

Ferrol: Poder marítimo, poder naval

José María Blanco Núñez*

Entendemos los profesionales de la Armada, y así lo hemos definido, el Poder Marítimo como la capacidad que posee una Nación para usar la mar, en su acción de proyección política, económica y cultural.

Comprende su ecuación el conjunto de factores que condicionan el logro de los objetivos políticos en el campo de los intereses marítimos, intereses cuya determinación, desarrollo o seguridad se hallan vinculados a la utilización de la mar.

Dichos factores son:

- La conciencia marítima o, según Mahan, carácter nacional: Comprensión del grado en que se depende del mar para la vida y la seguridad.
- Complejo geomarítimo:
 - Situación geográfica.
 - Configuración física.
 - Marina Mercante (Comercial, pesquera y deportiva).
- Poder Naval= Buques + Bases.
- Infraestructura explotadora de los recursos del mar.
- Potencial económico.

Vemos pues que el poder marítimo es una variable de alcance nacional y el naval uno de los factores que entran en su fórmula, por eso les habrá parecido algo pretencioso el título de mi conferencia que pretende explicarles la influencia en dichos poderes de esta Ciudad, «upon History», que diría el Maestro Mahan.

(*) Capitán de Navío.

En el principio fue Gelmírez, que sufrió por el mar y pensó en defenderse en su seno...; en Sevilla, Bonifaz entró con su Marina Castellana, pero fue un gallego, Payo Gómez Charino, el que cortó la talanquera mora... Luego, el Rey Sabio nos definió: «Sea Flota como hueste mayor, sea la Armada como cabalgada» en la II.^a de sus célebres partidas, luego fue el Descubrimiento; después, los Austrias, que implantaron un sistema de Armadas específicas para misiones concretas, Armadas de Capitán General y Almirante, con Capitanes de Mar y Guerra ejerciendo el mando de los navíos que, haciendo poder naval, destruían el marítimo al anular el factor Marina Mercante, pues normalmente las escuadras se armaban requisando los buques de los armadores los cuales, previamente, habían recibido créditos para la construcción, estableciéndose un difícil círculo vicioso que explica con precisión Fernández Duro en sus «Disquisiciones Náuticas». Y, por fin, los Borbones. Cuando llegan hay muy poco de Naval y casi nada de Marítimo. España, en el cenit de su Imperio, había olvidado, descuidado y no había comprendido que, para mantenerlo, necesitaba mandar en las rutas marítimas. Es decir, cumplir el primer mandamiento de la Estrategia Naval: «Mantener abiertas las líneas de comunicación propias y negar al enemigo el uso de las suyas».

Con Don Felipe V instalado en el trono, Alberoni propone la creación de una marina capaz de sostener los intereses de la Corona, cuando toda la nación comenzaba a llorar con amargura la pérdida de Gibraltar, entonces aparece en escena, estamos ahora a 25 de enero de 1717, un Intendente del Ejército al que se confía dicha creación y nace la Real Armada «à forte inspiration française».

El Decreto de nombramiento de Patiño como Intendente General, aunque faltaban casi dos siglos para que los estrategas navales lo modelizaran, siguiendo la corriente que marcó Clausewitz, contiene algunos de los ingredientes de los poderes marítimo y naval, por eso lo leeremos en parte:

«Entre las obligaciones de la Intendencia General de Marina figuran, todo lo que mira a la fábrica de bajeles, su carena y composición, provisión de víveres, compra de pertrechos, razón del consumo... debe velar sobre el buen régimen y adelantamiento de las fábricas que Yo mandare establecer en los parajes que fueren más a propósito, así de bajeles, como de jarcia, lona y lo demás concerniente a su construcción y armamento, en el cuidado de los almacenes y de lo que, de cualquier género, que no se embarque en los navíos y quede existente en ellos y en el que arreglándose a la forma que quedare establecida prevenga lo conveniente a efecto de que en cualquier parte que lleguen mis Reales Armadas, Escuadras y Navíos sueltos, encuentren lo necesario para el curso de su navegación...; debiendo atender a que se lleven con toda exactitud los asuntos que se le provinieron de las expresadas fábricas de artillería, cordaje, velamen, víveres y demás necesario para el avío y surtimiento de dichas mis Reales Armadas y Escuadras...; siendo igualmente de su cuidado la conservación de los montes y plantíos... y la plantifica-

ción de los árboles para que cuando sea menester se corten, o ya sea para construcción de bajeles o ya para carenas».

Es decir estaba naciendo un Ministro del Ramo (al que llegó en 1726) con vocación Universal, como luego se le denominó, usando la cuarta acepción que tiene hoy en día la palabra: Que lo comprende todo en la especie de que se habla; pues todo el Universo de lo necesario para constituir un poder Naval, era responsabilidad de tal Ministro y los recursos, es decir, los demás factores del poder Marítimo quedaban a su cuidado, incluso el del personal en su versión de recluta de la marinería que, como luego veremos cuando expliquemos algo de la Matrícula de Mar, quedó a sus enteras órdenes.

¿Y como involucró Patiño a esta Ría y a esta pequeña Aldea de pescadores en la que nos encontramos, pues estamos en Ferrol Viejo, tributaria de los Condes de Andrade y Lemos, en los factores del Poder Marítimo? Pues como todo Ministro, poniendo a la firma de la Real Mano una Real Orden, el 5 de diciembre de 1726, que dispuso la creación de un Arsenal en la Villa de la Graña (en la orilla Norte de esta ría) sobre la base del proyecto de formación de tres puertos militares para el abrigo de las escuadras y almacenes de las circunscripciones marítimas de las costas del Norte, Sur y Este de la península, que enseguida fueron los Departamentos Marítimos de Cádiz, Ferrol y Cartagena (este último creado por R.O. de 5 de julio de 1728).

La Graña duró poco como Arsenal principal, pues sus fondos son grandes y además el monte impedía el trazado de una Ciudad «ad-hoc» para los menesteres del gran puerto militar que se pretendía; y así, después de haber botado tres navíos, algunas fragatas y varios menores, en 1740 se ordena su mudanza a los terrenos próximos al «esteiro» (estero) que forma el río del Tronco en su desembocadura.

En 1744 gana a los ingleses, el Combate de Cabo Sició o de Tolón, Don Juan José Navarro de Viana, desde entonces Marqués de la Victoria y, desde entonces también, mandamás de la rama militar de la Armada y enemigo declarado de Ferrol. Don Juan José trajo desde Nápoles a Nuestro Señor Don Carlos el Tercero, lo cual tuvo muchísimas implicancias, como dicen nuestros hermanos argentinos, porque gaditano acérrimo como era, pretendía que dos Departamentos a caballo del Estrecho eran suficientes, ignorando la importancia estratégica de los accesos al Canal de la Manga, que por traidora traducción decimos de la Mancha, que son los accesos a Europa (hoy en el lenguaje de la OTAN conocidos pomposamente por los CHANEL APPROCHES); ignorando los generales del Oeste que hicieron llegar la noticia del Descubrimiento en primer lugar a Bayona de Vigo, despreciando la alianza anglo-lusitana que suponía la utilización de Lisboa como Base Naval Inglesa efectiva, y olvidando la importancia de la contribución del Cantábrico al poder marítimo, contribución que, repito, es uno de los objetivos de esta conferencia.

Don Juan José se cargó con su «DISCURSOS Y DIFERENTES PUNTOS PARTICULARMENTE SOBRE LA MARINA QUE EXPONE A LOS REALES PIES DE S.M. EL

MARQUÉS DE LA VICTORIA, CAPITÁN GENERAL DE LA REAL ARMADA» y que firmó en 8 de diciembre de 1761, si no el trazado, sí la belleza urbanística de la Ciudad de Ferrol, comenzada a construir por la Armada, por otra R.O. de 25 de marzo de ese mismo año, pero no precipitemos acontecimientos, volvamos a la Ría y dejemos para más adelante las críticas de Don Juan José.

Desde 1730 el recién creado Departamento cuenta con Capitán General, Don Francisco Cornejo, que lo fue hasta 1737, con mando desde el Miño al Bidasoa y con un Intendente o Ministro Principal de Marina, con Jurisdicción propia, que debía desarrollar las misiones encomendadas al Cuerpo de Ministerio que leímos en el Título de Patiño. Bien Cornejo o quizás el Intendente, consiguieron una Real Orden, en 21 de noviembre de 1733, por la cual la Corona incorporó a sus dominios la jurisdicción, señoría, vasallaje y derechos jurisdiccionales de las antiguas Villas de La Graña y Ferrol, que hasta entonces pertenecían a la casa de los Condes de Lemos y Andrade. Esto no es baladí, pues supuso la incorporación de mano de obra campesina a los trabajos de los arsenales y la posibilidad de crear arbitrios a beneficio de las construcciones en curso.

¿Rivales de Ferrol?, muchos, el Real Astillero de Guarnizo, en la Bahía de Santander, comenzado en los Austrias, en 1646, tras haber incendiado los franceses el de Colindres (1635) y que construyó excelentes Navíos y Fragatas hasta finales del XVIII, y que contaba además con las cercanas fábricas de cañones de Lierganes y La Cavada. Guarnizo se resistió a cerrar como Astillero Naval Militar, hasta 1768, año en que entregó el navío «Santo Domingo» de 70 cañones, construido por el famoso Romero Landa, por supuesto con su sistema. Vigo, donde la excelencia de la Ría es obvia, los recursos amplios, pero donde la frontera lusitana estaba demasiado cerca y ya comentamos la alianza que acaba de celebrar el quinientos aniversario. Gijón, que gracias a Dios no cuajó, pues aún tenemos en el recuerdo el horror de sus resacas antes de la construcción del gran Musel..., pero que tuvo muchísimos adeptos y algún puerto más del Norte que se me olvidará, pero ¿estuvo Ferrol bien elegido? Recordemos los preceptos doctrinales:

Para determinar la fuerza militar de una plaza se debe analizar su situación geográfica, su fuerza militar, tanto ofensiva como defensiva, y los recursos del país donde está enclavada.

Ferrol, en la derrota velera de Finisterre al Canal, dado que en todas las estaciones los vientos dominantes son SW o NE, en el extremo de la que regresa de las Antillas por los generales del Oeste, ya comentados y recuerden de paso que fue el viento que trajo los galeones a Rande, beneficiario de la corriente del Golfo, es la Ría, de las que pueden dar cabida a grandes flotas, más lejana a la frontera portuguesa, con la boca más fácil de proteger y con la vecindad de la Ría de Ares que permite resolver, como luego se demostró, con eficacia, el problema de la concentración.

Su valor defensivo contra ataques venidos de la mar, ha sido bendecido por casi tres siglos de tranquilidad y cuando el inglés lo pretendió en agosto de 1800, mala la hubo...

La verdad es que el haber levantado baluartes, fortalezas o castillos, como se hizo, en cada punto posible de virada para los buques que pretendiesen forzar el puerto, lo convirtieron en inexpugnable. Al aparecer el factor aéreo, la artillería de costa a emplazamiento fijo ha muerto, pero existen baterías móviles que hacen fácilmente defendible la Base, en cuanto a la posibilidad de embotellamiento, los grandes fondos y la correntada que provoca la marea, han sido siempre garantía suficiente. Las playas para desembarcos en la vecina Costa son difíciles, muy difíciles y me vuelvo a remitir al inglés, que realizó la proeza marinera de Doniños, frustrada en parte por el barómetro y ¡estábamos en agosto!, de cualquier forma, dadas las alturas que las dominan, son de fácil protección.

En cuanto a su defensa contra ataques venidos de la tierra, ya saben ustedes la inaccesibilidad proverbial de Galicia ¿por dónde han venido a Ferrol, por el Manzanal y Piedrafita, o por las portillas del Padornelo y la Canda, quizás por la Costa? Les recuerdo al respecto que hasta muy entrado el XIX no había camino real de Ferrol a Gijón por dicha vereda, luego vinieron la carretera y el ferrocarril estratégico, ambos en este Siglo.

El valor ofensivo de un puerto se mide por su capacidad para concentrar escuadras y convoyes, facilitar sus arribadas y partidas y poder proporcionar a la Fuerza Naval apoyo durante las operaciones.

Ferrol se doctoró en concentraciones a finales del XVIII, aunque ya cuando lo de la Invencible había jugado su papel, de lo cual se derivó la construcción de la batería baja del actual Castillo de San Felipe.

Leamos a Castex:

«Durante la guerra de la Independencia Americana, la concentración de fuerzas españolas y francesas tuvo lugar en puertos españoles, sea delante de Ferrol, sea cerca de Cádiz, en 1779, 1781, y 1782, antes de los cruceros de la escuadra combinada en la Mancha, lo cual tuvo un efecto estratégico de lo más feliz», se refiere el Almirante al desbloqueo de los puertos norteamericanos por la Armada Inglesa que tuvo que acudir a las «home-waters» posibilitando el abastecimiento de los entonces rebeldes.

Por supuesto que antes de éstas hubo otras concentraciones pero las he escogido por la trascendencia que tuvieron para la Historia del Universo.

La plataforma continental, por desgracia para la pesca, no es muy amplia en el litoral gallego, se extiende en media hasta 10 millas de la costa, lo que facilita las tareas de la moderna guerra de minas, las cuales por supuesto no existían en el XVIII, pero hasta en esto acertaron los pro-Ferrol. Digo esto a tenor de la facilidad en arribadas y zarpadas que, cuando la vela, tenían el

inconveniente del remolque a fuerza de brazos, hasta dejar los navíos libres de puntas y bajos.

En cuanto al apoyo a las operaciones pasaré a la Historia novísima para decirles que durante el despliegue en el Adriático, de mi añorada «Cataluña», en la primavera pasada, todo el apoyo, técnico, de aprovisionamiento de repuestos y pertrechos y de equipos de reparación urgente de averías, los recibí de este Arsenal en el que se encuentran ahora, con total eficacia.

Los recursos del «interland» ferrolano, en el día «ferrolterra», han mejorado desde que Don Juan José escribió: «sus inmediateciones son el terreno más árido y pobre de Galicia...» a lo cual seguía un alegato contradictorio:

«...el no tener fuentes abundantes, llover los siete meses del año, estar rodeado de montes altos, por lo que amanece tarde y anochece temprano, frío más que regular, humedad no combatible...» .

Corrijamos de una vez por todas al ilustrísimo gaditano:

Según el Derrotero de esta costa de 1993, publicado por nuestro Instituto Hidrográfico, el Observatorio de Monte Ventoso, el punto más duro climáticamente de Ferrol, registra de media anual:

149 días de lluvia, 4 de granizo y 9 de tormenta, además de 72 de niebla, magnífica para la defensiva...

Por tanto, en Ferrol llueve solamente CINCO MESES Y MEDIO al año. Que ya está bien de desprestigio...

La importancia de la realidad estratégica actual de lo que hoy llamamos Zona Marítima del Cantábrico, la dejó definida en las páginas de la R.G.M (mayo-86) el antiguo Capitán General y actual flamante académico, el Almirante Don Eliseo Álvarez Arenas:

«...la circunstancia de estar situada entre la costa W de Portugal de un lado y la costa francesa del Golfo de Vizcaya del otro, queda ensombrecida por la gravedad subrayadamente estratégica de otra, constituida por dos áreas de inmensa importancia en la estrategia atlántica, cuales son el Triángulo Atlántico español —Azores, Estrecho, Canarias— y lo que pudiéramos llamar «embudo» de acceso occidental al Canal de la Mancha y al Mar de Irlanda. La Zona Marítima del Cantábrico está en relación estratégica ventajosa frente a ambas, lo que significa que su influencia conjugada sobre esas dos áreas tan necesarias para Europa es relevante para la solución de los problemas más serios de estrategia general y naval del Atlántico Norte».

Creo pues firmemente, que Ferrol estuvo bien escogido y PITT lo refrendó con su famosa frase: «Si Ferrol fuera inglés, lo rodearía con murallas de plata».

Dijimos antes que en 1740 se decide cambiar el Astillero de La Graña a Esteiro, la creación de Poder Naval se acelera y se dispara a partir del 21 de mayo de 1743, en que es nombrado Ministro de Marina un antiguo Intendente de La Graña y de Guarnizo, Don Zenón de Somodevilla, a la sazón Intendente y Secretario del Consejo del Infante Almirante y enseguida Duque de Parma, en sus campañas de Lombardía y Saboya, que ya era Marqués de la Ensenada por obra del que luego sería Carlos III de España, en su campaña para ser Carlos VII de Nápoles y Sicilia.

Por R.O. de 14 de enero de 1750 se aprobó el plano y proyecto del Arsenal de Ferrol, del que fue autor el Jefe de Escuadra Don Cosme Álvarez y, al día siguiente, otra dispone su ejecución, ordenando además que la dársena que se construya sea capaz para 70 navíos de línea y que una vez terminada se proceda a la construcción de diques y demás dependencias. Se construyó en las riberas del campo de la Magdalena y no nació unido al Astillero, como lo está ahora. Las obras se dieron por terminadas en 1770, pero en realidad continuaron hasta 1785.

La prueba para mí más evidente, de la maravilla realizada, consiste en que casi todo lo entonces levantado está, mejorado, ampliado o modernizado si quieren, en funcionamiento, la mayoría de las veces con cometidos muy distintos, como es lógico, por ejemplo este salón donde estamos fue en su día pañol de velamen pero sobre todo, la famosa dársena para 70 navíos ha llegado a albergar tres Acorazados, varios cruceros, y ahora un portaaviones sin problema alguno.

Retomemos el hilo, en 1751, finalizadas las gradas de Esteiro, se botan el «San Fernando» y el «Asia»; y, al año siguiente, se ponen las quillas de la serie conocida por el «apostolado» por su número, que no por sus nombres. En esos días llega a Ferrol destinado Don Jorge Juan y Santacilia, nada menos.

Desde entonces y hasta rematarse el Siglo, con exoneraciones o sin ellas, con Embajadores Ingleses o sin ellos, con la obra de los grandes ministros, Ensenada, Arriaga, Castejón y Valdés, la curva de material va en aumento continuo hasta el máximo de 1.793, marcado espectacularmente por la ocupación de Tolón por la flota combinada de Hood y Lángara, por una vez aliados, que la abandonaron en la víspera de la Nochebuena, por culpa de la decidida acción de un pequeño Capitán de Artillería llamado Buonaparte... Sin embargo, Don Zenón ya se había preocupado por la escasez del personal, y expuso al Rey:

«...yo no diré que pueda V.M tener en pocos años una marina que compita con la de Inglaterra, porque aunque hubiera caudales para hacerla no hay gente para tripularla; pero sí que es fácil a V.M. tener el número de bajeles que basta para que unidos a los de Francia se prive a los ingleses del dominio que han adquirido sobre el mar» con lo cual el Marqués, además de definir, al revés, el famoso «Two

POWERS STANDAR», estaba poniendo el dedo en una llaga que vamos a tratar a continuación».

EL RECURSO HUMANO O DEL PERSONAL

Nos lanzamos a fundar un Imperio Ultramarino y armamos flotas (convoyes) y Escuadras que las protegieran y fuimos incapaces de organizar un sistema de recluta de marinería eficaz.

Tuvo que pasar poco más de un siglo, desde el Descubrimiento, para que viese la luz la primera Ordenanza de Matrícula de Mar, promulgada en 1607.

En el XVI, en casi todas las funciones de mar y para casi todos los cometidos que se realizan a bordo, eran preferidos los naturales de la costa guipuzcoana, que por supuesto no tenía idénticos límites que la actual provincia de San Sebastián.

Ya el Rey Católico, cuando tuvo que recuperar de las garras otomanas la estratégica plaza de Otranto que guarda el estrecho de tal nombre, donde hoy día nuestras fragatas bloquean el tráfico dirigido a la Ex-Yugoslavia por imperativo del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, recurrió al Cantábrico y sabemos que: «Entre las cincuenta embarcaciones que puso el país cantábrico y concurrieron a la toma de Otranto en el Reyno de Nápoles... catorce eran de Lequeitio». Por ello, no es de extrañar que esa primera Ordenanza se dictase en primer lugar para los naturales de tal provincia y ¿por qué ellos?, por pescadores de altura, sin duda, aunque no se conocía entonces el dichoso fletán, sí era de lo más habitual, en todo el Norte peninsular, la captura de cetáceos. Recordaré de pasada que los escudos nobiliarios de Fuenterrabia, Guetaria, Motrico, Bermeo, Lequeitio y Laredo, tienen como animal heráldico en alguno de sus cuarteles y de una u otra forma, ballenas arponeadas o por arponear con barcos de distintas tipos a su captura.

Los vascos, además, dado su franco-españolismo eludían levas y guerras amparados en esa particularidad y Fernández Duro nos da ejemplos de algunas en las que contendían Francia y España, en las que los pescadores de ambos lados del Bidasoa pescaban el «gran lenguado» con toda tranquilidad. Su reputación de buenos marineros estaba acreditadísima desde los orígenes de la Marina de Castilla y siempre se procuró su recluta con preferencia a los de otros litorales. Del uso nace el abuso pero en doble dirección, pues si bien los Reyes no cumplían sus promesas de mejoras y buenos sueldos a los matriculados, las cofradías y ayuntamientos también engañaban al Poder Central, enviando como marineros a pobres labradores del interior, por la sencillísima razón de que obtenían más dinero por sus matriculados en los diversos ramos de las industrias náuticas, que de un suelo mal gestionado y pobre.

Perdónenme el inciso pero la tragedia de la bisectriz divisoria de las aguas franco-españolas, que ha dejado del lado galo prácticamente toda la

plataforma continental, donde la merluza y el besugo buscan abrigo, ha disminuido nuestro Poder Marítimo en beneficio del transpirenaico vecino. Pero éste es problema muy reciente.

La decadencia de los Austrias y su trágico final, la Guerra de Sucesión, hacen languidecer este pilar del Poder Marítimo y cuando los Borbones deciden la creación de una Armada Real que vele por todos sus intereses en 1717, promulgan otra matrícula de mar que, por supuesto, comienza por Guipúzcoa. La redactó el famosísimo Don Antonio Gaztañeta (Mal marino y magnífico constructor) y está fechado en 1717.

En 1726, cuando se van a acometer las obras de los Arsenales y ya la voluntad de creación de un Poder Naval está clara en todos, se intenta una nueva matrícula de mar, en la que, por R.O. del 29 de agosto de ese año, se dispone que : «libren del sorteo de quintas por la recluta de los ejércitos de tierra a los que ingresaran en las matrículas marítimas...».

El año 1737, se publica la Ordenanza del Infante Almirante, hijo de Felipe V, cuya exposición de motivos no tiene desperdicio, pues es un compendio de Poder Marítimo. Comienza honrando a la Institución, con el nombramiento de su hijo Don Felipe como Almirante General de todas las fuerzas marítimas, confirma la exención de quintas, de cargas concejiles, les confirma en la jurisdicción del Almirantazgo, admite al real Servicio en los bajeles a los extranjeros Católicos. A los no matriculados se les veda el acceso a las industrias marítimas, y a los Convoyes de Indias, prevee jubilaciones y recompensas, pagas anticipadas y dietas de tránsito y bagajes... En fin una Ordenanza moderna y ambiciosa.

Pero el Rey propone y los hombres disponen; y los Alcaldes acataban y no cumplían y Hacienda no pagaba...

Ensenada, además, manda censar la población en todo el territorio español y sale un dato descorazonador pues en 1749, vivían en la Península y Archipiélagos, 7.473.000 españoles. Como el Ministro proponía un Ejército de 186.500 hombres y una Armada de 80.000, las cuentas no salían y esta despoblación endémica, unida a los males ya señalados, *hicieron que*, en frase que se hizo famosa: «se vaciasen los presidios por las escotillas mayores de los navíos». Y así fue imposible formar dotaciones duraderas, sanas física y moralmente y adiestradas, lo que desembocó, a la postre, en la tragedia de Trafalgar.

Para concluir veamos estos cuadros resumen:

Departamento de Cádiz	Marinería	Departamento de Ferrol	Marinería	Departamento de Cartagena	Marinería	Extracto	Marinería
Provincia de Cádiz.....	2.698	Provincia de Ferrol..	2.118	Prov. de Cartagena ..	1.967	Depart. de Cádiz.....	10.479
» Ayamonte.....	1.887	» Pontevedra ..	7.139	» Vera.....	459	» Cartagena.....	23.216
» Sevilla.....	995	» Coruña.....	2.098	» Alicante.....	1.876	» Ferrol.....	17.686
» San Lúcar.....	6.993	» Vivero.....	938	» Valencia.....	2.144		
» Málaga.....	1.685	» Avilés.....	1.596	» Tortosa.....	544	Total de la marinería	} 51.381
» Tarifa.....	802	» Rivadesella.....	504	» Tarragona.....	2.649	de España e Islas.....	
» Motril.....	452	» Santander.....	1.074	» Mataró.....	4.412	Baleares sin contar	
» Almería.....	547	» Vizcaya (Bilbao).....	1.212	» Rosas.....	2.602	la maestranza.....	
Total sin incluir la de las Canarias.....	10.479	» Guipúzcoa.. (S. Sebastián).....	1.007	» Barcelona.....	1.473		
		TOTAL.....	17.686	» Mallorca.....	3.987	Déficit = Chusma = 59.619	
				» Mahón.....	1.103		
				TOTAL.....	23.216		

NOTA: En el año siguiente había 60.407, de los cuales, deduciendo 7.260 de la maestranza, arrojan el resultado de 53.147 sólo de marinería. (Véase *Est. genet.—años corresp.*).

Estado numérico de los buques de la Real Armada de 1798

Clasificación y número de buques		Tripulación de cada uno por término medio	TOTAL
Navíos.....	76	800	60.800
Fragadas.....	51	350	17.850
Corbetas.....	10	200	2.000
Jabeques.....	9		
Urcas.....	16		
Bergantines.....	43		
Paquebotes.....	5		
Balandras.....	7		
Lugres.....	1		
Goletas.....	10		18.000
Galeras.....	4		
Galeotas.....	2		
Tartanas.....	5		
Barcos remontados.....	12		
Lanchas de fuerza.....	57		
Pataches.....	3		
Total.....	311	Total de tripulaciones.....	98.650

AÑO DE 1798.

Número de buques de la Real Armada	Gente indispensable para tripularlos y para arsenales, pontones y otras necesidades de la Marina	Población de España	Gasto anual aproximado de la Marina
76 navíos, 51 fragatas y 184 buques menores.....	111.000 hombres	8.000.000	365.000.000

En cuanto a la Oficialidad, la creación de la Real Compañía de Guardiamarinas en Cádiz, a la que el único pero que se le puede poner es el de una formación más científica que marinera y militar, demostró, quizás por azar, la disposición del Cantábrico, pues recibida la Real Orden de admisión de Caballeros por el Príncipe de Yale, Capitán General de San Sebastián, con antelación a las demás Capitanías, el primer Guardiamarina que sentó plaza en Cádiz fue su hijo (predicación con el ejemplo) y con él cien Caballeros de la provincia, como pueden comprobar en el Catálogo Valgoma-Finestrat y en un precioso artículo del Almirante Guillén que se titula así: «Los cien primeros Caballeros Guardias Marinas».

En 1777 se forman las Reales Compañías de Cartagena y Ferrol, escogiéndose para cada una de ellas, a sesenta Caballeros de la de Cádiz; los dos más antiguos de los sesenta de Ferrol, fueron los hermanos José y Tomás Ayalde y de Ibarrola hijos del Alcalde del precioso pueblo de Usurbil, con ellos llegaron aquí catorce vascos más y entre ellos uno que nos emociona cuando lo nombramos, Don Cosme Damián Churruca y de Elorza, natural de Motrico, casado en Ferrol con la hija del Intendente del Departamento y cuya columna conmemorativa adorna los jardines de Mella frente al Parador de Turismo. Del resto de los Caballeros fundadores de la Compañía ferrolana, dos eran santanderinos, seis asturianos, quince gallegos y veinte del interior peninsular.

La maqueta de lo que iba a ser su espléndido Cuartel y sus planos del célebre Sabatini, los pueden contemplar en nuestro Museo.

Tras el cierre de las Reales Compañías, cuando lo de poco y mal pagada, se reabrió el Colegio Naval de Aspirantes en San Fernando, que duró de 1845 a 1868; luego tuvimos en Ferrol la Escuela Naval Flotante de 1871 a 1906 a bordo de la Fragata Asturias; luego la Escuela Naval Militar en San Fernando de 1913 a 1943 y por fin, en Marín desde 1944.

Veamos someramente ahora el factor Marina Mercante o Civil, que hasta aquí llega también la revolución semántica que diría mi maestro el General Alonso Baquer.

Para no abrumar con datos y como para muestra sirve un botón, en el Registro Naviero de 1900, de las treinta y una Navieras de cierta entidad que había en nuestra Patria, el 64,5 por 100 eran del Cantábrico y una injusticia, la principal de todas ellas, la Trasatlántica, fundada por Don Antonio López, natural y luego Marqués de Comillas, estaba registrada en Barcelona por mor de la Banca Catalana; pero la Compañía que fue el orgullo de la bandera española tenía un pie asentado en Santander y el otro en Cádiz, donde ubicó sus astilleros.

Decir marino mercante hace años era decir vasco. En su país aún se escuchaba hace poco la interrogación: ¿tú qué trabajas, en Naviera o en Compañía?, en referencia a la Vizcaína y a la Aznar, respectivamente.

De las siete Escuelas de Marina Civil que hay en España, cuatro: Bilbao, Santander, Gijón y La Coruña, están en el Cantábrico; la de Gijón tiene sole-

ra especial, saldrá a relucir de nuevo cuando nos ocupemos del impulso que al desarrollo industrial del Norte de España supuso la creación del Departamento Marítimo de Ferrol.

Antes, dejar constancia también de que nueve de las veintiuna Escuelas de formación Marítimo pesquera repartidas por el litoral pertenecen a esta Zona.

Esperemos que nuestra bandera salga de la atonía en que se encuentra por razón del abanderamiento de conveniencia, propiciado por el ahorro en impuestos y por eludir las cargas de los convenios del personal.

EL DESARROLLO INDUSTRIAL

Cuando enumeramos los factores del Poder Marítimo, dijimos que uno era el Potencial Económico. Pues bien, la creación del Astillero y la posterior del Arsenal supusieron el establecimiento de lo que no hace demasiado se denominaron polos de desarrollo. La construcción naval atrajo todo tipo de industrias, empezando por concentrar en el recinto ferrolano, la de lonas y jarcias de Sada, desarrollando la cordería de Jubia¹, estimulando la creación de Sargadelos como con brillantez explica en reciente libro, mi compañero el Teniente Coronel Rodríguez Villasante, etc.

Yo, como final de esta conferencia, quiero referirme a una industria que le debe a la Marina su nacimiento y desarrollo, por ser poco conocido el hecho, incluso entre los que vestimos de azul.

Me refiero a la industria de la minería del carbón de piedra asturiano y a la realización del primer intento de fabricación de cok en España.

De 1780 a 1805, comienza la minería de carbón de piedra en Asturias, acompañada de los intentos de obtener cok y de la canalización del Río Nalón, desde Langreo a San Esteban de Pravia, para facilitar el transporte de dicho mineral al mar por medio de chalanas. En estos comienzos tuvo participación fundamental y destacadísima la Real Armada, pues, las primeras minas que se pretende explotar de acuerdo con las técnicas más al día, es decir, con la «Geometría Sublime» o «Arquitectura de Minas», fueron por ella adaptadas a las Reales Minas de Langreo que, hasta entonces, eran totalmente desconocidas en Asturias.

Entre 1791 y 1805, oficiales de Marina desarrollaron las minas de carbón de piedra, comenzando por el Ingeniero del Departamento de Ferrol, Don Fernando Casado de Torres, que pretendía alimentar con ese mineral los

¹ Fundada en 1790 bajo la inspección de Don Eugenio Izquierdo, Director del Gabinete de Historia Natural y Consejero de Guerra, tuvo por objetivo asistir a la Marina de cuantas obras de cobre necesitase, para la construcción y carena de buques de guerra. Comenzó a dar planchas en 1804 (MADOZ). Luego fábrica de calderilla de Cobre.

hornos de las factorías de cañones de Lierganes y La Cavada, que habían resucitado del ostracismo por la decidida acción del Capitán de Navío Don Antonio Valdés y Bazán, que en ellas destacó tanto que enseguida fue llamado al Ministerio. Factorías, decíamos, que con sus 22.000 cañones entregados, se habían comido cantidades de bosques considerables.

Casado descubrió ochenta y dos minas y puso en explotación veinticinco, proyectando la evacuación por vía marítima con la mencionada canalización del Nalón, cuyos planos pudieron contemplar esta mañana en el Museo Naval de esta Zona.

Procuró Casado, era marino, que las bocas de las minas diesen al río, para que, amarradas las chalanas delante de ellas, recibieran directamente los carretones cargados de carbón.

Hizo también el primer horno de cok, es decir de carbón desazufrado y, aunque no triunfó en el intento, fue el primer experimento industrial realizado en España, como fue Ferrol, el primer pueblo de Galicia en sufrir lo que luego se conoció con el nombre de REVOLUCIÓN INDUSTRIAL, con dos recreaciones importantes, en 1908 con el plan Maura-Ferrandiz y en 1970 con el inicio del programa de la clase «Baleares».

En la gigantesca empresa de la canalización del Nalón, la Armada invirtió aproximadamente 1.800 millones de pesetas corrientes del año 1981, según cálculos del Doctor Ingeniero de Minas Don Luis Adaro, autor de un magnífico tomo sobre la Historia de la Minería; y por el canal, los «chalaneros» que bajaban el carbón eran presidiarios del San Campio ferrolano mandados por Contraamaestres de este Arsenal.

Es también Casado, en los comienzos de la Guerra de la Independencia y por haber caído en manos francesas las fábricas de armas del País Vasco (Muga, Orbaiceta y Eugin), el que escoge, como emplazamiento de una nueva, nada menos que a Trubia, por ser la confluencia del Río de ese nombre con el Nalón y tener cercanas minas de hierro.

Una importante nómina de oficiales de este departamento destacaron en este ramo y además levantaron hidrográficamente todo el litoral cantábrico, proyectaron puertos y muelles, faros y fortificaciones. Por su ilustración y dotes, algunos de ellos hicieron gran amistad con un asturiano insigne, Don Gaspar Melchor de Jovellanos, cuyos tres hermanos varones fueron oficiales de marina, quien consiguió del Ministro del Ramo, Don Antonio Valdés, la creación de una Escuela de Náutica y Mineralogía, que fuese centro acaparador de las enseñanzas experimentadas en Asturias. Escuela que se dotó con fondos procedentes de la canalización del Nalón y cuyo primer Director fue el Capitán de Navío Don Francisco Jovellanos, hermano mayor de Don Melchor Gaspar. Por tanto, como apuntábamos antes, la actual Escuela de Náutica de Gijón hereda la solera de aquélla que la Armada fundó en lo más ilustrado de la Historia de España.

Y con estas pinceladas históricas termino, supongo que me acusarán de ferrolanismo acérrimo; pero por encima de mi cariño a mi natal Ciudad, y

antes del que profeso a mi Patria, está el amor a la Armada; y con igual arro-
bamiento podríamos hablar de los marineros de Cartagena izando la campa-
na Mayor de la Catedral de Toledo, o de los de Cádiz, mandados por el
teniente de Navío Mazarredo, llevando los elefantes del Bey a S.M. Carlos
III, que estaba en el Real Sitio de Aranjuez. Laus Deo.