



Santísima Trinidad

belleza del *Santísima Trinidad*, espectacular por sus dimensiones, armamento y decoración de la proa y popa, era inversa a sus condiciones de maniobrabilidad, por lo que fue objeto de varias reformas para tratar de solucionar sus inconvenientes. A pesar de todo, siempre fue la presa más deseada de las marinas enemigas.

Carlos III conocía la importancia de disponer una armada lo suficientemente bien preparada, ágil y moderna como para mantener las comunicaciones entre los distantes territorios de la monarquía. No debe olvidarse que anteriormente había ostentado la corona de Nápoles, Parma y Sicilia, cuya supervivencia dependía en gran medida de la seguridad del mar. Este extraordinario esfuerzo de los Borbones para dotar a España de una marina de guerra suficiente tuvo como resultado que a lo largo del siglo XVIII sirvieran en la misma unos seis centenares de barcos, que constituyeron la culminación de la construcción naval de guerra a vela.

Tras la separación de Jorge Juan de sus responsabilidades en la renovación de la Marina, coincidiendo con el relevo del marqués de la Ensenada, un nuevo gusto en la construcción naval aparecería a continuación, el "sistema francés", seguido en España a partir de los años sesenta del siglo XVIII, de acuerdo con las directrices de François Gautier que defendían la superioridad de prestaciones de los barcos de mayor eslora y menor manga. La opinión de Gautier, que apoyaba Carlos III, logró la modificación de dos navíos que se encontraban en construcción en Guarnizo, el *San Juan Nepomuce-*

*no* y el *San Pascual*, lográndose un diseño mixto de excelentes resultados. Sin embargo, los once navíos construidos a continuación entre 1767 y 1770, de puro diseño francés, pusieron de manifiesto ciertos defectos estructurales, entre ellos, su inestabilidad (por insuficiente eslora) y mal comportamiento en caso de mal tiempo, pues la excesiva escora del barco obligaba a cerrar las portas de los cañones de la cubierta inferior y, por lo tanto, quedaban inservibles para la

batalla.

Tras el fallecimiento de Gautier, el ingeniero José Romero Fernández de Landa fue el responsable de dirigir la construcción naval hispana a un lugar destacado, pudiéramos decir que la mejor del mundo, recogiendo los aspectos positivos de ambos sistemas: inglés, francés, y incorporando las mejoras fruto de su propia experiencia. Entre sus barcos, destaca el *San Ildefonso* (de 74 cañones) uno de los más perfectos de la historia del navío.

En 1795, año de la firma del Tratado de Paz de Basilea con Francia, la Armada española tenía 76 navíos, 50 fragatas y 49 corbetas, de buen diseño y en condiciones de servicio. Dos años después, en 1797, la botadura del navío *Argonauta* marcó la paralización de aquella encomiable política de regeneración de la Marina iniciada en tiempos de Felipe V. Veinte años habrá que esperar para que la Armada reciba nuevos barcos. Ello deja de manifiesto que los barcos de la Guerra de la Independencia constituyeran los restos de aquella Armada que sólo había visto disminuir sus unidades de forma alarmante en un periodo de trece años:

Si comparamos el número de navíos disponibles en 1807 y 1808 es posible apreciar el carácter ciertamente dramático de la situación: de los 42 navíos en servicio el primer año, pasaron a 16. Obviamente, la penuria de la flota no era más que el reflejo de la del conjunto de la Armada a la que ya en 1802 el

Tesoro Público adeudaba 272 millones de reales. Consecuencia directa de tal circunstancia fue la falta de pago al personal de la Armada, al que en 1805 se debían con carácter generalizado 3 pagas, deuda que al final de la Guerra de la Independencia había alcanzado las 33 mensualidades<sup>6</sup>.

La Marina ocuparía un lugar secundario en una guerra en la que las principales batallas tendrían lugar tierra adentro. De hecho, muchos oficiales y marinería no dudaron en unirse a las fuerzas del ejército de tierra para combatir a los franceses. A pesar de ello, es necesario recordar la captura, en 1808, de la flota francesa del almirante Rosilly que se hallaba en Cádiz desde octubre de 1805, mediante una operación conjunta de mar y tierra que consiguió hacerse con la totalidad de la flota enemiga y un considerable botín que incluía 456 cañones.

Esta acción naval constituyó una de las claves de la victoria de Bailén, al abortar la posibilidad de que el ejército francés fuera ayudado desde el oeste, a retaguardia del enemigo<sup>7</sup>. La Marina proporcionó también una ayuda logística fundamental: sus arsenales, sus depósitos e incluso las bodegas de sus barcos fueron vaciados para apoyar las necesidades del ejército de tierra<sup>8</sup>.

Al final de la contienda la Armada había prácticamente desaparecido; así lo manifestó don José Vázquez de Figueroa en la memoria que presentó a la Regencia el 20 de octubre de 1812: "...no hay arsenales y no navegan los buques porque el erario no puede costear semejante gasto"<sup>9</sup>.

<i>Pérdidas de barcos de la Armada española (1795-1808)</i>		
Año	Lugar	Nº bajas
1797	Batalla del Cabo San Vicente	4
Varios	Caribe	15
Varios	Mediterráneo	6
Varios	Atlántico	10
1800	Entrega a Francia	6
1805	Batalla de Trafalgar	10
Varios	Desguace inservibles en La Carraca y El Ferrol	9
<b>TOTAL BAJAS</b>		<b>60</b>

6.- BORDEJÉ Y MORENCOS, F. Fernando de, *Crónica de la Marina Española en el siglo XIX, 1880-1868*. Madrid: Ministerio de Defensa, T. 1, p. 28

7.- CERVERA PERY, José, *Marina y política en la España del siglo XIX*. Madrid: Editorial San Martín, 1979, p. 42

8.- Los arsenales de Cartagena y otros proporcionaron 110 cañones, 56.000 fusiles, 1.800 carabinas, 16.000 pistolas, 24.000 sables y 10.000 cuchillos; en

BORDEJÉ Y MORENCIA, F. Fernando de, *Crónica de la Marina Española...*, cit. p.58

9.- *Ibid.*, p. 63