas<sup>34</sup>, consiguiendo un despacho rápido y eficaz para regularizar el tráfico después del

---

<sup>32</sup> Pérez-Mallaína, *Política naval en el Atlántico, 1700-1715*, 257-272; 319-320.

<sup>33</sup> Sobre este personaje véase, Real Academia de la Historia, *Diccionario Biográfico en línea*, <http://dbe.rah.es/biografias/32762/bernardo-tinajero-de-la-escalera> (consultado el 4 de diciembre de 2019).

<sup>34</sup> Bernardo Tinajero de la Escalera, *Proyecto para el despacho preciso de una flotilla para las provincias de Nueva España en este presente año de 1711. La cual ha de salir a navegar de los puertos de*

## María Baudot Monroy

parón entre 1700 y 1705. Entre 1706 y 1712 zarparon nada menos que cuatro flotas hacia Veracruz. Tanto para poner en marcha esta restauración del tráfico colonial, como para tramitar el resto de los asuntos tratados en la Junta, fue decisiva la utilización de la «vía reservada» como sistema de gestión administrativa. No solo porque este recurso administrativo agilizó la toma de decisiones, sino también porque facilitó el inicio de la centralización administrativa que van a llevar a cabo los sucesivos gabinetes ministeriales de Felipe V finalizada la guerra. En este sentido, entre los mayores aciertos de Tinajero hay que destacar la considerable reducción de la capacidad de decisión e influencia del Consulado en cuestiones del tráfico y comercio colonial; la supresión del asiento de averías como sistema de financiación de las escoltas de las flotas en 1708; el compromiso de varios comerciantes para financiar los buques de escolta a cambio de ciertos privilegios comerciales, evitando el alquiler de buques franceses; y la supresión de intermediarios en la recaudación de los impuestos sobre el comercio colonial. Estas primeras medidas centralizadoras dejaron en manos de la Corona tanto la protección del tráfico trasatlántico, como su financiación, suponiendo un decisivo primer paso tanto para la posterior creación de una marina de guerra profesionalizada e independiente, como para poner fin a la que Antonio García-Baquero denominó la época dorada del contrabando en la América española<sup>35</sup>.

Durante la etapa de funcionamiento de esta Junta, Tinajero se relacionó con Jean de Monségur, uno de los marinos franceses que había llevado navíos de aviso a Nueva España, actuando a la vez que como informante del ministro de Marina francés sobre la situación del virreinato mexicano. Sus observaciones y propuestas para organizar la Marina de guerra española y el tráfico y comercio colonial quedaron reflejadas en unas memorias que constituyeron casi literalmente la base de las propuestas de Tinajero para

---

*Andalucía con expresión de los vasos que se ha de componer...* (Sevilla: Universidad de Sevilla, Fondo Antiguo, A 109/087), 40. <http://fondosdigitales.us.es/fondos/libros/7941/1/proyecto-para-el-despacho-preciso-de-vna-flotilla-para-lasprovincias-de-nueua-espana-en-este-presente-ano-de-1711-la-cual-ha-de-salir-nauegar-de-los-puertos-de-andaluziacon-expresioion-de-los-vasos-de-que-se-ha-de-componer/> (consultado el 4 de diciembre de 2018).

<sup>35</sup> Pérez-Mallaína, *Política naval en el Atlántico, 1700-1715*, 351-355, 443. Antonio García-Baquero, *Cádiz y el Atlántico, 1717-1778: el comercio colonial español bajo el monopolio gaditano* (Cádiz: Diputación Provincial, 1988), 119-121.

***La política naval española entre 1700 y 1736.  
La recuperación del poder naval de la Monarquía***

la creación de la Real Armada y para reactivar la construcción naval y el comercio trasatlántico<sup>36</sup>. Monségur proponía la creación de un Ministerio de Marina con jurisdicción sobre las cuestiones de Marina, de América y del comercio trasatlántico; la división de la península en tres departamentos marítimos, cuyas cabeceras serían Cádiz, Ferrol y Cartagena. En ellos que se construirían bases navales con instalaciones permanentes, como arsenales y almacenes, recomendando el puerto gaditano como el idóneo para establecer la base del comercio colonial. Igualmente proponía la creación de varios cuerpos profesionales: el Cuerpo General de Oficiales de Marina; el Cuerpo de Ministerio para la administración de los Departamentos marítimos, integrado por intendentes, comisarios y contadores; un cuerpo de pilotos y varias clases de marinería. Contemplaba la creación varias escuelas para la formación de futuros oficiales (guardias marinas), pilotos y artilleros, así como la promulgación de unas Ordenanzas para la Marina como las decretadas por Luis XIV en 1689. Para financiar la nueva institución serían necesarios unos 20.000.000 de reales que tenían que ser aportados enteramente por la corona. Para sortear las dificultades económicas del momento, Monségur propuso que los nuevos barcos de guerra, además de ser utilizados con fines defensivos, transportaran mercancías para generar fondos con los que financiar tanto la nueva institución, como un futuro proyecto de rearme naval. Monségur recomendaba que la necesaria reconstrucción material de la Marina se llevase a cabo en los astilleros y puertos de la cornisa cantábrica, en la ría de Ferrol, en Cádiz y Cartagena y en La Habana, de acuerdo con un programa de construcción de bajeles sistematizado a partir de unos modelos predefinidos, como ya hacían las Marinas de Inglaterra y Francia. No cabe duda de que la posterior creación de la Real Armada como una institución independiente, gestionada desde la Secretaría de Marina es deudora de las propuestas de Monségur que Tinajero hizo suyas<sup>37</sup>.

---

<sup>36</sup> Jean de Monségur, *Memoria que parece puede servir para formar una buena Armada en España*, 15 de mayo de 1713 (Madrid: Biblioteca Nacional de España), Mss. 12055, fols. 186-207.

<sup>37</sup> Iván Valdez-Bubnov, “De Monségur a Uztáriz. El origen de las reformas navales de Felipe V, 1712-1726”, en *Historia del pensamiento económico. Testimonios, proyectos y polémicas*, ed. María Pilar Martínez López-Cano (México: UNAM, Instituto de Investigaciones D. Luis Mora, 2009), 67-91.



## María Baudot Monroy

A pesar de que la plata americana siguió llegando a la metrópoli, y de que se promovió una intensa política de venta de cargos y honores para financiar la guerra<sup>38</sup> las campañas del Ejército en la península consumieron todos los caudales, incluso los previstos para iniciar los primeros planes de reconstruir una flota de guerra<sup>39</sup>.

El primer plan de rearme naval, y también el más ambicioso, fue elaborado por Tinajero a finales de 1712 a partir de las propuestas de Monségur. Su objetivo fue construir diez navíos de línea de 60 cañones y dos embarcaciones menores durante cuatro años en La Habana, mediante un asiento firmado con Manuel López Pintado, un antiguo cargador y comandante de la Carrera de Indias, a quien se nombró “superintendente de fábricas de La Habana”<sup>40</sup>. Se enviaría una flota a Nueva España al mando de López Pintado llevando el personal especializado y los materiales necesarios para la construcción de los primeros buques en La Habana, que se construirían de acuerdo con los planos para dos tipos de navíos de línea de 60 cañones con medidas unificadas, elaborados por el constructor naval Antonio de Gaztañeta<sup>41</sup>. Los nuevos barcos se utilizarían como escoltas de las flotas de mercantes de la Carrera de Indias y como mercantes, para que generaran ingresos con los que poder construir más navíos. Esto representa una decisiva novedad en el camino hacia una financiación naval asumida enteramente por la corona, sustituyendo al impuesto de la avería con el que se habían financiado los buques escoltas de la Carrera de Indias durante los siglos anteriores. Se previó financiar esta primera construcción en serie de navíos de línea 60 cañones con los ingresos de la Armada de Barlovento, completados con el producto del impuesto de Cruzada recaudado en México y con las rentas del monopolio del azogue. Otra importante novedad fue que estas rentas fiscales destinadas a costearla

---

<sup>38</sup> Francisco Andújar Castillo, “Sobre la financiación extraordinaria de la Guerra de Sucesión”, *Cuadernos Dieciochistas*, no. 15 (2014): 21-45.

<sup>39</sup> Pérez-Mallaína, *Política naval en el Atlántico, 1700-1715*, 399.

<sup>40</sup> Real Academia de la Historia, *Diccionario Biográfico en línea*, <http://dbe.rah.es/biografias/51501/manuel-lopez-pintado-y-almonacid> (consultado el 6 de diciembre de 2018). Enrique Tapias Herrero, *El Teniente general don Manuel López-Pintado. El duro camino del éxito en la Carrera de Indias* (Sevilla: Universidad de Sevilla, 2017).

<sup>41</sup> Real Academia de la Historia, *Diccionario Biográfico en línea*, <http://dbe.rah.es/biografias/10640/antonio-de-gaztaneta-e-iturribalzaga> (consultado el 6 de diciembre de 2018).

***La política naval española entre 1700 y 1736.  
La recuperación del poder naval de la Monarquía***

construcción naval en las Indias serían administradas por oficiales de la Real Hacienda, lo que significaba en la práctica, en primer lugar, la desviación de gran parte de la financiación de la construcción naval al virreinato de Nueva España y, en segundo lugar, la pérdida de control del asentista sobre la financiación del asiento. Es decir, la administración y la fiscalización de la construcción naval fueron asumidas directamente por la Corona a través de sus funcionarios. Lo destacable de las propuestas de Monségur, asumidas en el proyecto de Tinajero, es que tanto la intención de trasladar parte de la construcción naval al astillero de La Habana<sup>42</sup>, como la de desviar su financiación al virreinato novohispano se convirtieron dos constantes de la política de construcción naval durante el siglo XVIII<sup>43</sup>.

La firma de la paz con Inglaterra en 1713 y la lealtad del principado de Cataluña al archiduque austriaco están detrás de la decisión de Felipe V de bloquear por mar la plaza de Barcelona. Al no contar con buques de guerra, decidió utilizar los que componían la flota de López Pintado, aplazando indefinidamente el proyecto de Tinajero de empezar la construcción de navíos en La Habana. Este mismo año, uno de los asesores del rey, el conde de Bergeyck<sup>44</sup>, le presentó un segundo proyecto de rearme naval. Aunque Bergeyck valoró positivamente el proyecto de Tinajero, propuso al rey construir por asiento con dos constructores vascos seis navíos de línea de 60 cañones bajo la supervisión de Antonio de Gaztañeta en los astilleros guipuzcoanos de Pasajes y Orio. Bergeyck dio instrucciones precisas a Gaztañeta para diseñar un navío con características técnicas que permitieran armarlo con piezas de 18 libras para utilizarlo

---

<sup>42</sup> José Manuel Serrano Álvarez, *El astillero de La Habana y la construcción naval militar (1700-1750)*, (Madrid: Instituto de Historia y Cultura Naval, 2008). José Manuel Serrano Álvarez, *El astillero de La Habana en el siglo XVIII. Historia y construcción naval, 1700-1805* (Madrid: Ministerio de Defensa, 2018).

<sup>43</sup> Iván Váldez-Bubnov, *Poder naval y modernización del Estado: política de construcción naval española, siglos XVI-XVIII* (México: Universidad Nacional Autónoma de México, 2011), 140 y ss. María Baudot Monroy, “Barcos para el rey. Julián de Arriaga, la madera y la construcción naval (1752-1759)”, en *Vivir en las Luces. La Armada española en el siglo XVIII. Ciencia, hombres y barcos*, ed. Manuel Reyes García-Hurtado (Madrid: Sílex, 2012), 297-328.

<sup>44</sup> Sobre el conde de Bergeyck véase Real Academia de la Historia, *Diccionario Biográfico en línea* <http://dbe.rah.es/biografias/41368/juan-de-brouhoven> (consultado el 6 de diciembre de 2018).

## **María Baudot Monroy**

como escolta, o con artillería de 24 libras para hacer funciones de buque de guerra<sup>45</sup>. Este modelo fue perfeccionado posteriormente por Gaztañeta en su famoso tratado de construcción naval de 1722. Modificó algunas características técnicas, tras la experiencia de la derrota en Cabo Passaro de 1718 frente a la escuadra inglesa del almirante Byng formada por navíos de línea diseñados exclusivamente como buques de guerra, para convertirlo en el prototipo de navío de línea para la protección de la navegación trasatlántica. Bergyeck también aconsejó al rey que solicitara a Francia la cesión de oficiales de marina franceses para disponer de un cuerpo de marinos formados en la táctica del combate en línea, así como que todos los aparejos necesarios para habilitar los buques que se compraran en Francia.

También en 1713, regresó a España Jean Baptiste Orry, pero en esta ocasión vino reclamado por Felipe V para trabajar exclusivamente a su servicio, haciéndose cargo de cuestiones financieras y militares, y no al de Luis XIV como había ocurrido anteriormente. Consciente de que la reconstrucción material de la Marina era urgente para los proyectos políticos del rey, y de que los proyectos presentados por Tinajero y Bergyeck requerían tiempo, dejó a un lado la puesta en marcha de estos proyectos y presentó al rey una solución a corto plazo: comprar veinte buques en Francia, a lo que se negó el ministro de Marina francés. Pontchartrain argumentó que para Felipe V era más conveniente alquilar los navíos que comprarlos, sin poder ocultar que la verdadera intención de la negativa era obstaculizar la recuperación material de la Marina de España. De este modo Felipe V se vio obligado a poner en marcha un primer proyecto de construcción naval en los astilleros de la cornisa cantábrica y a comprar los buques que necesitaba a Holanda y Génova. El rey confió estas iniciativas a Bergeyck. Los barcos comprados fueron utilizados inmediatamente, tanto en el sitio de Barcelona, cuya estrategia organizó Orry hasta que llegó el duque de Berwick, como para la navegación atlántica. Orry también diseñó un proyecto de monopolio estatal de todo el tráfico trasatlántico, según el cual la Corona debía ser la propietaria de todos los barcos que

---

<sup>45</sup> Váldez-Bubnov, *Poder naval y modernización del Estado...*, 152-154.

***La política naval española entre 1700 y 1736.  
La recuperación del poder naval de la Monarquía***

cruzasen el Atlántico<sup>46</sup>. Sin embargo, este cambio hacia una drástica centralización fracasó, porque chocó con la férrea oposición del Consejo de Indias, de los comerciantes de la Carrera y el propio Tinajero. Los comerciantes de la Carrera se negaron a embarcar sus mercancías según la nueva normativa fiscal implantada por Orry, cuando entró en vigor a principios de 1715<sup>47</sup>.

A pesar de todos estos vaivenes, la recuperación naval no se paralizó y en los astilleros guipuzcoanos Antonio de Gaztañeta empezó la construcción de seis navíos de línea de 60 cañones, pudiendo botarse los dos primeros a finales de 1713 y los restantes durante 1714 y 1715<sup>48</sup>.

Los preparativos del bloqueo naval de Barcelona evidenciaron que, sin barcos ni marinos de guerra cualificados para la guerra naval, Felipe V no disponía de instrumentos para ejercer el poder naval, convirtiéndose esta realidad en el decidido impulso hacia la creación de una Marina de guerra propia. A pesar del creciente distanciamiento con Francia, Felipe V se vio obligado a fletar a la Marina francesa varias embarcaciones de guerra tripuladas, Orry compró algunos buques, y para suplir la falta de oficiales de marina profesionales el rey pidió a su abuelo la concurrencia de varios generales, a quienes entregó el mando de la campaña, y de numerosos oficiales franceses para que actuaran junto a los marinos españoles de la Carrera de Indias que se reclutaron en las costas de Andalucía. Para facilitar la transmisión de órdenes y ejecutar la expedición bajo criterios militares, mediante una Real Cédula promulgada en febrero de 1714, se unificaron las denominaciones del escalafón de mandos navales. Mediante un segundo decreto, promulgado en noviembre de 1714, Orry estableció un nuevo sistema gubernamental semejante al francés, basado en un Consejo de Gabinete dividido en cuatro Secretarías del Despacho, supervisadas por un veedor general. Una de ellas

---

<sup>46</sup> Concepción de Castro, *A la sombra de Felipe V. José Grimaldo, ministro responsable (1703-1726)*, (Madrid: Marcial Pons, 2004), 242-244.

<sup>47</sup> Pérez-Mallaína, *Política naval en el Atlántico, 1700-1715*, 358-367 y 400-402.

<sup>48</sup> Valdez-Bubnov, *Poder naval y modernización del Estado...*, 152-158.

## María Baudot Monroy

estaba al cargo de los asuntos de Marina e Indias y Tinajero fue nombrado primer secretario de Marina e Indias<sup>49</sup>.

En febrero de 1715 las intrigas cortesanas en torno al matrimonio de Felipe V con Isabel de Farnesio motivaron un nuevo cambio radical en este incipiente gobierno centralizado. Los colaboradores franceses y francófilos, entre ellos Orry y Tinajero, fueron sustituidos por italianos, sin duda, bajo la influencia de la nueva reina, Isabel de Farnesio y del nuevo hombre fuerte del gobierno, el abate Julio Alberoni<sup>50</sup>. En este contexto de profundos cambios, la Secretaría de Marina e Indias fue incorporada a la de Guerra en abril, al frente de la Secretaría estaba Miguel Fernández Durán, sucesor de Tinajero tras su destitución del cargo. Los cambios supusieron un giro en la política naval, centrada hasta entonces en los intentos franceses de recuperar el tráfico trasatlántico en beneficio propio y en proteger el comercio colonial mediante un nuevo sistema naval y comercial basado en la utilización de la Marina francesa.

El Tratado de Utrecht supuso una humillación para España. A las dolorosas pérdidas territoriales: Flandes, Italia, Gibraltar y Menorca, se sumaron las concesiones exigidas por Inglaterra del asiento de negros y del despacho de un navío de permiso anual de 500 toneladas durante 30 años a Veracruz o Portobelo. Esto significó que los ingleses reemplazaron a los franceses en la navegación por las rutas coloniales y en los privilegios para penetrar fraudulentamente los mercados americanos. También supuso el fin de los planes de reforma del comercio colonial iniciados por la Junta de Restablecimiento del Comercio, continuados por Tinajero y Alberoni, con la consecuente vuelta al tradicional sistema de flotas anuales, exigida por Inglaterra en el tratado<sup>51</sup>.

---

<sup>49</sup> Castro, *A la sombra de Felipe V...*; Dionisio Perona Tomás, *Los orígenes del Ministerio de Marina. La Secretaría de Estado y del Despacho de Marina, 1714-1808* (Madrid: 1998, Ministerio de Defensa), 42-56. Núria Sallés Vilaseca, “Los secretarios del Despacho y el Consejo de Gabinete de Felipe V: Diseños de una Nueva Planta en la Administración Central (1700-1717)”, *Magallánica. Revista de Historia Moderna* 5, no. 9 (2018): 7-38.

<sup>50</sup> <http://dbe.rah.es/biografias/5993/giulio-alberoni> (consultado el 7 de diciembre de 2018).

<sup>51</sup> Pérez-Mallaína, *Política naval en el Atlántico, 1700-1715*, 367.

A pesar de que el Tratado de Utrecht aumentó la dimensión atlántica de la Monarquía al perderse los territorios europeos, lo que hacía aún más urgente la restauración del poder naval para defender el tráfico trasatlántico y las propias colonias, el rey y Alberoni dieron prioridad a la política mediterránea. Esto significó, que el poder naval que se fue recuperando gracias al impulso del rey y sus ministros, se utilizó para la reconquista de los territorios italianos, dejando la defensa colonial y la persecución del creciente contrabando en manos de corsarios armados por los gobernadores indianos por la poca presencia en aguas americanas de buques de la Armada.

### **3. Etapa de influencia del cardenal Giulio Alberoni y las primeras actuaciones de José Patiño (1715-1719)**

Giulio Alberoni, era el representante del duque de Parma ante la Corte española desde 1713. Había ganado cierta influencia ante los reyes desde su llegada a España en 1710. Hábilmente utilizó este ascendente para conciliar el interés del duque de Parma de evitar que su ducado cayera en manos del emperador austríaco si moría sin descendencia, por ser feudatario del emperador, con el afán revanchista de Felipe V para recuperar los territorios italianos que se había visto obligado a ceder a Austria por el Tratado de Utrecht<sup>52</sup>. Alberoni supo integrar los deseos de independencia del duque de Parma con los de venganza de Felipe V en el que se conoce como “proyecto político revisionista”, que el rey español asumió como propio, convirtiéndolo en el eje de su política exterior durante su reinado. Incluso ante la opinión en contra de algunos de sus colaboradores como Bernardo Tinajero, quien había expuesto al rey la prioridad y la urgencia de reconstruir la Armada para mantener protegidas las rutas a América y el comercio

---

<sup>52</sup> Didier Ozanam, “Felipe V, Isabel de Farnesio y el revisionismo mediterráneo (1715-1746)”, en *Historia de España de Ramón Menéndez Pidal* (Madrid: Espasa Calpe, 1985), t. XXIX, 573-640.

## María Baudot Monroy

colonial<sup>53</sup>. El primer gran éxito de Alberoni fue conseguir el matrimonio del rey con la joven sobrina del duque de Parma, Isabel de Farnesio, quien dio al monarca todo su apoyo para la nueva política revisionista.

Alberoni se enfrentó a dos grandes retos que implicaban la ruptura unilateral de lo acordado en Utrecht: reconquistar los territorios italianos y recuperar el control del comercio colonial. Un monopolio comercial que arrastraba importantes fisuras desde mediados del siglo XVII y que se vio aún más mermado después de la Guerra de Sucesión, tanto por la ratificación en los Tratados de Paz de varias cesiones que España había tenido que hacer a Francia, Inglaterra y Holanda durante el siglo XVII, como el derecho de entrar en los puertos españoles, o el de poder permanecer unos días en ellos y mantener almacenes sin inspecciones aduaneras<sup>54</sup>, como por los nuevos privilegios comerciales que había tenido que firmar en Utrecht a favor de las mismas potencias europeas, sobre todo de Inglaterra. En ambos propósitos la Marina jugó un papel esencial, de ahí que desde su llegada al poder promoviera decididamente su reconstrucción, a partir de los proyectos de rearme y de recuperación de Begyeck, Tinajero y Orry.

La entrega de Nápoles y Cerdeña a Austria y de Sicilia a Saboya supuso la pérdida de las principales bases navales de apoyo que habían facilitado a la Monarquía el ejercicio del poder marítimo y naval en el Mediterráneo occidental durante siglos. Como única reliquia España pudo conservar el pequeño presidio de Puerto Longon en la isla de Elba<sup>55</sup>. Ante la nueva situación geoestratégica por la presencia de nuevos poderes marítimos (Inglaterra y Austria) en aguas mediterráneas y el por establecimiento permanente de escuadras británicas en Menorca y Gibraltar, la franja costera

---

<sup>53</sup> Pérez-Mallaína, *Política naval en el Atlántico, 1700-1715* (Sevilla: Escuela de Estudios Hispanoamericanos, CSIC, 1982), 402-403. Núria Sallés Vilaseca, “La política exterior de Felipe V entre 1713 y 1719: un desafío al sistema de Utrecht”, en *El declive de la Monarquía y del Imperio Español. Los tratados de Utrecht (1713-1714)*, ed. Joaquim Albareda, (Barcelona: Crítica, 2015), 277-317.

<sup>54</sup> José María Oliva Melgar, “La metrópoli sin territorio. ¿Crisis del comercio de Indias en el siglo XVII o pérdida del control del monopolio?”, en *El sistema atlántico español (siglos XVII y XVIII)*, eds. Carlos Martínez Shaw y José María Oliva Melgar, (Madrid: Marcial Pons, 2005), 19-73.

<sup>55</sup> María Baudot Monroy, “El regreso de Felipe V a Italia después de la Guerra de Sucesión. La expedición anfibia hispano-inglesa a la Toscana de 1731”, *Revista Universitaria de Historia Militar* 5, no. 1 (2016): 67-88.

***La política naval española entre 1700 y 1736.  
La recuperación del poder naval de la Monarquía***

mediterránea peninsular quedó en una situación de indefensión y vulnerabilidad, y el comercio marítimo en el Mediterráneo y en la zona del Estrecho seriamente amenazados. No sólo frente a Inglaterra y sus aliados, sino también por la tradicional actividad corsaria de las regencias norteafricanas con las que ingleses y austríacos habían establecido acuerdos de amistad y comercio<sup>56</sup>. Ante esta situación, después de conquistar Barcelona a finales de 1714, el primer paso de Felipe V para recobrar el control del Mediterráneo fue recuperar el dominio de Mallorca y restablecer la presencia española en Cerdeña, Sicilia y en la península italiana. Estratégicamente era un paso fundamental para restaurar los puntos de apoyo en las rutas marítimas e incrementar la presencia de buques españoles en el Mediterráneo, construyendo un marco de seguridad para el espacio marítimo que el rey intentaba volver a controlar.

Este ambicioso objetivo requirió primero la reconstrucción material de la Marina de guerra. Alberoni recuperó los proyectos de Bergyeck, Orry y Tinajero y puso en marcha algunas de las iniciativas que contenían. Se compraron numerosos buques en el extranjero, mientras se firmaban varios asientos para construir seis nuevos navíos en Pasajes y en Santoña (Santander), y el intendente de Cataluña, José Patiño, tuvo el encargo de firmar varios asientos para la construcción de un navío de 80 cañones y otros dos de 62 y 66 respectivamente en San Feliú de Guixols. Con este renovado poder naval, a partir de 1715 Felipe V pudo llevar a cabo su objetivo de recuperar el control del Mediterráneo. Para ello se ejecutaron varias expediciones navales: la conquista de Mallorca en 1715<sup>57</sup> y los fallidos intentos de recuperar Cerdeña en 1717 y Sicilia en 1718<sup>58</sup>. Pero no quedó aquí la audacia de Alberoni. En 1718 colaboró activamente en

---

<sup>56</sup> Francisca Fausta Gallo, “El Mediterráneo en el nuevo contexto europeo (1700-1715)”, en *Europa en torno a Utrecht*, eds. Marina Torres Arce y Susana Truchuelo (Santander: Universidad de Cantabria, 2014), 89-112.

<sup>57</sup> Eduardo Pascual, “Preparativos y disposiciones de Felipe V para la expedición a Mallorca de 1715”, en *Actas de la XI Reunión científica de la Fundación Española de Historia Moderna*, eds. Antonio Jiménez Estrella y Julián José Lozano Navarro (Granada: 2012), vol. 2, 1169-1275.

<sup>58</sup> Jaime Miguel Guzmán-Dávalos, *Memorias militares sobre la guerra de Cerdeña y Sicilia en los años de 1717 y 1720* (Barcelona: 1755), <http://bdh-rd.bne.es/viewer.vm?id=0000045382&page=1> (consultado el 3 de diciembre de 2018); Miguel Ángel Alonso Aguilera, *La conquista y el dominio español de Cerdeña (1717-1720)* (Valladolid: Universidad de Valladolid, 1977); Lluís Guàrdia Marín, “Navegando



## María Baudot Monroy

una conspiración para derrocar al regente de Francia, y a principios de 1719 organizó otra expedición naval para invadir Escocia. Los consiguientes ataques anfibios ingleses a Galicia y de tropas francesas al País Vasco y Cataluña, destruyendo los astilleros del Cantábrico y todos los navíos de guerra que se estaban construyendo fueron la contundente respuesta de las potencias europeas unidas en la Cuádruple Alianza para evitar el rompimiento del equilibrio pactado en Utrecht por parte de Felipe V y castigar a su ministro<sup>59</sup>. El rey tuvo que renunciar momentáneamente a sus planes, asumir la destrucción de su recién recobrado poder naval y expulsar de España a Alberoni, como le exigieron las potencias europeas.

La reconstrucción del poder naval promovida por Alberoni no fue solo material, sino que se planteó con una perspectiva mucho más ambiciosa, que incluía la recuperación del poder político y naval en América<sup>60</sup>. A pesar de que Alberoni nunca fue nombrado secretario de Estado, gozó de la plena confianza de los reyes, que le otorgaron plenos poderes, lo que le permitió gobernar por la “vía reservada” con total independencia de las instituciones existentes, como las Secretarías y los Consejos. Para ello creó Juntas de trabajo específicas, a las que convocó a personajes competentes en los asuntos que se trataron en cada junta. Para los asuntos de Marina y comercio colonial convocó al presidente del Consejo de Indias, Andrés de Pez, un antiguo y experto marino-comerciante de la Carrera, muy bien considerado por los reyes por haber cruzado el Atlántico durante la guerra al mando de la capitana de la escuadra de Barlovento trayendo un importante préstamo del comercio mexicano para financiar la guerra y por haber colaborado en el sitio de Barcelona. Otro de los convocados fue José Patiño, superintendente de Cataluña, a quien avalaba no solo su demostrada capacidad

---

hacia Italia. El reino de Cerdeña en el escenario político resultante de los tratados de Utrecht y Rastatt”, *Cuadernos de Historia Moderna*, (2013): 189-210.

<sup>59</sup> Antonio Mejjide Pardo, *La invasión inglesa de Galicia en 1719* (Santiago de Compostela: 1970); Enrique Giménez López, “Conflicto armado con Francia y guerrilla austracista en Cataluña, 1717-1720”, *Hispania*, no. 65 (2005): 543-600.

<sup>60</sup> Dionisio Perona Tomás, *Los orígenes del Ministerio de Marina. La Secretaría de Estado y del Despacho de Marina, 1714-1808* (Madrid: Ministerio de Defensa, 1998), 63-76. Allan Kuethe y Kennet Andrien, *The Spanish Atlantic World in the Eighteenth Century: War and the Bourbon Reforms, 1713-1796* (Cambridge: University Press, 2014), 31-132.

***La política naval española entre 1700 y 1736.  
La recuperación del poder naval de la Monarquía***

para organizar las finanzas catalanas e implantar la Nueva Planta en el principado, sino también el éxito del armamento y la movilización de las escuadras para el sitio de Barcelona y para la conquista de Mallorca en 1715<sup>61</sup>.

Desde estas Juntas Alberoni promovió la reorganización del tráfico comercial colonial<sup>62</sup> y la creación de una nueva institución profesional: la Real Armada, dependiente solo de la Corona a través de la Secretaría de Marina e integrada por cuerpos profesionales: el Cuerpo General de oficiales de guerra y el Cuerpo de oficiales de Ministerio (comisarios, contadores, ordenadores y escribanos) a los que posteriormente se sumaron los Batallones de Marina y las Brigadas de Artillería. El encargado de llevar a cabo los ambiciosos objetivos definidos en las Juntas fue José Patiño, nombrado en enero de 1717 intendente general de Marina, presidente de la Casa de la Contratación y superintendente de Sevilla, a quien se otorgaron amplísimos poderes para relanzar la Marina y reformar el sistema atlántico. El múltiple nombramiento en una sola persona conectaba estrechamente el resurgir de las fuerzas navales con la reforma del comercio colonial<sup>63</sup>. Al nombramiento de Patiño le acompañaron algunas medidas decididas en la Junta, encaminadas a incrementar el control del sistema comercial y su rentabilidad mediante nuevas tasas fiscales. Desde principios de 1717 los barcos extranjeros empezaron a ser visitados por autoridades aduaneras desde el momento en que atracaban en puertos españoles y los almacenes de los extranjeros empezaron a ser revisados por funcionarios. En Indias se estableció el Estanco del Tabaco en Cuba, se creó el virreinato de Nueva Granada y se promovió la persecución del comercio ilícito mediante corsarios. Se ordenó el traslado desde Sevilla a Cádiz de la Casa de la Contratación y del Consulado de Comerciantes y se proyectó crear una gran base naval con un astillero y un centro de formación para los futuros

---

<sup>61</sup> Perona Tomás, *Los orígenes del Ministerio de Marina...*

<sup>62</sup> Geoffrey Walker, *Política española y comercio colonial, 1700-1789* (Barcelona: Ariel, 1979).

<sup>63</sup> Real Academia de la Historia, Diccionario Biográfico en línea, <http://dbe.rah.es/biografias/8075/jose-patino-y-rosales>. Ildefonso Pulido Bueno, *José Patiño: el inicio del gobierno político-económico ilustrado en España* (Huelva: 1998), 126-131.

## María Baudot Monroy

oficiales de la Armada en la bahía gaditana<sup>64</sup>. La fuerte oposición de Francia, Holanda, Inglaterra y Austria a las reformas encaminadas a crear una Marina de guerra, a recuperar la hegemonía del tráfico mercantil atlántico y el control de la Carrera de Indias, así como los intentos de recuperar Cerdeña y Sicilia unió a estas potencias en la Cuádruple Alianza. Su objetivo fue acabar con la política reformadora del comercio colonial y restauradora del poder naval de Felipe V, que tanto perjudicaba los intereses comerciales y expansivos en la América española de estos países. Tras la caída de Alberoni, en 1720 se promulgó una nueva normativa para restaurar la navegación mercantil trasatlántica según el viejo sistema de flotas y galeones, que Inglaterra había impuesto para dar una base legal al *navío de permiso*. Según el *Proyecto para Galeones y Flotas del Perú y Nueva España y para los navíos de registro y avisos que navegaren a ambos reinos*, de 1720, España se comprometió a despachar regularmente las Flotas a Nueva España, los Galeones a Tierra Firme, navíos de registro y avisos, así como a proveer la correspondiente escolta a las flotas compuesta por dos buques de la Armada, una capitana y una almiranta. El *Proyecto* fue completado con una nueva regulación arancelaria favorable a los intereses foráneos y tanto el estanco del tabaco cubano como el virreinato neogranadino fueron extinguidos<sup>65</sup>. A pesar de estos serios reveses, desde la Intendencia General de Marina José Patiño puso en marcha muchas de las reformas promovidas para la Armada por Alberoni y Andrés de Pez en la Junta de Marina. A partir de su nombramiento como ministro de Marina e Indias en 1726 pudo consolidarlas y dar un nuevo impulso hacia el desatendido control del sistema atlántico.

La prioridad de Patiño para ejercer dicho control se centró en combatir el creciente contrabando que practicaban ingleses y holandeses principalmente en la región del Gran Caribe para penetrar los mercados coloniales del virreinato de Nueva España. Patiño ordenó a los gobernadores coloniales armar corsarios hispanoamericanos para perseguirlos como guardacostas, supliendo la carencia de suficientes buques de guerra

---

<sup>64</sup> Allan Kuethe, “La política colonial de Felipe V y el proyecto de 1720”, *Orbis incognitus: avisos y legajos del Nuevo Mundo: homenaje al profesor Luis Navarro García*, ed. Francisco Navarro Antolín, (Huelva: Universidad de Huelva, 2007), 233-242.

<sup>65</sup> Kuethe, “La política colonial de Felipe V y el proyecto de 1720”, 233-242.

***La política naval española entre 1700 y 1736.  
La recuperación del poder naval de la Monarquía***

en América. La dura represión del contrabando de estos corsarios motivó continuos conflictos diplomáticos con las potencias europeas involucradas, que generaron un estado de guerra no declarada en el Caribe. La violencia entre los corsarios contrabandistas holandeses y, sobre todo ingleses, y los guardacostas hispanoamericanos fue aumentando hasta derivar en la Guerra de la Oreja de Jenckins (1739-1748). En las sucesivas negociaciones diplomáticas llevadas a cabo por Patiño durante los años de su ministerio para solventar los conflictos, utilizó como arma de presión el incremento de las tasas aduaneras y la persecución más o menos activa y violenta del comercio ilícito por los guardacostas. En este contexto de soterrada guerra naval, en 1725 para apoyar la acción de los guardacostas particulares Patiño creó la primera Escuadra Guardacostas de la Armada con sede en La Habana a petición de los comerciantes de la Carrera, muy perjudicados por las persecuciones de los corsarios extranjeros<sup>66</sup>. A medida que se fueron construyendo nuevos barcos, se pudieron incorporar más unidades a la escuadra con la función de patrullar y mantener la presencia de la Armada en América. De este modo La Marina de guerra, como instrumento del renovado poder naval de la Monarquía, volvió a estar presente en aguas coloniales<sup>67</sup>.

#### **4. Etapa de José Patiño, 1717-1736**

Aunque Patiño se encontró el proyecto para reactivar la Carrera de Indias y crear la Real Armada bien definido cuando Alberoni, en 1717, le encomendó su realización y asumió los cargos de intendente general de Marina y presidente de la Casa de la Contratación, se convirtió en el protagonista por excelencia de las primeras reformas que posibilitaron la creación de la Marina de guerra borbónica debido a su permanencia al frente de la Intendencia General de Marina y de la presidencia de la Casa de Contratación durante

---

<sup>66</sup> Walker, *Política española y comercio colonial, 1700-1789*, 190. Pulido Bueno, *José Patiño: el inicio del gobierno político-económico ilustrado en España*, 237-238.

<sup>67</sup> Antonio Bethencourt Massieu, *Relaciones de España bajo Felipe V, del Tratado de Sevilla a la Guerra con Inglaterra, 1729-1739* (Madrid: Asociación Española de Historia Moderna, 1998), 41-61.

## **María Baudot Monroy**

los siguientes nueve años. Una etapa decisiva para la Armada, porque Patiño creó y asentó las bases de su organización, sobre las que posteriormente se desarrollaría la institución. La participación de Patiño en las Juntas de Alberoni a lo largo de 1716, trabajando codo con codo al lado de Andrés de Pez en la ultimación y puesta en práctica de los proyectos, así como la experiencia personal acumulada durante la implantación de las primeras reformas desde la Intendencia General de Marina y su continuidad en el cargo mientras se sucedieron varios ministros de Marina e Indias, transcurrió el breve reinado de Luis I (1724) y se produjo la prianza del barón de Riperdá (1724-1726), le llevaron progresivamente a concebir un proyecto global a largo plazo para crear una potente Marina de Guerra como una institución centralizada, dependiente directamente de la Corona. Cuando se convirtió en ministro de Marina e Indias en mayo de 1726 completó el proyecto de constitución de la Real Armada introduciendo algunas modificaciones y reformas, fruto de su larga experiencia como gestor y reformador<sup>68</sup>.

Según el decreto de nombramiento del nuevo intendente-presidente, sus atribuciones fueron amplísimas. Abarcaban todo lo relacionado con la financiación, la construcción y el armamento de buques, su mantenimiento, apertrechamiento y aprovisionamiento. De igual modo, a Patiño se le encargó establecer una matrícula de mar, levantar fábricas destinadas a producir todo tipo de suministros para la construcción naval, organizar el almacenamiento de pertrechos en todos los apostaderos y puertos de la Marina a los que arribasen armadas y escuadras, controlar los montes y plantíos situados en las costas para la provisión madera, velar sobre la economía, dirigir la Marina y redactar reglamentos reguladores para la nueva Armada Real. Los poderes para ejecutar las funciones del cargo necesariamente también fueron amplísimos: “os doy toda la facultad y autoridad que conviene para la ejecución de todo lo referido y el poder de nombrar subdelegados”.

Poner en marcha este importante proyecto reformador no fue, sin embargo, el único objetivo de Patiño al partir hacia Cádiz durante los primeros días de febrero de 1717. Alberoni le había encomendado confidencialmente agilizar el apresto de la

---

<sup>68</sup> Pulido Bueno, *José Patiño: el inicio del gobierno político-económico ilustrado en España*, 126-132.

*La política naval española entre 1700 y 1736.  
La recuperación del poder naval de la Monarquía*

Armada de Levante, como se llamó a la escuadra de guerra destinada oficialmente a defender la Santa Sede de los turcos que, en abril de 1716, se había ordenado armar a Francisco de Varas y Valdés<sup>69</sup>. Un encargo que camuflaba las verdaderas intenciones del monarca para la armada: utilizarla en la expedición naval para la conquista de Cerdeña. Además del apresto de la armada, Patiño llevó la orden de organizar el despacho a Nueva España de una flota mercante que debería zarpar a más tardar en junio de 1717. Se trataba así de cumplir con el compromiso adquirido por Alberoni con el embajador británico George Bubb durante las negociaciones mantenidas para obtener el apoyo inglés a su política revisionista mediterránea. Esta concesión fue doblemente perjudicial para los intereses españoles. En primer lugar, porque una vez que Inglaterra consiguió esta ventaja comercial, adicional a las conseguidas en el Tratado de Utrecht, traicionó a Alberoni rechazando una alianza formal con España y estableciéndola con Francia y Holanda. El cambio de alianza se tradujo en que Inglaterra, en función de los compromisos adquiridos con sus nuevos aliados, tras el éxito que supuso para España la rápida toma de Cerdeña, envió en junio de 1718 una escuadra de guerra al Mediterráneo para frenar la reconquista de Sicilia por parte de las tropas españolas, que destruyó la escuadra española en Cabo Passaro. En segundo lugar, permitió a Inglaterra disponer de un nuevo instrumento jurídico como respaldo para introducir ilegalmente mercancías en las Indias<sup>70</sup>.

Patiño culminó el apresto de la Armada de Levante agrupando en la bahía gaditana seis navíos embargados a comerciantes gaditanos para armarlos en guerra y siete que comerciantes guipuzcoanos habían cedido al monarca. Estos trece barcos zarparon rumbo a Barcelona en junio, con menos retraso del que se esperaba debido a las carencias de armamento y pertrechos. Mientras que en Barcelona se terminaba de completar la escuadra con otros cien navíos de transporte fletados y armados en guerra, Alberoni llamó a Patiño a la Corte, donde le comunicó sus verdaderas intenciones para la escuadra: iniciar la recuperación de los territorios italianos cedidos en Utrecht,

---

<sup>69</sup> Real Academia de la Historia, Diccionario Biográfico en línea, <http://dbe.rah.es/biografias/45056/francisco-varas-y-valdes> (Consultado el 6 de diciembre de 2018).

<sup>70</sup> Walker, *Política Española y comercio colonial, 1700-1789*, 115-123.

## **María Baudot Monroy**

asediando el reino de Nápoles. Como experto en logística militar, Patiño explicó a Alberoni que la escuadra no estaba capacitada para llevar a cabo el asedio de Nápoles, porque se necesitaban más barcos, tropas, armamento, pertrechos y víveres de los que había reunido. Sus objeciones, basadas en su experiencia logística, hicieron que Alberoni reconsiderara la situación, ordenando que la escuadra se centrara por el momento en la reconquista de Cerdeña.

Patiño fue puesto al frente de la organización de la expedición militar y, una vez más, investido con plenos poderes, refrendados por el propio monarca, para evitar conflictos jurisdiccionales con funcionarios de mayor rango jerárquico, como el Ministro de Guerra, del que dependía la Marina, o el Capitán General de Cataluña. Este nuevo nombramiento le supuso mantenerse alejado de Cádiz durante el tiempo que duró la campaña y, en consecuencia, abandonar precipitadamente la recién iniciada actividad reformadora en la Marina. El éxito de la campaña motivó que Alberoni y el rey decidieran llevar a cabo la conquista de Sicilia a pesar del dictamen en contra de Patiño, que consideraba que la Marina no estaba preparada para acometer una nueva campaña, y avisó de que, en caso de una derrota, las consecuencias serían la destrucción de los recientes logros en el fortalecimiento de la Marina y las represalias de las potencias europeas, unidas en la Cuádruple Alianza, contra la Monarquía española. Y así ocurrió. Una flota inglesa destruyó la escuadra española en Cabo Passaro en el verano de 1718 acabando con el recién recuperado poder naval. Alberoni fue expulsado de España y Patiño destituido de su cargo por haber colaborado con él. La caída en desgracia del cardenal Alberoni y su sucesión por el barón de Ripperdá supusieron un importante traspie para el revisionismo, obligando a los monarcas durante toda la década de los años veinte a modificar la táctica empleada hasta entonces. En su afán de conseguir nuevos apoyos, los reyes cambiaron las alianzas y las estrategias en varias ocasiones, buscando siempre el compañero de viaje que se comprometiera con sus intereses

***La política naval española entre 1700 y 1736.  
La recuperación del poder naval de la Monarquía***

reversionistas, ya que la política mediterránea trazada por Alberoni sobrevivió al personaje<sup>71</sup>.

En 1720 Felipe V decidió conquistar Ceuta, sometida a un asedio que se prolongaba veinte años. Como necesitaba a Patiño, lo llamó a la Corte en la primavera de ese año para rehabilitarle. En mayo, reintegrado en sus cargos, Patiño regresó a Cádiz con el encargo de continuar las reformas empezadas en 1717. A partir de esta fecha, la buena sintonía existente entre Andrés de Pez, nombrado ministro de Marina, y José Patiño permitió a éste consolidar muchas de las reformas iniciadas en 1717<sup>72</sup>.

Aunque resulte sorprendente por el esfuerzo y el tiempo que Patiño necesariamente dedicó entre febrero y junio de 1717 al apresto de la Armada de Levante y al despacho de la flota mercante, Patiño también consiguió implementar muchos de los proyectos reformistas para la Marina y el comercio con Indias. Su actividad abarcó actividades tan dispares como la creación de nuevos arsenales e industrias auxiliares para la construcción naval, la formación de Cuerpos profesionales, la redacción de una nueva normativa para el despacho de armadas y flotas, así como el traslado la Casa de la Contratación de Sevilla a Cádiz.

Para dar cuerpo a la nueva Real Armada, Patiño procedió a la creación de una serie de nuevas instituciones que permitieran administrarla, como fueron la Comisaría de Ordenación, o la Contaduría Principal, así como otras de carácter corporativo o docente relacionadas con los distintos Cuerpos profesionales, como la Compañía de Guardias Marinas, el Cuerpo General de oficiales de guerra, el Cuerpo de Ministerio, los Batallones de Infantería o las Brigadas de Artillería. En definitiva, en poco tiempo Patiño puso en marcha un ingente proyecto que constituyó la base de la Real Armada, una institución que sus sucesores en la Secretaría de Marina e Indias desarrollaron y ampliaron a lo largo del siglo.

El nacimiento del Cuerpo General o Cuerpo de Oficiales de Guerra de la Armada supuso la profesionalización de los antiguos oficiales de mar y guerra que venían

---

<sup>71</sup> Pulido Bueno, *José Patiño: el inicio del gobierno político-económico ilustrado en España*, 126-157.

<sup>72</sup> Pulido Bueno, *José Patiño: el inicio del gobierno político-económico ilustrado en España*, 156-157.



## **María Baudot Monroy**

formando los mandos de las distintas fuerzas navales destinadas a la defensa de todos los territorios de la Corona dentro de un estatuto militar. La primera Ordenanza que reglamentaba el funcionamiento del *Cuerpo de la Marina de España*, como Patiño denominó inicialmente al Cuerpo General, se publicó en junio de 1717 y vino a dar carta de naturaleza al ingreso del conjunto de oficiales de Marina dentro de un cuerpo profesional. En la ordenanza se describían el conjunto de obligaciones, funciones, derechos, saludos, honores y sueldos correspondientes a cada grado de la jerarquía de oficiales de la Armada. En los veinticinco capítulos de los que constó la Ordenanza, Patiño con su proverbial minuciosidad intentó no dejar sin regular ninguna actividad de las muchas que se realizaban los oficiales a bordo de los buques. El nuevo reglamento nació con un reconocido carácter de provisionalidad, sin duda por la premura con que fue redactado, pero también porque no se supo concretar ni limitar, ni la autoridad de los altos mandos (capitanes generales, tenientes generales y jefes de escuadra), ni la de los oficiales de Marina en su conjunto cuando no estaban embarcados. Tampoco se pudo entonces limitar la autoridad y definir las funciones de los oficiales cuando no estaban embarcados y desempeñaban destinos en los Departamentos marítimos. Se prefirió esperar a que la experiencia fuera manifestando el camino a seguir en el futuro. Como militares, los oficiales de Marina pasaron a pertenecer a la jurisdicción militar, siendo su superior inmediato el comandante del Departamento marítimo al que estaban adscritos (un teniente general de la Armada o un capitán general en el caso del Departamento gaditano), que serían los responsables últimos para cuestiones militares ante el ministro de Marina. Por el contrario, “todo lo concerniente a la Economía, Policía y Real Hacienda en lo respectivo a la Marina” de cada distrito marítimo pasó a ser competencia del intendente de Marina del Departamento marítimo, quien respondía directamente ante el intendente general de Marina, y éste a su vez ante el ministro del ramo. El establecimiento y posterior funcionamiento de esta doble cadena de mando con jurisdicciones separadas fue conflictivo, porque en algunas actividades navales no siempre se consiguió definir y separar lo militar de lo civil, dando lugar a que se solaparan las competencias de algunos cargos.

***La política naval española entre 1700 y 1736.  
La recuperación del poder naval de la Monarquía***

Para asegurar una cantera de oficiales bien preparados militar y académicamente que fueran engrosando el Cuerpo General se creó un nuevo cuerpo profesional, estable y militarizado, integrado por jóvenes nobles que debían seguir con éxito un programa de formación académica, militar y marinera en una academia creada al efecto. A esta intención responde la orden impartida a Patiño de crear una Academia militar de Marina para la formación de Guardias Marinas<sup>73</sup>. Patiño redactó en mayo de 1717 una primera Ordenanza provisional: *Instrucción que deben observar los Guardias Marinas o Cadetes que se embarcan en los navíos y deberá servir de Ordenanza hasta que S.M. mande publicar las que generalmente habrán de observar*, para facilitar el funcionamiento de la nueva Academia naval. A finales de 1716 la Corte había dado un primer paso para la creación de la Compañía de Guardias Marinas. Andrés de Pez desde la presidencia de la Junta de Marina había enviado a los delegados de algunas provincias marítimas unas instrucciones para la selección de los futuros guardiamarinas. Con mucha diligencia se formó el primer contingente de 129 cadetes procedentes en su mayoría del norte de España. Estos muchachos sentaron plaza en las listas de la Compañía de Guardias Marinas en febrero de 1717, pasando al lugar que Patiño había seleccionado como su sede. A finales de mayo fueron repartidos entre los navíos que constituyeron la escuadra de la Armada de Levante, pasando a formar parte de sus respectivas dotaciones en la toma de Cerdeña, la expedición que fue su bautismo de fuego. En esta campaña la Compañía de Guardias Marinas actuó por primera vez como una unidad militar al mando de su alférez, Juan José Navarro, el futuro marqués de la Victoria. Entre junio y diciembre de 1717 se produjeron en Cádiz 55 nuevos asientos de jóvenes cadetes, que en mayo de 1718 se embarcaron en los navíos que participaron en la expedición a Sicilia, dónde fallecieron los primeros seis guardiamarinas de la Armada a consecuencia de las heridas de los combates. Como primer director de la Academia Patiño nombró a Francisco de Orbe, Piloto Mayor de la Casa de la Contratación, encargado también de impartir Matemáticas. La Compañía de Guardiamarinas la

---

<sup>73</sup> Enrique de Carlos Boutet, “La fundación de la Compañía de Guardias Marinas de Cádiz en 1717”, *Revista de Historia Naval*, no. 139 (2017): 9-38.

## **María Baudot Monroy**

dirigían un capitán, Luís Dormay, un teniente, José Martín, un alférez, Juan José Navarro, y varios brigadieres, quienes fueron los primeros mandos militares e instructores de los jóvenes cadetes.

Para completar el cuadro de oficiales profesionales de la Armada, Patiño, dentro de la intensa actividad desplegada durante los primeros meses de 1717, creó los Cuerpos de Infantería y de Artillería de Marina, respondiendo a la necesidad de dotar a la Marina de tropas propias profesionalizadas y entrenadas en la defensa de navíos y puertos, manejo de la artillería y del armamento y que estuvieran habituadas a la navegación. Tanto los Batallones de Marina como las Brigadas de Artillería fueron dotados de Ordenanzas que les permitieron empezar a funcionar. Ordenanzas que tuvieron que ser reformadas posteriormente, incluyéndose aquellos puntos que por la premura de esta primera fase reformadora y por la falta de experiencia no se pudieron prever y que el propio funcionamiento se encargó de poner al descubierto, como había ocurrido con las promulgadas para el Cuerpo de Oficiales de Guerra.

Con el fin de sustituir a los soldados de los Tercios, que habían formado tradicionalmente la tropa de las guarniciones de los navíos, y de dotar a la Armada de un cuerpo unificado de soldados propios, en marzo de 1717 se creó el Cuerpo de Batallones. Inicialmente lo formaron dos batallones de seiscientos hombres, repartidos en seis compañías de cien. Cada compañía se formó con setenta y dos soldados, un capitán, un teniente, diez y seis cabos, diez sargentos un tambor y un pífano. Las compañías estuvieron al mando de su capitán cuando se encontraron a bordo de algún navío, pero cuando constituyeron la guarnición de alguna plaza fuerte o puerto quedaron sometidas a las órdenes del gobernador de la plaza. A medida que la Armada dispuso de más buques Patiño aumentó el número de batallones y el de los soldados que los compusieron que, sin embargo, siempre fueron insuficientes para las tareas defensivas que se les encomendaron, padeciendo muy especialmente este Cuerpo un enorme porcentaje de desertiones que los comandantes de navíos y escuadras denunciaron reiteradamente en su correspondencia con la Secretaría de Marina.

Como complemento de los Batallones Patiño creó simultáneamente las Brigadas de Artillería de Marina, sometiendo ambos Cuerpos a la jurisdicción privativa de la

*La política naval española entre 1700 y 1736.  
La recuperación del poder naval de la Monarquía*

Armada. Inicialmente creó una compañía dividida en dos brigadas de sesenta hombres: treinta y cuatro artilleros, ocho bombarderos, seis sargentos, seis primeros cabos y seis segundos, que quedaron al mando de un comisario de Marina con el grado de capitán. El número de Brigadas y el de sus componentes, como ocurrió con el de los Batallones, fue aumentando con los años, de modo que al final del ministerio de Patiño, en 1736, ya había seis brigadas con 484 hombres.

Finalmente, para completar el nuevo cuadro de todo el personal al servicio de la Armada, Patiño, también en marzo de 1717, agrupó a todos los oficiales que realizaban tareas administrativas a bordo de los navíos, fundamentalmente escribanos y maestros, en el que sería poco después el Cuerpo de Ministerio de Marina, dotando también a este embrión del futuro Cuerpo administrativo de unas primeras Ordenanzas. Para evitar conflictos jurisdiccionales con los miembros del Cuerpo General, que gozaban del fuero militar, Patiño había quitado a los marinos de guerra algunas de las competencias administrativas que tradicionalmente habían ejercido, encargándoselas a los integrantes del Cuerpo de Ministerio. Sin embargo, en unos momentos en los que aún no existía una clara definición de competencias para muchas de las actividades que se desarrollaban en la Marina, no hay duda de que los oficiales de guerra, por su experiencia marinera eran los más adecuados para asumirlas. Cuando Patiño se hallaba inmerso en la tarea organizativa fue requerido en la Corte por Alberoni, no obstante, Patiño aún tuvo tiempo de aglutinar en ese embrión inicial del Cuerpo de Ministerio a todos aquellos funcionarios que desarrollaban actividades relacionadas con la administración de la Armada en tierra, estructurando a los antiguos cargos de veedores, tenedores y contadores en el Cuerpo de Ministerio, bajo la dirección de un Intendente de Marina, al que en 1725 dotó de sus correspondientes nuevas Ordenanzas. Al Cuerpo de Ministerio, como se denominó en adelante al conjunto del personal que trabajó en la Administración de la Marina, tanto a bordo de los navíos de la Armada como en cada uno de los Departamentos marítimos, se fueron incorporando muchos de los antiguos veedores, tenedores y contadores de las antiguas armadas regionales, así como muchos nuevos funcionarios, que fueron asumiendo el incremento de trabajo administrativo que generó el crecimiento de la institución. En las Ordenanzas de 1725, un importante

## **María Baudot Monroy**

cuerpo legal redactado por Patiño, quedaron definidas las normas para el régimen económico de la Armada así como las competencias de todos los integrantes del Cuerpo de Ministerio. Los antiguos empleos quedaron refundidos en los de comisario ordenador, comisario de guerra y de provincia, contador de navío y de fragata, tesorero, oficiales primeros, segundos y supernumerarios según las funciones que ejercieran y si lo hacían embarcados o en tierra. Todos ellos quedaron supeditados a las órdenes inmediatas del Intendente de Marina de cada Departamento marítimo.

Hay que tener en cuenta, que detrás de esta estricta separación de funciones estaba la firme intención de centralizar, fiscalizar y controlar las finanzas de la Marina, una de las principales responsabilidades del intendente general y de los intendentes de Marina departamentales. A ese control del aparato financiero se sumó, además, el de todo el personal, militar y civil, adscrito a cada departamento. Para llevar a cabo las funciones controladoras y fiscalizadoras, Patiño creó dos organismos: la Comisaría de Ordenación y la Contaduría de Marina, desde las que respectivamente se llevaron a cabo tanto la ordenación y control de todo el personal de la Armada, como la cuenta y razón y los pagos efectuados en los Departamentos marítimos. Esto significó que los militares, a efectos administrativos, también quedaron sometidos al control de los intendentes, comisarios ordenadores y contadores o tesoreros. Ni un solo hombre, ni un pago, ni un contrato o asiento con proveedores podían quedar fuera de su control.

Los oficiales que trabajaron en la Comisaría de Ordenación empezaron a realizar asientos de todos los individuos que formaban los distintos cuerpos de la Armada, según las clases, sus destinos, embarques y períodos de licencias en «libros de asientos». Igualmente, se recopilaron y anotaron en libros específicos todas las órdenes del rey y del intendente de Marina. Del mismo modo se procedió en la Contaduría de Marina con todas las entradas de dinero y todos los pagos efectuados.

La creación de este nuevo cuerpo profesional para la administración de la Armada respondió a la intención de Patiño de separar el ámbito militar del organizativo y financiero, creando dos cuerpos diferenciados e independientes de funcionarios. Al hacer el reparto de competencias para ejercer las funciones controladoras de la administración de la Marina, y en especial las del personal y las del aparato económico,

***La política naval española entre 1700 y 1736.  
La recuperación del poder naval de la Monarquía***

entregó a oficiales del Cuerpo de Ministerio de su confianza todos los cargos que creó relacionados con la administración, financiación y gestión de las bases navales y de los nuevos arsenales<sup>74</sup>.

Por lo que respecta al proyectado rearme naval, después de la destrucción de la flota española en cabo Passaro era realmente urgente ponerlo en marcha. En 1717 Patiño tuvo que empezar de cero, ya que en la bahía gaditana no existían instalaciones de ningún tipo. El primer paso fue el traslado de la Casa de la Contratación y del Consulado de Sevilla a Cádiz, que se hizo, además de por cuestiones de carácter organizativo del comercio ultramarino, con vistas a crear un primer gran departamento marítimo que permitiera el control de toda la actividad naval, tanto la militar como la comercial. Según lo previsto, la nueva base marítima gaditana albergaría permanentemente los buques de la Marina de guerra y se convertiría en el puerto cabecera de las Flotas y Galeones a Indias. La base debía contener un arsenal militar en torno al que se asentarían todas las industrias auxiliares necesarias para coordinar la construcción de navíos destinados a la Armada y su mantenimiento y almacenes para materiales. La idea respondía a los criterios de centralización y racionalización de recursos, partiendo del concepto integrador del arsenal y de las industrias auxiliares como parte de un amplio complejo naval. En sus instalaciones modernas, gracias a dotaciones fijas de personal de maestranza y a la disponibilidad de materiales guardados en almacenes, se reducirían considerablemente los gastos de fábrica y mantenimiento de navíos y se acelerarían los trabajos, como ya había demostrado la experiencia de Francia, Inglaterra y Holanda, donde ya aplicaba este sistema de construcción naval centralizada.

Para reanudar de forma inmediata la construcción naval en tanto se construía el proyectado arsenal en Cádiz, se seleccionó el astillero de Guarnizo por la cantidad de mano de obra experta y de madera disponible en los bosques cercanos, sustituyendo a

---

<sup>74</sup> Carlos Pérez Fernández-Turégano, *Patiño y las reformas de la Administración en el reinado de Felipe V* (Madrid: Ministerio de Defensa, 2006), 89-112. María Baudot Monroy, *La defensa del Imperio. Julián de Arriaga en la Armada, 1700-1754* (Madrid: Ministerio de Defensa-Cátedra de Historia Naval de la Universidad de Murcia, 2013), 58-66; 68-72.

## María Baudot Monroy

los astilleros destruidos en la costa cantábrica en 1719 por los ataques de Francia e Inglaterra. La dirección del astillero de Guarnizo se encomendó al teniente general de la Armada y constructor naval, Antonio de Gaztañeta, quien en 1720 redactó las primeras características técnicas para la construcción de bajeles. En un afán por homogeneizar las propiedades de los navíos de línea de la futura Armada de guerra, fueron adoptadas por una Real Orden de 1721 como norma para todos los astilleros de la Marina. Durante toda la primera mitad del siglo la construcción naval se rigió por la normativa redactada por Gaztañeta, y Guarnizo se convirtió en el astillero en el que se botaron más navíos de guerra en la primera mitad del siglo. Antonio de Gaztañeta supo crear escuela entre los maestros constructores navales que fueron contratados a partir de 1720 para agilizar los encargos de navíos de la Corona. Algunos destacados alumnos de Gaztañeta fueron: José de Arzueta, quien se hizo cargo de la construcción naval en La Graña cuando se decidió establecer allí otro astillero; Pedro de Torres y Juan de Acosta que fueron enviados con el mismo fin al astillero de La Habana en 1725<sup>75</sup>; Juan Pedro Boyer que en 1733 pasó a Cartagena con el mismo cometido que los anteriores y Ciprián Aufrán, quien modificó el sistema de su maestro y se hizo cargo de la construcción naval en el arsenal gaditano. Simultáneamente se empezaron a proyectar nuevos astilleros en Ferrol, sustituyendo al de La Graña, en Cartagena y La Carraca en Cádiz. Las complejas obras de construcción sufrieron muchos retrasos, pero al final de la década en Cádiz y Ferrol se pudo empezar a construir navíos.

En 1724 Patiño envió al comisario ordenador José del Campillo a La Habana para evaluar las posibilidades de su puerto con vistas a convertirlo en el principal arsenal de la Marina en América. Su informe positivo facilitó la decisión de levantar en él un astillero en 1725. De inmediato se empezaron las obras del futuro astillero y la construcción naval, que desde sus inicios se financió con partidas de dinero enviadas desde el virreinato de Nueva España. En 1723 Patiño publicó la *Ordenanza de Arsenales*, que proporcionó el marco legal para la construcción, desarrollo y

---

<sup>75</sup> José Manuel Serrano Álvarez, “Juan de Acosta y la construcción naval en el astillero de La Habana”, *Revista de Historia Naval*, no. 93 (2006): 7-31.

***La política naval española entre 1700 y 1736.  
La recuperación del poder naval de la Monarquía***

funcionamiento de todos los arsenales como parte fundamental de las bases navales que terminarían convertidas en departamentos marítimos tras su nombramiento como ministro de Marina en 1726. La dirección de los arsenales quedó supeditada a los intendentes de Marina, mientras que la dirección técnica de las obras de construcción fue responsabilidad de los ingenieros.

Del mismo modo que fueron surgiendo astilleros y arsenales, Patiño impulsó la creación y expansión de distintas industrias auxiliares para la construcción naval, destinadas a fabricar los pertrechos necesarios para habilitar los nuevos navíos. En torno a los nuevos arsenales surgieron las primeras manufacturas de jarcias, lonas o betunes y se estimuló el desarrollo de otras factorías ya existentes como las fábricas de armamento, clavazones o anclas<sup>76</sup>.

En 1724, a instancias de Felipe V, Patiño redactó un estado de la cuestión sobre la Marina y un programa político de actuación para proseguir con su fomento. La presentación al rey de la *Memoria de Marina* coincidió con su abdicación, a la que siguió el breve reinado de Luís I. Durante este año el caos administrativo se adueñó de la política española, debido a la doble actividad de las cortes de ambos monarcas y al deterioro político y económico general provocado por el tenso gobierno de Riperdá. Hubo que esperar a que a la destitución de Riperdá sucediera un nuevo gobierno en mayo de 1726. Patiño fue nombrado Secretario de Marina e Indias en la misma fecha y pudo poner en marcha su proyecto global de recuperación del poder naval y marítimo de la Monarquía impulsando la Carrera de Indias como principal fuente de ingresos para la corona y la nueva Armada Real como el principal instrumento del recuperado poder naval de la monarquía<sup>77</sup>.

Cuando a la doble cartera Patiño añadió en noviembre de ese año la de Hacienda, no solo consolidó su situación en el gobierno, sino que pudo realizar algunas de las propuestas que había hecho en años anteriores para incrementar los ingresos del Estado a través del comercio ultramarino, y reorganizar las finanzas del Estado saneando el

---

<sup>76</sup> Pulido Bueno, *José Patiño: el inicio del gobierno político-económico ilustrado en España*, 183-201.

<sup>77</sup> Pulido Bueno, *José Patiño: el inicio del gobierno político-económico ilustrado en España*, 220-222. Baudot Monroy, *La defensa del Imperio...*, 72-88.



## María Baudot Monroy

Tesoro<sup>78</sup>. Pero sobre todo, le permitió poner en práctica, con su habitual energía, su plan de rearme naval. Ordenó que se rehabilitaran los astilleros de Santoña y Pasajes, que disponían de maestranzas expertas y abundancia de maderas, para incrementar los encargos de buques. Igualmente se retomó la construcción de galeras y galeotas para la navegación en el Mediterráneo en los astilleros de Barcelona, Mallorca, así como en Palermo tras su conquista en 1734. También ordenó la construcción de navíos de línea en los nuevos arsenales de La Carraca, Ferrol, Cartagena, y en los astilleros de Cataluña y en La Habana. No cabe duda, que el nombramiento de Patiño aportó una estabilidad y unidad de criterio en la política naval, después de unos años de vaivenes en las decisiones por los cambios al frente del ministerio de Marina. Los criterios centralizadores y uniformadores de esta nueva política naval también se aplicaron a la política de construcción naval y sus frutos aparecieron en muy pocos años. Con pequeñas diferencias numéricas según las fuentes, al año de fallecer Patiño el número de navíos de línea, fragatas y otro tipo de embarcaciones era de 59 unidades. El hecho de que entre 1720 y 1736 España consiguió una considerable ventaja en el número de navíos de línea construidos sobre Francia e Inglaterra, da una idea del enorme esfuerzo realizado<sup>79</sup>.

Una de sus primeras decisiones como secretario de Marina e Indias fue la creación formal en la metrópoli de tres Departamentos marítimos en Cádiz, Ferrol y Cartagena, puestos bajo la doble autoridad de un comandante general con atribuciones militares y de un intendente de Marina a cargo de la administración y gestión política y financiera del Departamento. Ciertamente su creación ya estaba decidida hacía años, pero las campañas italianas y los continuos cambios ministeriales habían retrasado su implantación. No obstante, Patiño la había tenido en cuenta cuando promovió la construcción de nuevos astilleros en distintos puntos del territorio de la Corona. Otro logro de Patiño fue conseguir que la Secretaría de Hacienda transfiriera regularmente a

---

<sup>78</sup> Carlos Pérez Fernández-Turégano, *Patiño y las reformas de la Administración en el reinado de Felipe V* (Madrid: Ministerio de Defensa, 2006), 185-224.

<sup>79</sup> José Patricio Merino Navarro, *La Armada española en el siglo XVIII* (Madrid: Fundación Universitaria Española, 1981), 357-358. Pulido Bueno, *José Patiño: el inicio del gobierno político...*, 270-277.

*La política naval española entre 1700 y 1736.  
La recuperación del poder naval de la Monarquía*

la de Marina, a través de la Tesorería General, las cantidades correspondientes para financiar los presupuestos anuales que había elaborado para el mantenimiento de cada base naval. Este sistema de financiación, basado en presupuestos y consignaciones anuales, fue la base del sistema financiero de la Armada, que a partir de su ascenso al ministerio de Marina empezó a recibir progresivamente mayores consignaciones y créditos extraordinarios para financiar el proyecto de rearme naval de Felipe V hasta que el inicio de la Guerra del Asiento en 1739 estableció otras prioridades.

Patiño dotó a los Departamentos de consignaciones anuales con partidas específicas para mantenimiento, reparación y construcción de bajeles, así como de abundantes partidas extraordinarias de gasto destinados a financiar los nuevos astilleros, arsenales y la construcción de bajeles. Desde la Tesorería Mayor se empezaron a enviar a los Departamentos marítimos las correspondientes consignaciones, que los intendentes y tesoreros de Marina de cada departamento fueron los responsables de administrar y fiscalizar<sup>80</sup>.

Conforme se fue consolidando el funcionamiento de los departamentos marítimos y creciendo el número de buques de la Armada, Patiño ordenó la creación de tres escuadras navales, adscrita cada una de ellas a un Departamento marítimo. A cada escuadra se encomendó la defensa y custodia del espacio marítimo y de la superficie costera del departamento al que estaba adscrita. De igual modo, los miembros del Cuerpo de oficiales de guerra en activo quedaron adscritos al Departamento al que habían sido destinados, perteneciendo a la dotación de alguno de los buques que formaban la escuadra del Departamento. Los oficiales pasaban la obligada revista mensual en las Comisaría de Ordenación establecidas en cada departamento, cobrando sus sueldos en las Tesorerías departamentales.

---

<sup>80</sup> José Manuel Serrano Álvarez, “La evolución del control financiero de la Armada. Una síntesis interpretativa», *Revista de Historia Naval*, no. 121 (2013): 7-36. Sergio Solbes Ferry, “El control del gasto de la Marina en las Secretarías de Estado y del Despacho. Los pagos de la Tesorería General en la primera mitad del XVIII”, en *El Estado en Guerra. Expediciones navales españolas en el siglo XVIII*, ed. María Baudot Monroy (Madrid: Polifemo, 2015), 147-194.

## María Baudot Monroy

El gran impulso dado por Patiño al fomento de la nueva Real Armada y de la construcción naval consolidó la recuperación del poder naval de la Monarquía y permitió a Felipe V en 1731 hacer un ostentoso alarde de su recuperado poder naval ante las potencias europeas movilizando una impresionante flota<sup>81</sup>. Esta flota se movilizó para la expedición a Italia destinada a entronizar al infante don Carlos en los ducados de Parma, Plasencia y Toscana y a estacionar tropas en los ducados. Patiño pudo armar 25 buques de guerra entre navíos de línea, fragatas y una escuadra de 7 galeras, casi todas las embarcaciones de reciente construcción. De hecho, cuando se concluyó el transporte de tropas españolas a Italia en diciembre de 1731, el rey ordenó reforzar la movilización de la Armada para proceder a la reconquista de la plaza de Orán, que culminó con éxito en noviembre de 1732<sup>82</sup>. Pocos meses después, Felipe V decidió aprovechar el inicio de la Guerra de Sucesión polaca para proseguir con la recuperación de territorios en Italia, ordenando la conquista del reino de Nápoles. Aliado con Francia en el Primer Pacto de Familia, declaró la guerra al emperador austriaco, iniciando una gran campaña militar y naval en Italia para la que obligadamente volvió a contar con la Armada, que colaboró eficazmente junto al Ejército en la reconquista de Nápoles y Sicilia en 1735<sup>83</sup>. Como había previsto Alberoni en 1716, la recuperación del poder naval fue decisiva para completar la recuperación de la presencia española en Italia y en el Mediterráneo.

## 6. Reflexión final

Cuando los gobernantes españoles consiguieron recuperar el control sobre la administración del Estado, después de que durante la primera década del siglo primara

---

<sup>81</sup> María Baudot Monroy, “El regreso de Felipe V a Italia después de la Guerra de Sucesión. La expedición anfibia hispano-inglesa a la Toscana de 1731”, *Revista Universitaria de Historia Militar* 5, no. 1 (2016): 67-88. María Baudot Monroy, “No siempre enemigos. El viaje del infante don Carlos de Borbón a Italia y la expedición naval hispano-inglesa a Italia en 1731”, *Obradoiro de Historia Moderna*, no. 25 (2016): 1-32.

<sup>82</sup> Luis Fé Cantó, “El desembarco en Orán en 1732. Aproximación analítica a una operación compleja”, *Revista Universitaria de Historia Militar* 5, no. 1 (2016): 89-110.

<sup>83</sup> Agustín González Enciso, “La Marina a la conquista de Italia, 1733-1735”, *Revista de Historia Naval*, Cuaderno monográfico no. 69 (2014): 15-36.

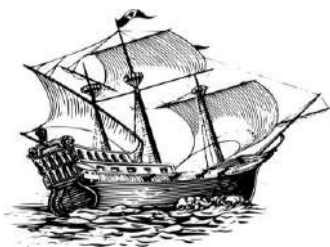
*La política naval española entre 1700 y 1736.  
La recuperación del poder naval de la Monarquía*

la intromisión francesa, pusieron en marcha un proyecto para recuperar el poder naval de la Monarquía. El fruto de ese esfuerzo se encaminó a la recuperación de los espacios mediterráneos perdidos por el Tratado de Utrecht. Después de la Guerra de Sucesión la obsesión de los reyes por la recuperación de la presencia española en Italia fue acompañada del escaso interés que manifestaron por las cuestiones atlánticas y coloniales. Felipe V delegó la política colonial primero en manos de sus asesores franceses, luego en las de sus ministros, Tinajero, Alberoni, Pez y Patiño. Estos hombres fueron plenamente conscientes de la importancia de defender la integridad del Imperio y de la necesidad de rentabilizar los mercados coloniales para incrementar los ingresos del Tesoro, y de frenar la ilícita penetración extranjera de los mercados coloniales. Estos objetivos focalizaron la política colonial de las respectivas gobernanzas de los ministros españoles de esta época y sustentan las reformas que estos gobernantes pusieron en marcha en materia de comercio colonial, reconstrucción de la Marina, defensa de los territorios americanos y de la navegación atlántica.

Durante la Guerra de Sucesión llegaron a la Corte reiterados avisos de los virreyes y gobernadores coloniales, también desde Filipinas, la colonia más lejana, denunciando el estado de indefensión y la ausencia de fuerzas navales en las colonias para hacer frente a los ataques violentos y al contrabando, que todas las potencias europeas perpetraron contra los intereses de la Monarquía, aprovechando el estado de indefensión. Después de la guerra, cuando Alberoni y Patiño elaboraron y realizaron los grandes proyectos de recuperación de la Armada, el fruto del enorme esfuerzo, en forma de un considerable recuperado poder naval, se destinó por decisión regia prioritariamente a la política mediterránea, en vez de a cubrir las carencias defensivas del mundo colonial. A pesar de ello, gracias a que los ministros del rey apostaron decididamente por reforzar la defensa del Imperio, se desarrollaron políticas coloniales que compensaron la ausencia de un proyecto defensivo global por parte de la Corona, como fue la decisión de recurrir a corsarios en vez de destacar escuadras de la Armada en América. Gracias a la herencia de Patiño, sus sucesores pudieron continuar y desarrollar muchas de las líneas políticas definidas por él para fomentar la Marina y reforzar la presencia defensiva de la Armada en el espacio colonial. Los grandes

## María Baudot Monroy

cambios llegaron con el marqués de la Ensenada durante el reinado de Fernando VI y con su sucesor Julián de Arriaga, ya en el reinado de Carlos III. Estos ministros desarrollaron nuevas estrategias defensivas y nuevas reformas que dieron un impulso general para defender y rentabilizar el imperio colonial español.



## BIBLIOGRAFÍA

- Alonso Acero, Beatriz. “Defensa del Mediterráneo: escenarios, objetivos y estrategias”. En *Historia Militar de España. Edad Moderna, I. Ultramar y la Marina*, editado por Hugo O’Donnell y Duque de Estrada, t. III, 229-252. Madrid: Comisión española de Historia Militar y Real Academia Española, 2012.
- Alonso Aguilera, Miguel Ángel. *La conquista y el dominio de español de Cerdeña 1717-1720*, Valladolid: Universidad de Valladolid, 1977.
- Baudot Monroy, María. “El regreso de Felipe V a Italia después de la Guerra de Sucesión. La expedición anfibia hispano-inglesa a la Toscana de 1731”. *Revista Universitaria de Historia Militar*, 5, no. 1 (2016): 67-88.
- Baudot Monroy, María. “No siempre enemigos. El viaje del infante don Carlos y la expedición naval hispano-inglesa a Italia en 1731”. *Obradoiro de Historia Moderna*, 26, (2016): 1-32.
- Baudot Monroy, María. *La defensa del Imperio. Julián de Arriaga en la Armada, (1700-1754)*, Madrid: Ministerio de Defensa, Cátedra de Historia Naval de la Universidad de Murcia, 2013.

***La política naval española entre 1700 y 1736.  
La recuperación del poder naval de la Monarquía***

- Bethencourt Massieu, Antonio. *Patiño en la política internacional de Felipe V*. Valladolid: 1954, (obra reeditada en 1998 con el título de *Relaciones de España bajo Felipe V*, Las Palmas).
- Carlos Boutet, Enrique de. “La fundación de la Compañía de Guardias Marinas de Cádiz en 1717”, *Revista de Historia Naval*, no. 139 (2017): 9-38.
- Castro, Concepción de. *A la sombra de Felipe V. José Grimaldo, ministro responsable (1703-1726)*. Madrid: Marcial Pons, 2004.
- Crespo Solana, Ana. “El comercio y la Armada de la Monarquía: La Casa de la Contratación y la Intendencia General de Marina de Cádiz, 1717-1750”. *Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, no. 39 (2001): 63-78.
- Fausta Gallo, Francisca. “El Mediterráneo en el nuevo contexto europeo (1700-1715)”. En *Europa en torno a Utrecht*, editado por Torres Arce, Marina y Truchuelo Susana. Santander: Universidad de Cantabria, 2014.
- Fé Cantó Luís. “El desembarco en Orán en 1732. Aproximación analítica a una operación compleja”. *Revista Universitaria de Historia Militar*, 5, no. 1 (2016): 89-110.
- Glete, Jan. “The seapower of Habsburg Spain and the development of European Navies, 1500-1700”. En *Guerra y Sociedad en la Monarquía hispánica: política, estrategia, y cultura en la Europa moderna, (1500-1700)*, editado por Enrique García Hernán y Davide Maffi. T. 1. Madrid: Fundación Mapfre, Ediciones Laberinto, CSIC, 2006.
- González Enciso, Agustín. “La Marina a la conquista de Italia, 1733-1735”. *Revista de Historia Naval, Cuaderno monográfico*, no. 69 (2014): 15-36.
- Goodman, David. “El dominio del mar y las armadas de la Monarquía”. En *Las sociedades ibéricas y el mar a finales del siglo XVI*, editado por Belenguer Cebriá, Ernesto y Luís Ribot, Vol. II, 365-383. Madrid: Sociedad Estatal Lisboa, 1998.

## María Baudot Monroy

- Goodman, David. *Spanish naval power*. Cambridge: University Press, 1997. Traducción española: *El poderío naval español, (1589-1665)*. Barcelona: Ediciones Península, 2001.
- Guía Marín, Lluís. “Navegando hacia Italia. El reino de Cerdeña en el escenario político resultante de los tratados de Utrecht y Rastatt”. *Cuadernos de Historia Moderna*, (2013): 189-210.
- Hunt, Nadine. “Contraband, free ports and British merchants in the Caribbean world, 1739-1772”. *Diacronie. Studi di Storia Contemporanea*, 13, no. 1 (2103): 2-12.
- Kamen, Henry. “Las ambiciones británicas en el Mediterráneo durante el reinado de Felipe V”. *Memoires de la Real Academia Mallorquina d'Estudis Genealogicos Heráldicos i Históricos*, no. 12 (2002): 29-36.
- Kamen, Henry. *La Guerra de Sucesión en España, 1700-1715*. Barcelona: Grijalbo, 1974.
- Kuethé, Allan. “La política colonial de Felipe V y el Proyecto e 1720”. En *Orbis incognitus: avisos y legajos el Nuevo Mundo*, editado por Fernando Navarro Antolín, vol. 1, 233-243. Huelva: Universidad de Huelva, 2007.
- López Cordón, María Victoria. “Instauración dinástica y reformismo administrativo: la implantación del sistema ministerial”. *Manuscripts*, no. 18 (2000): 93-111.
- Marchena Fernández, Juan. “De las “reliquias” de Felipe V a la gran Armada Oceánica de 1750: guerra y marina durante la primera mitad del siglo XVIII”. En *Estudios de Historia naval. Actitudes y medios en la Real Armada del siglo XVIII*, editado por Juan José Sánchez Baena, Celia Chaín Navarro y Lorena Martínez Solís, 49-90. Madrid: Ministerio de Defensa, Universidad de Murcia, 2011.
- Martínez González, Alfredo José. “Bosques y política naval atlántica: las reformas normativas e institucionales de José Patiño (1717-1736)”. *Revista Hispanoamericana. Real Academia Hispanoamericana de Ciencias, Artes y Letras*, no. 23 (2013): 1-26.
- Martínez Navas, Isabel. “Alberoni y el gobierno de la Monarquía”. *Redur*, no. 8 (2010): 63-110.

***La política naval española entre 1700 y 1736.  
La recuperación del poder naval de la Monarquía***

- Martínez Shaw, Carlos y Marina Alfonso Mola. “Defensa naval de los reinos de Indias”. En *Historia Militar de España. Edad Moderna, I. Ultramar y la Marina*, editado por Hugo O’Donnell y Duque de Estrada, t. III, 121-142. Madrid: Comisión Española de Historia Militar y Real Academia Española, 2012.
- Merino Navarro, José Patricio. *La Armada española en el siglo XVIII*. Madrid: Fundación Universitaria Española, 1981.
- Mira Ceballos, Esteban. *Las armadas imperiales. La guerra en el mar en tiempos de Carlos V y Felipe II*. Madrid: La Esfera de los libros, 2005.
- O’Donnell y Duque de Estrada, Hugo. “Función militar de las flotas de Indias”. En *Historia Militar de España. Edad Moderna, I. Ultramar y la Marina*, editado por Hugo O’Donnell y Duque de Estrada, t. III, 81-119. Madrid: Comisión Española de Historia Militar y Real Academia Española, 2012.
- O’Donnell y Duque de Estrada, Hugo. “Nacimiento y desarrollo de la Armada naval”. En *Felipe V y su tiempo: Congreso internacional*, editado por Eliseo Serrano Martín, vol. I, 683-702. Zaragoza: Institución Fernando El Católico, CSIC, 2004.
- Olesa Muñido, Francisco Felipe. *La organización naval de los Estados mediterráneos y en especial de España durante los siglos XVI y XVII*, 2 vols. Madrid: Editorial Naval, 1968.
- Oliva Melgar, José María. “La metrópoli sin territorio. ¿Crisis del comercio de Indias en el siglo XVII o pérdida del control del monopolio?”. En *El sistema atlántico español (siglos XVII y XVIII)*, editado por Martínez Shaw, Carlos y Oliva Melgar, José María, 19-73. Madrid: Marcial Pons, 2005.
- Ozanam, Didier. “La política exterior de España en tiempo de Felipe V y de Fernando VI”. En *Historia de España de Ramón Menéndez Pidal*, t. XXIX-1, 457-507. Madrid: Espasa Calpe, 1985.
- Pares, Richard. *War and Trade in the West Indies, 1739-1763*. Oxford: Clarendon Press, 1936.
- Pascual Ramos, Eduardo. “Preparativos y disposiciones de Felipe V para la expedición a Mallorca de 1715”. En *Actas de la XI Reunión científica de la Fundación Española de Historia Moderna*, editado por Jiménez Estrella, Antonio y Lozano



## María Baudot Monroy

- Navarro, Julián José, vol. II, 1169-1275. Granada: Universidad de Granada, 2012.
- Pérez Fernández-Turégano, Carlos. “La fiscalización económica en la Marina española del siglo XVIII”. En *La Hacienda militar. 500 años de intervención en las Fuerzas Armadas*, editado por Juan Miguel Teijero de la Rosa, 305-424. Madrid: Ministerio de Defensa, 2005.
- Pérez Fernández-Turégano, Carlos. *Patiño y las reformas de la Administración en el reinado de Felipe V*. Madrid: Ministerio de Defensa, 2006.
- Pérez-Mallaína Bueno, Pablo-Emilio. “La Marina de Guerra española en los comienzos del siglo XVIII (1700-1718)”. *Revista General de Marina*, (1980): 137-155.
- Pérez-Mallaína Bueno, Pablo-Emilio. *Política naval en el Atlántico, 1700-1715*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispanoamericanos, CSIC, 1982.
- Perona Tomás, Dionisio. *Los orígenes del Ministerio de Marina. La Secretaría de Estado y del Despacho de Marina, 1714-1804*. Madrid: Ministerio de Marina, 1998.
- Pulido Bueno, Ildelfonso. *José Patiño. El inicio del gobierno político-económico ilustrado en España*. Huelva: Universidad de Huelva, 1998.
- Sallés Vilaseca, Núria. “Los secretarios del Despacho y el Consejo de Gabinete de Felipe V: Diseños de una Nueva Planta en la Administración Central (1700-1717)”. *Magallánica. Revista de Historia Moderna* 5, no. 9 (2018): 7-38.
- Serrano Álvarez, José Manuel. “Juan de Acosta y la construcción naval en el astillero de La Habana”. *Revista de Historia Naval*, no. 93 (2006): 7-31.
- Serrano Álvarez, José Manuel. *El astillero de La Habana en el siglo XVIII. Historia y construcción naval, 1700-1805*. Madrid: Ministerio de Defensa, 2018.
- Serrano Álvarez, José Manuel. *El astillero de La Habana y la construcción naval militar (1700-1750)*. Madrid: Instituto de Historia y Cultura Naval, 2008.
- Storrs, Christopher. *La resistencia de la Monarquía hispánica, 1665-1700*. Madrid: Editorial Actas, 2013.
- Váldez-Bubnov, Iván. “De Monségur a Uztáriz. El origen de las reformas navales de Felipe V, 1712-1726”. En *Historia del pensamiento económico. Testimonios*,

*La política naval española entre 1700 y 1736.  
La recuperación del poder naval de la Monarquía*

*proyectos y polémicas*, editado por Martínez López-Cano, María Pilar. México: UNAM, Instituto de Investigaciones D. Luis Mora, 2009.

Váldez-Bubnov, Iván. *Poder naval y modernización del Estado: política de construcción naval española (siglos XVI-XVIII)*. México: UNAM, Iberoamericana, 2011.

Walker, Geoffrey. *Política Española y comercio colonial, 1700-1789*. Barcelona: Ariel 1978.