



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO
MAESTRÍA Y DOCTORADO EN HISTORIA

**MOTINES A BORDO: REBELIÓN MASIVA Y LUCHA DE PODER EN EL ESCENARIO
DE LAS FLOTAS DE GUERRA FRANCESA, BRITÁNICA Y ESPAÑOLA.
FINALES DEL SIGLO XVIII, PRINCIPIOS DEL SIGLO XIX.
UNA REFLEXIÓN COMPARATIVA**

TESIS
QUE PARA OPTAR POR EL GRADO DE:
DOCTORA EN HISTORIA

PRESENTA:
VERA MOYA SORDO

TUTOR PRINCIPAL:
DRA. JOHANNA VON GRAFENSTEIN
FACULTAD DE FILOSOFÍA Y LETRAS

MIEMBROS DEL COMITÉ TUTOR:
DR. ANTONIO GARCÍA DE LEÓN, FACULTAD DE FILOSOFÍA Y LETRAS
DR. IVÁN VALDEZ-BUBNOV, INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICAS

MÉXICO, D. F., AGOSTO DEL 2015



Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

AGRADECIMIENTOS

Con el corazón en la mano doy gracias a mis guías a través de este esfuerzo intelectual: a Johanna von Grafenstein, atenta lectora, observadora y gentil consejera; a Iván Valdez-Bubnov por compartir siempre de manera generosa su pasión por los temas navales; y a Antonio García de León, cuya mente renacentista me ha permitido divisar otros horizontes. A Rafal Reichert, camarada solidario y activo comentarista de mis trabajos y a Guadalupe Pinzón por su agudeza y acierto en sus reflexiones.

Agradezco especialmente las atenciones de Pilar del Campo Hernán, jefa del Archivo de la Armada del Museo Naval de Madrid, y de manera personal a los marinos Miguel Albors Ogaya y Andrea Narváez Motta por su amabilidad y auxilio en las inmersiones archivísticas. Con mucho cariño a Silvia López, directora del Archivo General de la Marina Don Álvaro de Bazán, por su gentileza y atenciones durante mi investigación y en general durante mi inolvidable estancia en Viso del Marqués.

Con alegría y amor sempiterno a mis padres María y Juan, a mis amigos y familia que siempre demuestran su cariño y apoyo incondicional en todos los frentes. A mis colegas del mar presentes en todo momento, en cuerpo o espíritu, sobre todo en temporadas de tormentas.

Con nostalgia a todos aquellos que amé y que no están en el presente.

Dedico esta investigación a los trabajadores del mar,
aquellos que luchan día a día por su vida,
por mejores condiciones laborales,
por sus ilusiones y su libertad.

Al mar que me hizo naufragar...

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN	1
I- LOS SISTEMAS NAVALES ESPAÑOL, FRANCÉS Y BRITÁNICO EN EL MARCO DE LA POLÍTICA INTERNACIONAL DEL SIGLO XVIII	
Crisis en los imperios: la carrera por el colonialismo transoceánico	25
<i>La batalla por el poder en el teatro marítimo</i>	29
La marina española del siglo de las luces: reflejo y obra de las políticas borbónicas	36
Francia y su marina. El poder comercial-naval en vísperas de una política de transición	59
La Marina Real británica: la construcción de una hegemonía mercantil y naval	82
II. EL SERVICIO EN LAS FLOTAS DE GUERRA	
Reclutamiento y manejo de las escuadras	100
<i>La matrícula de mar</i>	101
<i>La inscription maritime</i>	110
<i>La leva de enganche</i>	115
Condiciones del servicio	122
<i>Tiempo en activo</i>	123
<i>Dificultades de la vida a bordo</i>	
<u>Faenas marineras y militares</u>	127
<u>Alojamiento y otros espacios</u>	129
<u>Enfermedades y epidemias</u>	133
<u>Alimentación deficiente</u>	147
<i>Licencias de ausencia</i>	150
<i>Falta o atraso de pago</i>	154
<i>Disciplina naval</i>	165
III. MOTINES MASIVOS Y REVOLUCIÓN ATLÁNTICA	
Rebeldía revolucionaria en <i>La Royale</i>	179
Crisis disciplinaria en la marina británica	204

Rebeliones en las escuadras españolas: fragmentos del declive de un extenso Imperio militar	234
IV. RUPTURA DEL ORDEN SOCIAL A BORDO: ANATOMÍA DE LOS MOTINES (A MANERA DE CONCLUSIONES)	254
Motivos expresos detrás de los motines	256
Los amotinados: rebelión en la cubierta baja	261
El binomio comando y disciplina en la detonación de los motines	270
Acción conjunta	275
Revoluciones sociales, guerra naval y rebeliones a bordo	284
<i>Rebeldía disociada</i>	294
El drama de los motines masivos y el control del Estado	299
Conclusiones	304
ANEXOS	308
ÍNDICE DE SIGLAS DE ARCHIVOS	329
BIBLIOGRAFÍA	331

INTRODUCCIÓN

There is a sense in which all naval history is general history, since the structure and preoccupations of a state influence both the services which it demands of its fleets and the type of naval organization appropriate to their performance. This relationship is most obvious in periods of social and political revolution when the navy, like other institutions, finds itself out of harmony with the principles of the new order.

Norman Hampson, "The 'Comité de Marine' of the Constituent Assembly", 1959.¹

Más de medio siglo atrás, Norman Hampson sugirió que las marinas eran el reflejo de los Estados que las construyen y las sociedades que las rodean.² Se puede decir, en sentido inverso, que igualmente lo que sucede al interior de las instituciones navales, de sus flotas y su población, repercute en las estructuras y funciones de las sociedades y las naciones de las que forman parte. En el contexto de competencia por la expansión del poder de Estados europeos como Gran Bretaña, Francia y España durante el siglo XVIII, su consolidación fue marcada por una centralización acelerada del orden económico y administrativo, lo cual, a su vez, influyó en la estructura y funcionamiento de sus maquinarias bélicas. Ante la necesidad de proteger los intereses territoriales tanto en el viejo continente, como en Asia y América, así como controlar el comercio transoceánico, dichos imperios se enfrentaron en un circuito bélico mundial, forzando a la expansión progresiva de sus fuerzas militares más allá de sus capacidades numéricas y potenciales. Este esfuerzo trajo consigo serios problemas, principalmente financieros, que afectaron de manera particular a las instituciones navales, y con el advenimiento de revoluciones transcontinentales hacia finales de la centuria, hicieron tambalear su orden social. Así, en la década de 1790, al interior de las marinas de guerra francesa y británica surgieron movimientos de rebeldía masiva nunca antes vistos, y en menor medida, a principios del siglo XIX, la armada española fue afectada por una serie de sublevaciones que repercutieron en su debilitamiento. Siguiendo a Hampson, a lo largo de esta investigación comprenderemos cómo estos motines de guerra marcaron una pauta importante en el proceso de transformación del sistema político del Antiguo Régimen al moderno.

¹ Norman Hampson, "The 'Comité de Marine' of the Constituent Assembly", *Historical Journal*, 2, 1959, p. 130.

² William S. Cormack, *Revolution and political conflict in the French navy, 1789-1794*, Cambridge, Cambridge University Press, 1995, p. 9.

El primer movimiento estalló en los arsenales y luego en las flotas francesas en 1789 como consecuencia de la inestabilidad económica y el descontento social generalizado en los que estaba sumida Francia tras décadas de guerras y continuas pérdidas financieras y agrícolas. La Revolución y los motines, tanto terrestres como marinos, que implicaron a miles de individuos, evolucionaron así con la vorágine insurrecta que derribó los muros de Versalles y la estabilidad nacional. Como consecuencia, la marina de guerra del viejo orden, ya debilitada tras décadas de graves problemas en las bases de su organización, acabó por colapsar ante la hecatombe revolucionaria. Lo que quedó de ella fue conducido sin mayor dirección e interés por los fluctuantes gobiernos que se sucedieron durante aquel periodo. Una vez establecido el Primer Imperio napoleónico, hubo intentos de mejorar las fuerzas navales, pero no se logró ninguna reforma notable y la marina de guerra no volvió a ser una verdadera potencia hasta entrado el siglo XIX. Por otro lado, los motines masivos de las flotas británicas del año 1797, asombraron a la opinión pública al demostrar los distintos grados de unidad y lealtad de sus miembros, pero también los defectos del sistema, lo cual puso en jaque la estabilidad de la institución y las estrategias políticas del Estado. Se trató de un fenómeno de gran envergadura que involucró a miles de marineros, quienes hicieron tambalear los andamios del poder naval británico por unos meses. Pero por tratarse de un suceso aislado de una problemática socio-política mayor —a diferencia de lo que en aquel momento ocurría en Francia—, el restablecimiento del orden, a partir en un principio del diálogo y posteriormente del uso de la fuerza de la autoridad, llevó a la pronta restauración de la disciplina. Dejado el trago amargo detrás, la *Royal Navy* siguió consolidándose para ser la potencia naval que comandó los mares hasta la Segunda Guerra Mundial. Frente a estos paradigmas, a pesar de rivalizar por igual en el ciclo de guerra por la expansión mercantil y la lucha por las posesiones ultramarinas, la marina española se mantuvo al margen de la epidemia de la rebelión multitudinaria. A lo largo del siglo enfrentó pocos motines colectivos en sus escuadras y ninguno alcanzó los niveles de participación antes mencionados. Empero, cuando la monarquía se sumió en el juego de control de sus colonias americanas en la primera mitad del siglo XIX, la inestabilidad política y económica repercutió en la Real Armada y una serie de sublevaciones, algunas consideradas como motines, otras como parte del movimiento insurgente, trascendieron gravemente en el debilitamiento de sus fuerzas navales y en la pérdida de sus posesiones transcontinentales.

La historia general de los motines masivos en las marinas de guerra mantiene una estrecha relación con el desarrollo de los Estados fiscales-militares, término que utilizó por primera vez John Brewer en su estudio sobre la Gran Bretaña del siglo XVIII, y que hace referencia a la relación entre los gastos militares, la

hacienda, la administración central y la vida económica y militar de la nación.³ En consecuencia, se observa que los grandes motines, desde las sublevaciones revolucionarias en los puertos y flotas francesas entre 1789 y 1794 y los populares motines de la *Royal Navy* de 1797, hasta las rebeliones de las marinas de los nuevos poderes marítimos: la soviética en Kronstadt en 1917 y 1921,⁴ la flota alemana en Kiel, Wilhelmshaven en 1918⁵ y la flota británica del Mar de Norte en Ivergordon en 1920,⁶ ocurrieron en momentos claves de la expansión de los imperios y fueron consecuencia del esfuerzo político-fiscal y la presión ejercida en sus fuerzas militares para llevar a cabo sus objetivos. Las circunstancias detrás de estos motines y algunos otros que ocurrieron de forma aislada, como los del *HMS Bounty* en 1789 o del acorazado *Potemkin* (1905) —ambos estereotipados en la cultura de la literatura y el cine—, compartieron elementos comunes que fueron significativos para generar condiciones propicias para la sublevación, como largas campañas en alta mar prácticamente sin licencias para descansar, un gran número de hombres hacinados en espacios estrechos, alimentación escasa o deficiente, jerarquías sociales fuertemente subrayadas, malos tratos por parte de las autoridades y disciplina dura, bajos salarios y retrasos de paga, etc. Pero pese a que, como mencionan Martine Acerra y Jean Meyer, las causas y consecuencias de todos ellos fueron muy parecidas, existieron profundas diferencias en cada uno de los sucesos y sólo estudios comparativos, a la vez diacrónicos y sincrónicos, permitirían obtener una comprensión más sólida del fenómeno.⁷

Bajo esta luz, la presente investigación tiene como propósito analizar de manera comparativa los motines masivos en las flotas de guerra francesa y británica a finales del siglo XVIII y los sucedidos en menor medida en la armada española a principios del siglo XIX, a fin de establecer sus características esenciales, y explicar las determinantes que motivaron y permitieron la coordinación de las tripulaciones en sublevaciones a gran escala, así como la forma en que ello repercutió en los sistemas navales y en el poder de control de los Estados. El estudio de las necesidades, vínculos, experiencias e identidades de los

³ John Brewer, *The sinews of power: war, money and the English State, 1688-1783* (1989); véase Agustín González Enciso, “El Estado-fiscal militar. Una reflexión alternativa”, en *Memoria y Civilización*, 11, 2008, p. 271. Por su parte, Patrick O’ Brien se refiere a un estado fiscal naval comercial (*fiscal-naval-comercial State*) cuyo objetivo principal no era la guerra, sino el desarrollo mercantil apoyado en el poder naval. Véase Patrick O’ Brien, “Fiscal and financial preconditions for the rise of British naval hegemony, 1485-1815”, *Working Papers in Economic History*, London School of Economics, núm. 91/05, noviembre de 2005.

⁴ Miles de marinos y soldados soviéticos de la fortaleza de Kronstadt, Isla Kotlin, Finlandia, y algunos buques como el *Petropavlovsk*, se levantaron contra el gobierno bolchevique.

⁵ Más de un millar de marineros se apoderaron de varios buques y pusieron bajo arresto a sus oficiales, en contra del Comando Supremo. La rebelión se propagó a los marineros destinados en tierra, que desobedecieron a sus oficiales y se negaron a embarcar en las unidades preparadas para la ofensiva contra la *Royal Navy*.

⁶ Alrededor de 1000 marineros, debido a la reducción de sus pagos.

⁷ Martine Acerra y Jean Meyer, *Marines et Révolution*, París, Ouest France, 1988, p. 201.

hombres de mar de aquel periodo, particularmente a través de sus manifestaciones de rebeldía colectiva, permite comprender las realidades de las comunidades marineras inmersas en el ciclo continuo de guerras y revoluciones, así como su papel dentro del engranaje de intereses institucionales y estatales en el contexto definido por la competencia por el comercio y el poder naval ultramarino. Porque los motines masivos reflejaron el grado de consolidación y trasmisión de las ideas político-sociales que trajeron consigo las revoluciones, en contraposición a la necesidad de control del orden social por parte de los imperios para el cumplimiento de sus estrategias. A partir de ellos, las tripulaciones representaron un papel distintivo en la transición del viejo orden hacia la modernidad.

Como se verá a lo largo de este texto, los motines de nuestro interés tuvieron como escenario principal los puertos y mares atlánticos y formaron parte de los movimientos políticos y sociales que confrontaron a los tres imperios en este espacio marítimo, específicamente durante la Era de las Revoluciones, que comenzó con la Guerra de Independencia de Norteamérica, seguido de las Guerras Revolucionarias Francesas y Napoleónicas y las Guerras de Independencia Hispanoamericanas, acontecimientos que por haber sucedido en ambos lados del océano entre finales del siglo XVIII y principios del XIX, han sido identificados por recientes investigadores como parte de la denominada Revolución Atlántica.⁸ Sin embargo, el presente estudio no se centra sólo en el sistema regional Atlántico, pues una parte importante de los motines, fuesen aislados o masivos, ocurrieron también en el Mediterráneo (principalmente en Tolón y otros puertos franceses, o en la cercanía a puertos españoles como Cartagena, Gibraltar o Mahón), en el Pacífico (cerca de Cabo de Hornos, en el Callao, Perú, o en las Islas Marianas) o en el Índico (Isla Maurice e Isla Mahé), por lo que en este caso no es conveniente delimitar el espacio de estudio a un solo concepto histórico-regional. Por consiguiente, aunque el Atlántico es contemplado como el escenario principal de confrontación imperial y explosión rebelde, los acontecimientos que ocurrieron en las flotas de guerra de dichos imperios trascendieron los límites geográficos, políticos y sociales, en una interacción de corrientes culturales y mentales occidentales a nivel global.

⁸ Algunos estudios bajo esta visión son los de Robert R. Palmer (*The age of the democratic revolution*, 2 vol., 1959-1964), Julius Scott ("Crisscrossing empires: Ships, sailors, and resistance in the Lesser Antilles in the age of Revolution", en R.L. Paquette (ed.), *The Lesser Antilles in the age of European expansion*, 1996, así como la tesis "Currents of Afro-American communication in the era of the Haitian revolution", Duke University, 1986); Peter Linebaugh y Marcus Rediker (*The many-headed Hydra: Sailors, slaves, commoners, and the hidden history of the revolutionary Atlantic*, 2000); y Niklas Frykman ("The mutiny on the Hermione: Warfare, revolution, and treason in the Royal Navy", 2010, y "Connections between mutinies in European navies", 2013).

El motín en la historiografía

El fenómeno del motín a bordo, sea en un buque pesquero, mercante, de guerra o de corso, en todos los tiempos y espacios, ha representado el rechazo, expresado de manera colectiva, de un grupo de hombres a acatar órdenes o a realizar sus deberes mediante el desafío a la autoridad, con la expectativa de que determinados problemas o desacuerdos sean solucionados. Esta demostración de inconformidad, ha adquirido múltiples maneras de expresión según las circunstancias, desde declaraciones por escrito o en voz alta, paros laborales y negativas a zarpar, hasta intentos de escape o desertión. En situaciones de gran intensidad, se ha llegado a la toma de armas o del buque, al arresto de oficiales o su expulsión del navío, y en ocasiones, sin poder dar marcha atrás, a su asesinato. Las características y circunstancias peculiares que rodean al fenómeno, han motivado su exploración en la literatura y el cine de tintes fantásticos, románticos y épicos. Existe una gran profusión de cuentos y novelas de aventura marítima en la que se incluye el motín, tanto el heroico como el infame. Algunas veces, es apenas sugerido entre líneas o de manera secundaria a la historia principal. En ocasiones es parte inevitable y trágica de la trama, y en otras, es el argumento principal del que esta se desprende. Gran parte de los autores de este tipo de literatura con sabor a sal fueron ellos mismos hombres de experiencia marítima, navegantes o viajeros, o bien simplemente curiosos y estudiosos de las cosas del mar. Entre ellos se pueden citar a los franceses Alain René Le Sage (*Les aventures de M. Robert Chevalier dit de Beauchêne, capitaine des filibusters de la Nouvelle France*, 1732), Julio Verne (*Un drame au Mexique*, 1845⁹ o *Les révoltés de la Bounty*, 1879), Pierre Loti (*Pêcheur d'Islande*, 1886), Robert Merle (*L'île*, 1930), Loys Masson (*Les Mutins*, 1950) y Jaques Perret (*Mutinerie à bord*, 1953); los británicos Daniel de Foe (*Captain Singleton*, 1720) y Robert Louis Stevenson (*Treasure Island*, 1883), así como el polaco-británico Joseph Conrad (*Typhoon*, 1899); y norteamericanos como James Fenimore Cooper (*Red Rover*, 1827), Edgar Allan Poe (*The Narrative of Arthur Gordon Pym of Nantucket*, 1838), Jack London (*The mutiny of the Elsinore*, 1914), Herman Melville (*Billy Bud*, 1924) y Richard Hughes (*A High Wind in Jamaica*, 1928).¹⁰ El séptimo arte no se queda atrás en la representación de este fenómeno: el famoso motín del *Bounty* ha sido llevado a la pantalla grande como tema principal en tres ocasiones (dirigidas por Frank Lloyd, E.U., 1935; Lewis Milestone, E.U., 1962; Roger Donaldson, Gran Bretaña, 1986), mientras que los sucesos del acorazado Potempkin fueron dirigidos por Serguéi Eizenshtéin (Rusia) en 1925 y el relato ficticio del Motín del Caine por Stanley Kramer (E.U.) en 1954.

⁹ Primera novela de Verne que se aborda un hecho verídico: los motines de los buques *Asia* y *Constante* de la marina española de principios del siglo XIX.

¹⁰ Para más, véase Alain Cabantous, *La vergue et les fers: mutins et déserteurs dans la marine de l'ancienne France, XVIIIe- XVIIIe siècles*, París, Tallandier, 1984, pp. 181-187.

En el ámbito de los estudios históricos y sociológicos, que son los que aquí nos competen, el motín en general ha sido comprendido como una forma de acción colectiva de alto riesgo en la que la incertidumbre y los costos potenciales del fracaso para los involucrados son altos,¹¹ y cuando este es un fenómeno masivo, puede llegar a repercutir gravemente en las estructuras sociales y políticas de las naciones. Por ello es un tema esencial para comprender el mantenimiento, rompimiento y restablecimiento del orden social, y en el caso de estudios como el presente, concretamente en aparatos fundamentales del Estado como son las instituciones militares. Este es el tema del ensayo de Cornelis J. Lammers, "Strikes and mutinies: A comparative study of organizational conflicts between rulers and ruled" (*Administrative Science Quarterly*, 1969), en el que se evalúan los fenómenos de la huelga y el motín como movimientos de protesta social en oposición a las organizaciones oficiales, sean industriales o militares, al igual que la forma en que las variables institucionales condicionan sus mecanismos. En el mismo tenor, "The anatomy of mutiny" (*Armed Forces and Society*, 1982) de Elihu Rose, analiza de manera comparativa el desarrollo y características de algunos motines del siglo xx, que han amenazado el control de las instituciones militares europeas, así como las condiciones sociales y recursos jurídicos que se han aplicado para contrarrestarlos. Rose concluye que el motín es más probable cuando la sociedad y las fuerzas armadas están colectivizadas en términos de sindicatos y agrupaciones profesionales, representando un peligro para el concepto de nación misma. Siguiendo el análisis del fenómeno del motín en épocas recientes, un compendio más completo sobre el tema es el que reunió Jane Hathaway en *Rebellion, repression, reinvention: Mutiny in comparative perspective* (2001). Desde un marco comparativo, diversos historiadores sociales, militares y políticos examinan el suceso, principalmente en el ámbito militar y su relación con las sociedades, imperios (Europa moderna, imperios otomano y británico, Estados Unidos antes de la guerra y Rusia revolucionaria), y estados nacientes (América Latina, China imperial y Comunista, Italia fascista y Vietnam, entre otros), así como su papel en la memoria oficial y popular. En el ámbito naval, se dedica un apartado a los motines de la flota del Báltico de 1918 y de la marina austrohúngara durante la Primera Guerra Mundial.

Pese a su importancia, el motín naval ha sido poco abordado en la historia, menos aún en la social, cultural o de las mentalidades. Las investigaciones publicadas son principalmente de origen británico o norteamericano, numerosas de ellas realizadas por militares apasionados de la historia o entendidos en ciertos temas navales, y tratan de manera más bien general y descriptiva las sublevaciones más conocidas,

¹¹ Michael Taylor, *The possibility of cooperation*, Nueva York, Cambridge University Press, 1997, citado en Michael Hechter, Steven Pfaff y Charles Causey, "Social order and the genesis of rebellion: Mutiny in the Royal Navy, 1740-1820", ponencia para *Sociology of Culture, Organizations, Politics and Economics Seminar*, 2012-2013, Universidad de Washington, en <<https://www.soc.washington.edu>>, consultado en julio de 2014, p. 6.

sobre todo en los últimos dos siglos. Así sucede con *Mutiny on the high seas* (1992), en el que el coronel Edgar A. Haine hace 66 relatos de rebeliones acontecidas desde el siglo XVI en marinas mercantes, corsarias y de guerra, principalmente británicas, pero también en las flotas de guerra rusa y alemana en el siglo XX; así como *A brief history of mutiny* (2005), del capitán Richard Woodman, que como su mismo nombre lo indica, es una compilación de breves historias que van desde el viaje de Magallanes hasta las acciones navales durante la Segunda Guerra Mundial, sin pretensión de un análisis histórico profundo. Existen, no obstante, estudios generales más completos como *Mutiny: a history of naval insurrection* (1992) de Leonard F. Guttridge, un aficionado de la historia, que pese a hacer un breve recuento sobre motines desde la era Georgiana hasta la época moderna, principalmente británicos, norteamericanos y rusos, intenta ahondar más, al definir el concepto de motín y examinar las potenciales causas, así como el común denominador entre los ejemplos expuestos.

Más allá de las historias generales, la historiografía sajona también ha generado algunos estudios de caso que vale la pena mencionar. El motín más reproducido ha sido el del *HMS Bounty* (1789), un suceso que a mi parecer ha despertado gran interés a partir, como ya se mencionó, del cliché cinematográfico que lo hizo famoso en las últimas décadas. Entre las obras más conocidas al respecto mencionaré *The Bounty mutiny* (2001) de Robert Madison, *Eventful history of the mutiny and piratical seizure of HMS Bounty, its causes and consequences* (1980) de John Barrow, *The mutiny of the Bounty* (1980) de David R. Godine y *The Bounty: the true story of the mutiny on the Bounty* (2003) de Caroline Alexander, entre otras que se centran en la descripción de los acontecimientos y algunas de sus causas. Tal vez la obra más significativa desde el marco de la historia cultural es la de Greg Denning, *Mr. Bligh's bad language. Passion, power and theatre on the Bounty* (1994), que articula, documenta y profundiza en el análisis del motivo de la insurrección y la complejidad de las interacciones sociales que la rodearon, estableciendo un modelo de investigación de gran interés para la definición anatómica y psicológica de un motín. Empero, pese a su fama, el fenómeno *Bounty* no es el único interesante en términos históricos, ni el único que, siendo un caso aislado, generó cierto impacto institucional y social en su tiempo, como también lo fueron otros, que a pesar de ello han sido poco abordados por la historiografía. A este respecto vale la pena examinar los casos de *The Wager mutiny* (1964) de S. W. C. Pack, "The mutiny on the *Hermione*: warfare, revolution and treason in the Royal Navy" (*Journal of Social History*, 2010) de Niklas Frykman y la tesis inédita de Harold Hansen, "Men of war: the seamen of HMS Mars and the Revolutionary Era" (*History theses*, Georgia State University 2008).

En cuanto a las rebeliones navales masivas, debido a su trascendencia en la historia política y militar de las naciones, han sido un tema más recurrente en la historiografía mundial. En lo que concierne a

nuestro periodo de interés, los motines británicos de las bases de Spithead y Nore de 1797, han despertado gran interés entre escritores e historiadores, desde el siglo XIX hasta nuestros días, siendo las obras más conocidas en orden cronológico: *History of the mutiny at Spithead and the Nore: with an enquiry into its origin and treatment: and suggestions for the prevention of future discontent in the Royal Navy* (1842) de William Johnson; *The naval mutinies of 1797* (1913) de William Conrad Gill; *The floating republic, an account of the mutinies at Spithead and the Nore in 1797* (1935) de George Ernest Manwaring; y *The great mutiny* (1965) de James Dugan, entre otros. Incluso, en particular, los acontecimientos de Nore fueron inspiración para la literatura de ficción de *Mutiny* (2004) de Julian Stockwin. Pero la investigación más nueva y completa sobre ambos motines es la editada por Philip MacDougall y Ann Veronica Coats, *The naval mutinies of 1797: unity and perseverance* (2011). Esta compilación de diversos estudios parte de líneas de investigación desde perspectiva sociales, institucionales y contextuales, que reevalúan los casos y las fuentes de primera mano —principalmente del Almirantazgo (*The National Archives*) y del Museo Marítimo Nacional (*National Maritime Museum*)—, además de las interpretaciones tradicionales y recientes, para plantear nuevas hipótesis en las que la auto-determinación y unidad de los marineros jugó un papel preponderante. En un sentido nuevo de hacer historia, el tema también fue abordado desde una perspectiva filosófica por Jeffrey D. Glasco, en “‘We are a neglected set’, masculinity, mutiny and Revolution in the Royal Navy of 1797 (tesis inédita, The University of Arizona, 2001) y “‘The seaman feels himself a man’” (*International Labor and Working-Class History* 66, 2004), en los que la singularidad es la construcción de la identidad masculina de la marinería británica de finales del siglo XVIII, a partir del motín que confronta al sistema tradicional del Antiguo Régimen con el del nuevo orden republicano. Por su parte, desde la historia social comparativa, Frykman realiza un breve análisis de la relación ideológica, social y política entre los motines masivos ocurridos a finales de siglo en las flotas de guerra británica, francesa y neerlandesa, en “Connections between mutinies in European navies” (*IRSH* 58, 2013). El argumento general establece que un conflicto radical común trascendió las fronteras nacionales en la década de 1790. Si bien se trata de un texto original, adolece de mayor profundidad, y al dar más peso a los sucesos británicos, deja mucho tema aun por desarrollar.

La labor histórica sobre las insurrecciones británicas se ha enriquecido recientemente con los trabajos de los sociólogos Michael Hechter, Steven Pfaff y Charles Causey, “Social order and the genesis of rebellion: mutiny in the Royal Navy, 1740-1820” (2014); así como de Steven Pfaff, Michael Hechter y Katie E. Corcoran, “Attaining solidarity in high-risk collective action: the Nore mutiny of 1797” (2014). Ambos son acercamientos novedosos al fenómeno histórico de los motines navales debido a sus enfoques teórico-

metodológicos que arrojan datos estadísticos interesantes. El primero examina registros de la Corte marcial de los Archivos Nacionales británicos en relación a motines en la *Royal Navy* entre 1740 y 1820, a partir de una metodología de control de caso para la obtención de una muestra retrospectiva y una clasificación no-paramétrica *random-forest* (un algoritmo predictivo) para la selección de variables al azar (comúnmente utilizados en las ciencias de la salud). Con base en los resultados, analiza la demografía de las tripulaciones, el tonelaje y vida de los navíos, los tiempos de navegación, la calidad de vida a bordo, la disciplina y castigos, los botines capturados, etcétera, e identifica los factores principales que incrementan el riesgo de motín y sus implicaciones en la acción colectiva y la obtención del orden social: privaciones materiales, provisiones inadecuadas, indisciplina, deficiencia sanitaria, entre otros. Mientras que el segundo es un estudio estadístico-social que, a partir de modelos de historia de evento basados en evidencia cualitativa y cuantitativa, principalmente documentación sobre consejos de guerra, complementada con libros de registros y diarios de navegación, examina las variables sociales estructurales y factores situacionales que pudieron influir en la organización, solidaridad y duración de las denominadas “acciones colectivas de alto riesgo” acontecidas en Nore.

Frente a esta proporción y variedad de enfoques, los motines en la marina francesa, ya aislados, ya revolucionarios, han sido pocas veces abordados en la historiografía. El único trabajo publicado especializado es el de Alain Cabantous, *La vergue et les fers: mutins et déserteurs dans la marine de l'ancienne France, xvii- xviii siècles* (1984). La lectura general de la obra permite el recorrido del fenómeno por los siglos xvii y xviii, tanto en la marina francesa mercante y pesquera, como la de corso y de guerra. Fundamentado en documentación de los Fondos de Marina de los Archivos Nacionales de Francia (*Archives Nationales*), así como en los archivos criminales de los almirantazgos de los puertos de Dunkerque, Calais, Boulogne, Dieppe, Le Havre, Morlaix y Bordeaux, el estudio se centra en la incidencia y motivaciones de las rebeliones, y su relación con las circunstancias materiales y sociales durante la navegación; esto es, condiciones de los buques, realidades alimentarias y de salud, trato por parte de la autoridad, etc. Una sección, además, es dedicada al análisis de la mitificación histórica del motín y su impacto en la literatura y el cine. Al trabajar el abismal problema de la sublevación naval, en “los anchos límites trazados alrededor de los desórdenes oceánicos”, Cabantous da cuenta de que prácticamente no figura en la documentación oficial relativa a la marina de guerra francesa anterior a la Revolución. Con solo cinco casos, el reducido número de huellas en los archivos le asombran: “rastros por otra parte muy desiguales”: algunas líneas alusivas perdidas en la inmensa correspondencia rescatada de la administración real, donde el nombre del buque rebelde no se menciona, o reportes circunstanciales y

minutas de instrucción incompletas. Ante una imagen incompleta, más no falsa, el autor se pregunta ¿Pudieron los numerosos actos de insubordinación que acompañaron a las navegaciones francesas, haber sido considerados benévolos y nunca objetos de quejas por parte de los oficiales? ¿Se desvanecieron junto con sus autores, por lo que solamente se conocen aquellas situaciones de gran conflicto que los capitanes estimaron revelar ante la justicia? En opinión del historiador, todo parece indicar que sí, pues resultaría poco probable que en un navío del rey, una explosión de motín considerada grave no fuese informada al ministro o sus colaboradores, además de que toda resolución judicial o sentencia por un consejo de guerra pronunciada en las provincias era necesariamente comunicada a Versalles. El silencio en la documentación del archivo central confirma la rareza de este fenómeno.¹²

La ausencia de episodios anteriores a 1789, tanto en los archivos (como señala el mismo Cabantous), como en la historiografía, es notable. No sucede lo mismo con la vorágine de insurrecciones que acontecieron en los arsenales y flotas francesas a partir de esa fecha. Sin embargo, esta continúa siendo abordada como un objeto de estudio secundario, como parte de una problemática mayor al interior del sistema naval durante la Revolución y la posterior imposición de la República y el Imperio napoleónico. De tal modo se presenta en las obras de Wiliam S. Cormack, *Revolution and political conflict in the French navy, 1789-1794* (1995); de Martine Acerra, *Histoire de la marine Française des origines à nos jours* (1994) y *Marines et Révolution* (en coautoría con Jean Meyer, 1988); de Jean-Jose Ségeric, *Napoléon face à la Royal Navy* (2008); y de Auguste Thomazi, *Les marins de Napoléon* (2004). Cabe señalar, que en comparación, se puede consultar una amplia bibliografía especializada acerca de los motines masivos de la *Marine Nationale* ocurridos en el Mar Negro entre 1918-1919, durante la Primera Guerra Mundial.¹³

Finalmente, existen pocos motines individuales o colectivos conocidos en la marina de guerra española en el siglo XVIII (a través de la documentación y la historiografía) y como se verá más adelante, ninguno ha ameritado un estudio general ni a detalle, por lo que todavía prevalece un vacío académico del tema. En general, con excepción de la historiografía británica, es indiscutible la insuficiencia de estudios históricos que traten de comprender a fondo los motines que enfrentaron las marinas de guerra durante el siglo XVIII, y sobre todo, la falta de análisis comparativos del fenómeno masivo que aconteció hacia

¹² Cabantous, *La vergue et les fers...*, pp. 10-11, 22.

¹³ Algunos son Philippe Masson, *La Marine française et la Mer Noire (1918-1919)* (1995); Jacques Raphaël-Leygues y Jean-Luc Barré, *Les mutins de la Mer Noire*, (1981); Jean-Luc Barré, "Les mutins de la mer Noire", *Connaissance de l'Histoire*, núm. 54, marzo de 1983; Bentley B. Gilbert y Paul P. Bernard, "The French army mutinies of 1917", *Historian*, 1959; André Marty, *La révolte de la Mer Noire* (1949); César Fauxbras, *Mer Noire: les mutineries racontées par un mutin* (1935).

finales de la centuria y principios del siglo XIX. El más próximo es el ya mencionado ensayo de Frykman, “Connections between mutinies in European navies”, el cual, no obstante, deja a un lado por completo a la armada española, que si bien no padeció de un acontecimiento de tal envergadura, fue al igual protagonista de la interacción competitiva y bélica a gran escala que hizo padecer grandes dificultades a sus tripulaciones y que llevó a las de sus adversarios —a veces aliados—, a desafiar a sus propias autoridades. Su caso merece ser considerado en un estudio integral que contraste los comportamientos de las sociedades marineras frente a sus autoridades, particularmente a través de su nivel de respuesta (rebeldía) comunitaria frente a las carencias y arbitrariedades institucionales generadas dentro de un circuito bélico común, como el que protagonizaron las marinas de guerra francesa, británica y española, una perspectiva que como ya se dijo, parece estar ausente en los estudios de historia social y de las mentalidades.

Composición del texto

La presente investigación comienza con el análisis de los precedentes políticos e institucionales que determinaron el desarrollo y constitución de las tres marinas de guerra en el siglo XVIII. Continúa con la exposición de las condiciones generales de los servicios navales, partiendo del sistema de reclutamiento, para después dar seguimiento a las categorías que más motivaron las quejas de las tripulaciones como las condiciones generales a bordo, la falta de pagos y de licencias para tierra, el régimen disciplinario, etc. Posteriormente, se entra a detalle en la evolución de los motines desde principios del siglo hacia las rebeliones masivas que caracterizaron las últimas décadas de la centuria, y se concluye con la evaluación de los motivos, los protagonistas y la conjugación de factores internos (la relación comando-subordinados) y externos (problemas financieros, circuito de guerra, etcétera) que explican las circunstancias que llevaron a los marineros a rebelarse de manera colectiva y las consecuencias de estos actos en la representación del teatro del poder marítimo de los imperios.

El primer capítulo comienza con un breve compendio de las guerras y las operaciones navales que enfrentaron a los tres Estados durante el siglo XVIII, en su afán por el control de las rutas ultramarinas y los territorios europeos, americanos y asiáticos. En el entendido de que existe una conexión directa entre la historia naval y la estrategia política de los imperios, mediante la cual se establecen los intereses y objetivos detrás de una marina de guerra, así como las características de sus flotas y recursos humanos, se desarrolla el análisis, por un lado, de los acontecimientos político-sociales relacionados con la expansión del poder naval, y por el otro, los antecedentes y las características estructurales de los tres sistemas navales,

al igual que sus estrategias políticas y administrativas, en un recorrido diacrónico y sincrónico hacia el momento en que comenzaron a ser desafiados masivamente por los hombres de mar. De esta forma, se verá cómo a principios del siglo XVIII, Francia y España —unidas políticamente bajo la casa de los borbones— desplegaron su poder militar primordialmente hacia las guerras continentales, invirtiendo poco en la guerra marítima, considerada más costosa y menos efectiva, y evitando enfrentar a su rival británico en batallas navales decisivas. A la larga, el esfuerzo bélico terrestre generó serios problemas financieros para ambas potencias. España, en particular, se hallaba sumida en la compleja administración de un imperio colonial disperso, el cual defendía con dificultad frente a su enemigo. Tarde o temprano, hubo que replantearse los objetivos de las políticas marítimas, y como resultado, parte del proyecto de centralización y burocratización del creciente Estado francés introdujo reformas importantes y análogas en los dos sistemas navales. Conforme avanzó el siglo, tanto *La Royale* como la Real Armada, protagonizaron un papel estratégico pero distinto al de su adversario británico, y compartieron, sobre todo a partir de la Guerra de Sucesión Española y posteriormente durante la Guerra de Sucesión de Austria, transformaciones políticas, económicas, administrativas, estructurales y tecnológicas, cuyo propósito principal fue el desarrollo y defensa de sus intereses comerciales, especialmente con sus colonias en América.¹⁴ En aquel tiempo, sus políticas navales fueron enfocadas a la defensa de sus flotas mercantes y a la ofensiva al comercio de su principal rival mediante la guerra de corso. Tras la Guerra de los Siete Años, los dos Estados continuaron aliados en el desarrollo paralelo de sus fuerzas militares, tanto terrestres como navales, lo que los condujo, a partir de 1778, a la superioridad numérica frente a los británicos en la Guerra de Independencia de Norteamérica. Por su parte, desde el siglo XVII, la *Royal Navy* se concebía como la clave de la política estatal para el dominio marítimo económico y comercial; por tal motivo, se buscó la unión con la marina mercante para conformar una fuerza bilateral. Bajo este estandarte, Gran Bretaña introdujo, de manera paulatina, una serie de reglamentos y sistemas encaminados a fortalecer el Almirantazgo, así como reformas económicas y administrativas que potencializaron la fuerza bélica naval, así como la disciplina y el profesionalismo marino y militar, y a partir de la Guerra de los Siete Años, la condujeron a la conquista de los puestos de sus adversarios en el Mediterráneo, el Atlántico y el Caribe. Así fue como se consolidó una marina desafiante y ofensiva, que pese a la derrota de la Guerra de Independencia Norteamericana, erigió a Gran Bretaña como la potencia naval dominante, como ya se dijo, hasta entrado el siglo XX.

¹⁴ Hamish Scott "The fiscal-military State and international rivalry during the long eighteenth century", en Christopher Storrs (ed.), *The fiscal-military State in eighteenth-century Europe: Essays in honor of P.G.M. Dickson*, Farnham, Ashgate Publishing, 2009, p. 47.

De acuerdo con lo dicho, para entender la dinámica global en la que incursionaron los distintos imperios durante el periodo, fueron esenciales los trabajos de historia general de Albert Soboul, Guy Lemarchand y Michéle Fogel, *El Siglo de Las Luces* (1993), y de Jeremy Black, *La Europa del siglo xviii: 1700-1789* (1997). Específicamente, en la mecánica del desarrollo de los Estados fiscales-militares, lo cual está estrechamente relacionado con la formación y sostén de las instituciones de guerra navales, se acudió a los recientes estudios colectivos de historia económica de Rafael Torres Sánchez (coord.), *War, State and development. Fiscal-military States in the eighteenth century* (2007); de Christopher Storrs (ed.), *The Fiscal-military State in eighteenth-century Europe: Essays in honour of P.G.M. Dickson* (2009); y en el caso del imperio español, los de Carlos Marichal, “Las guerras imperiales y los préstamos novohispanos, 1781-1804” (*Historia Mexicana*, Abril-Junio de 1990), *La bancarrota del virreinato, Nueva España y las finanzas del imperio español* (1999), y en coordinación con Johanna von Grafenstein (coords.), *El secreto del imperio español: Los situados coloniales en el siglo xviii* (2012); junto con los de José Jurado Sánchez: *El gasto de la Hacienda española durante el siglo xviii. Cuantía y estructura de los pagos del Estado (1703- 1800)* (2006); y de forma comparativa con Gran Bretaña, el “Gasto militar, crecimiento económico y lucha por la hegemonía en la época preindustrial. Gran Bretaña y España durante el siglo xviii” (2011).

Un concepto hasta el momento poco tratado en la historiografía y vital para comprender la evolución de los sistemas bélicos en general, es el de las revoluciones militares, que a groso modo se centra en explicar los cambios trascendentales y radicales en la organización, estrategia y armamento de los sistemas militares europeos. Pese a los debates que aún se desarrollan sobre su significado e implicaciones, para comprender la importancia e influencia de la guerra naval en la evolución política, social y económica internacional, fue necesario consultar algunos de estos textos, comenzando con el del creador del concepto, Michael Roberts, *The Military Revolution, 1560-1660* (1956), así como ulteriores discusiones del tema como la de Michael Duffy (ed.), *The Military Revolution and the State: 1500-1800* (1980); y de manera más específica para el desarrollo militar naval, las de Nicholas A. M. Rodger, “The Military Revolution at sea” (*To Vima ton Koinonikon Epistimon*, 2003), y de Michael A. Palmer, “The ‘Military Revolution’ afloat: The era of the Anglo-Dutch Wars and the transition to modern warfare at sea” (1997) y *Command at sea: Naval command and control since the sixteenth century* (2009).

En cuanto a la interacción particular entre las naciones y sus marinas, se consultó bibliografía más especializada. Para comenzar, la dinámica de la guerra naval y las políticas bélicas de las tres naciones fue enriquecida mediante dos obras colectivas modernas de corte internacional. Una es *Trafalgar y el mundo atlántico* (2004), coordinado por Agustín Guimerá, Alberto Ramos y Gonzalo Butrón, quienes reunieron a

especialistas de Francia, España y Gran Bretaña para abordar la batalla de Trafalgar desde distintos ángulos, tanto en vistas de costos económicos e intereses estratégicos y acuerdos políticos, pasando por peculiaridades estratégicas y tácticas de la guerra naval, hasta evaluar los ecos de la batalla y la memoria histórica. El otro texto es *Guerra naval en la Revolución y el Imperio* (2008), editado por el mismo Guimerá, junto con José María Blanco Núñez, una vista en conjunto, pero a través de expertos en el tema de cada país, que se desarrolla entre la teoría y la práctica de la guerra naval, principalmente entre la logística y la acción de los bloqueos navales y las operaciones anfibias que caracterizaron dicho periodo bélico.

Con el fin de entrar de lleno en el tema específico español, para un análisis contemporáneo y crítico sobre el desarrollo de su imperio y su relación con el poder naval en la centuria, fue imprescindible comenzar por la obra de reconocidos hispanistas. Por un lado, John Lynch y su *Historia de España. Edad moderna: crisis y recuperación, 1598-1808* (2005), así como *La España del siglo xviii* (2005); John H. Elliot, específicamente *España, Europa y el mundo de ultramar (1500-1800)* (2010); y más recientemente Henry Kamen, *Spain, 1469-1714: A society of conflict* (2014). Por el otro, la trilogía de J. Stanley y Barbara H. Stein: *Plata, comercio y guerra. España y América en la formación de la Europa moderna* (2002); *El apogeo del imperio: España y Nueva España en la era de Carlos III, 1759-1789* (2005), y publicado en inglés, *Edge of crisis: War and trade in the Spanish Atlantic, 1789–1808* (2010). En cuanto a la formación y desarrollo de la Real Armada Española, se consultaron, en primer lugar, los nueve tomos de la *Historia de la Armada española desde la unión de los Reinos de Castilla y Aragón* (1895-1903) de Cesáreo Fernández Duro. La obra se distingue por ser un compendio detallado y a la vez copioso de noticias sobre la historia de la marina desde que España comenzó la expansión de su imperio colonial, hasta el declive de su poder marítimo frente a los cambios políticos y sociales a inicios del siglo xix (1476-1833). También fueron elementales artículos especializados como “Gobierno y armada española en la monarquía absoluta. Aproximación histórica a la organización de la armada española” (1997) de José Yusty Bastarreche; “La formación de la marina española en el siglo xviii” (2006) de Jesús Pradells Nadal, o “La Armada de Barlovento y la fiscalidad novohispana (1636-1749)” (2010) de Ernest Sánchez Santiró, y en coordinación de este con Angelo Alves Carrara, *Guerra y fiscalidad en la Iberoamérica colonial (siglos xvii-xix)* (2012); así como “La fiscalización económica en la Marina española del siglo xviii” (*La Hacienda militar, 500 años de intervención en las fuerzas armadas*, 2002) de Carlos Pérez Fernández-Turégano; los cuales sirvieron para entender dinámicas particulares al interior de la institución naval y su consolidación como parte de la modernización y centralización del Estado. Más aún, a través de un modelo interpretativo poco tradicional en la historiografía sobre el tema, la cual generalmente tiende a concebir a la institución naval española del

periodo como replegada y poco competitiva frente a sus rivales, las recientes investigaciones de Iván Valdez-Bubnov: "El conflicto Sevilla-Cádiz y la construcción naval española, 1607-1725" (2009), *Poder naval y modernización del Estado: política de construcción naval española (siglos XVI-XVIII)* (2011) y "La Armada española del siglo XVIII ¿un proyecto ilustrado?" (*20/10: Memoria de las Revoluciones de México*, Vol. 2, 2013), arrojan nueva luz en la relación Estado-fuerzas navales y sobre el papel trascendental que la Corona española otorgó a su marina de guerra para la protección de su imperio colonial.

Caso aparte es el recurso literario de la crítica contemporánea o "juicios críticos", que en el caso de la institución naval del siglo XVIII, se puede leer en voces como la de Juan José Navarro, marqués de la Victoria, a través de sus *Varios puntos de gobierno y política para los reynos de esta monarquía* (1748-1759), o la de Luis María Salazar y Salazar, en *Juicio crítico sobre la Marina militar de España* (1814). Dichas obras, escritas en momentos claves de conflictos monárquicos y pugnas institucionales, son la clara postura política de sus autores. La primera es el punto de vista de un oficial que se mostró contrario, entre otras cuestiones, a las estrategias navales del entonces ministro de marina, Cenón de Somodevilla, marqués de la Ensenada. La segunda, de manera inversa, es la de un ministro de marina, que realiza una crítica dura, en forma de cartas a un amigo,¹⁵ del estado de una flota que consideraba numerosa, pero dispendiosa y poco útil. Una y otra postura, proporcionan una perspectiva de las dinámicas más profundas y problemáticas del sistema naval español, que al contario de documentos como las reales ordenanzas, que exponen las doctrinas ideales del Estado, señalan los abusos, carencias, indisciplinas, y en general, las fallas del sistema, a partir de la opinión crítica de sus propios miembros.

En cuanto a la política naval francesa y la dinámica institucional, para una visión histórica general, en principio fueron útiles las obras de Michel Vergé-Franceschi, *La marine française au XVIII^e siècle* (1996) y de Etienne Taillemite, *Histoire ignorée de la marine Française* (2010). De valor desigual, el primero fue concebido como un libro de enseñanza y consulta básica,¹⁶ que aborda diversas temáticas de manera precisa e incluso comparativa (en relación sobre todo a la marina inglesa, y en menor medida a la española y rusa); mientras que el segundo, es un compendio de más de seis siglos de historia de la marina de guerra —desde el conflicto bélico de los Cien Años hasta nuestros días, pasando por las grandes flotas de Luis XIV a las de la Tercera República—, que aunque menciona los aciertos del sistema naval, sobre todo, se enfoca en las debilidades de la estrategia naval francesa. Mientras que para un acercamiento más específico a ciertos

¹⁵ Que en su momento se publicó de manera anónima debido a la dura crítica al sistema naval y político español. Antonio Montero Sánchez, *Compendio de la historia de la Marina Militar de España ordenado en presencia de los más acreditados antecedentes*, Madrid, Impresores de la Real Casa, 1917, p. 34.

¹⁶ Concurso de la enseñanza CAPES y *Agrégation d'histoire* en 1996.

temas y periodos del sistema francés, fueron esenciales los estudios de James S. Pritchard, *Louis XV's navy, 1748-1762: a study of organization and administration* (1987); texto novedoso, integral y profundo, que aborda la organización institucional y social de la poderosa marina de guerra de mediados del siglo, concebida como la clave de la estrategia política exterior; así como los de Acerra y Meyer, específicamente la ya citada *Marines et Révolution*, la cual constituye el pedestal historiográfico sobre la construcción y transformación de la marina de guerra del Antiguo Régimen frente al movimiento revolucionario de finales de la centuria. Como complemento, la reciente tesis de Richard Brownlow Byington, "The forgotten service: The French navy of the Old Regime, 1650-1789" (inédita, The Florida State University, 2011), marca nuevas perspectivas sobre el papel de *La Royale* en el Antiguo Régimen, en un análisis detallado sobre su estructura interna, tanto material como humana, así como de sus principales políticas hacia el exterior.

Por último, la literatura fundamental que permitió sumergirse de manera profunda en la interacción y conexiones entre las políticas británicas internas y externas, la conformación de las estructuras de su sistema naval y la organización de sus flotas de guerra, fueron las clásicas *The wooden world. An anatomy of the Georgian navy* (1996) y *The command of the ocean, A naval history of Britain, 1649-1815* (2004), obras del ya citado Rodger (por cierto, hijo de un comandante naval), el autor más prolífero de la historia institucional y social de la *Royal Navy*. Se trata de dos grandes compendios que conjugan los aspectos sociales, militares, políticos y administrativos, para dar forma integral a la historia naval británica, los cuales, en conjunto con otras perspectivas abordadas de manera original en los últimos años, ayudaron a configurar el cuerpo argumentativo que explica la estrategia de desarrollo militar y comercial que condujo a la marina de guerra británica en la carrera por el dominio del poder marítimo hacia finales del siglo XVIII. Entre estas últimas están "The foundations of British naval power" (*The Military Revolution and the State: 1500-1800*, 1980) de Michael Duffy, que trata sobre la administración, construcción, expansión y problemas que enfrentó la marina de guerra para mantener su supremacía, constituyendo el mejor ejemplo de Revolución Militar en el mar; así como la obra colectiva editada por Jeremy Black y Philip Woodfine, *The British Navy and the use of naval power in the Eighteenth century* (1988), en la que se analiza, a partir de la visión de reconocidos autores como J. R. Jones, Davis Syrett, Richard Middleton y Daniel Baugh, la consolidación de la *Royal Navy* como el primer poder naval global. Desde otro particular punto de vista, Brewer, en *The sinews of power: war, money and the English State, 1688-1783* (1989), exhibe los argumentos para la conjugación de las políticas económicas, comerciales y militares británicas para la expansión de sus intereses imperiales. Para terminar, desde un enfoque original y a través de las experiencias de la tripulación del buque Monmouth de la *Royal Navy*, en *Tars. The men who made Britain*

rule the waves (2007), Tim Clayton reconstruye la organización y cotidianeidad en los buques de guerra británicos durante la segunda mitad del siglo XVIII.

En el segundo capítulo se revisan varios aspectos que caracterizaron a los servicios de las marinas de guerra durante aquel periodo, esencialmente aquellos que guardaron estrecha relación con las motivaciones que generaban descontento entre las tripulaciones y que en muchos casos llevaron a la detonación de motines. En aquel entonces, los sistemas navales de la *Royal Navy*, *La Royale* y la Armada Real, no distaban mucho entre sí en cuanto a sus necesidades de expansión, innovación tecnológica, reclutamiento, preparación y entrenamiento de sus oficiales y marineros, y compartían características en las condiciones de trabajo y vida a bordo, al igual que cierta rigidez en el seguimiento de la disciplina. Empero, pese a tradiciones y métodos similares, cada régimen siguió sus propias estrategias y reglamentos, lo que trascendió en las tripulaciones de forma diversa, concretamente durante los largos periodos de guerra. En este tenor, un tema crucial fue la conformación humana de los servicios a partir de los sistemas de reclutamiento, para lo que fue necesario acudir a los escasos estudios especializados que existen sobre el tema. Para el método español, conocido como matrícula, un texto primordial fue la *Historia de la Matricula de Mar y examen de varios sistemas de reclutamiento marítimo* (1870) del capitán Francisco Javier de Salas, quien al tratar el tema del manejo de recursos humanos en la marina de guerra, descubrió y denunció la problemática general que sufría el servicio desde el siglo XVII. Por su parte, “La matrícula de mar y sus repercusiones en la Galicia del siglo XVIII” (*Obradoiro de Historia Moderna*, 2006) de José Manuel Vázquez Lijó, cuyo tema principal es la problemática de la provincia gallega, analiza las raíces de la dificultad que la marina padeció para reclutar, debido a las deficiencias en la administración, economía y políticas institucionales. Por último, desde el punto de vista de la crítica contemporánea, no se puede dejar a un lado el ya mencionado texto del marqués de la Victoria, *Varios Puntos de Gobierno y Política para los Reynos...*, en cuyo apartado “Sobre las Matrículas de Marineros”, denunció las “arbitrariedades” por las que pasaban los reclutados, que a su parecer, repercutían gravemente en el buen funcionamiento del sistema. Acerca del reclutamiento británico, la llamada leva de enganche (*impressment*), tratan ampliamente las citadas obras de Rodger y otras investigaciones más especializadas en el tema como las de Roland Pietsch, “Ships’ boys and charity in the mid-eighteen century: The London Marine Society, 1756-1772 (inédita, University of London, 2003) y “Ships’ boys and youth culture in eighteenth century Britain: The navy recruits of the London Marine Society” (*The Northern Mariner/Le marin du nord*, XIV, núm. 4, 2004), ensayos que tratan por igual, desde un enfoque histórico-social, el tema del reclutamiento a través de La Sociedad

Marina. Mientras que para conocer los pormenores del sistema de clases francés (*inscription maritime*), fueron fundamentales por igual las obras de Acerra y Meyer, Cabantous, Pritchard y Cormack.

Recrear aspectos de la vida a bordo, en cuanto a organización general, como labores, alimentación, salud, permisos, disciplina, castigos, etcétera, permitió entender las dinámicas al interior de los buques de guerra y determinar aquellas que fueron motivos constantes de insatisfacciones y problemas. En esta labor, fueron indispensables fuentes de primera mano, comenzado por las distintas legislaciones y ordenanzas de la época. En el caso británico, esencialmente *The Laws of War* de 1652 y sus modificaciones en 1661 y 1749; en el francés, la *Ordonnance de Louis XIV pour les armées navales et arsenaux de marine* (1689) y *Ordonnance du Roi concernant la marine* (1765); y en el español, las *Ordenanzas de Su Majestad para el gobierno militar, político y económico de su Armada Naval* (1748), la *Ordenanza de su Majestad para el Gobierno Militar y Económico de sus Reales Arsenales de Marina* (1776) y las *Ordenanzas generales de la Armada Naval: Parte primera. Sobre la gobernación militar y marinera de la armada en general, y uso de sus fuerzas en la mar* (1793). En segundo lugar, los tratados en materia de higiene y de prevención y cuidado de enfermedades, permitieron comprender las circunstancias, no sólo en materia de salud y alimentación, sino de interacción física y mental de las tripulaciones, así como particularidades del trabajo a bordo y trato por parte de las autoridades. Muy ilustrativos en este sentido, fueron los textos de Henri Louis Duhamel de Monceau, *Moyens de conserver la santé aux équipages des vaisseaux* (1759); de William Buchan, *Domestic medicine: or, a treatise on the prevention and cure of diseases by regimen and simple medicines: With an appendix, containing a dispensatory for the use of private practitioners* (1790); y de Pedro María González, *Tratado de las enfermedades de la gente de mar en que se exponen sus causas, y los medios de precaverlas* (1805), todos ellos de una enorme coincidencia en materia práctica y teórica.

Respecto a lo que la historiografía ofrece para abordar el tema de la cotidianidad, fueron de gran utilidad estudios especializados recientes. Para la Real Armada, los de Alfredo Martín García, “Entre el mar y la muerte. Procedencias, condiciones de vida y mortalidad de los navegantes del Real Servicio (1776-1804)” (*Espacio, Tiempo y Forma*, 1999), que toca el tema de los entornos de las tripulaciones de las flotas en base al análisis de datos principalmente de los libros de defunciones del Archivo Eclesiástico de la Armada (Madrid); de Rafael de Francisco López, “La medicina e higiene militar en los siglos XVIII y XIX: una olvidada medicina del trabajo” (*La Mutua*, 2006); y de Juan Cartaya, “La alimentación en la Armada Española en la edad moderna, una visión distinta de la batalla de Trafalgar” (2008). En tanto que, para aproximarse a la cotidianidad en los buques británicos y franceses se utilizaron nuevamente las ya mencionadas obras de Rodger y Clayton, así como de Pritchard y Cormack respectivamente; y como

complemento, el estudio de Niklas Frykman, "Seamen on late Eighteenth-century European warships" (IRSH 54, 2009), en el que expone las condiciones, así como las relaciones y vínculos de la marinería de las distintas flotas europeas en el teatro marítimo internacional de finales del siglo XVIII.

El capítulo III, revela por extenso los motines aislados y colectivos ocurridos en las tres armadas desde principios del siglo XVIII, lo que permite mirar en perspectiva las condiciones y motivaciones detrás de los actos de rebeldía. Inauguran las sublevaciones francesas, no precisamente por ser las más numerosas, sino porque sus motines masivos ocurrieron por primera vez en los arsenales y flotas franceses a partir de 1789, poco antes de que estallara la Revolución, y que la intensa coacción bélica repercutiera gravemente en los ánimos de las tripulaciones de la marina británica. En esta misma lógica, la segunda parte se ocupa de las rebeliones británicas, que como se verá, desde siempre frecuentaron las navegaciones de la *Royal Navy*, aunque hasta cierto punto de forma aislada. Conforme avanzó el siglo, se hicieron más constantes hasta el estallido de los grandes motines de 1797, los cuales movilizaron prácticamente a toda la flota de guerra en un grado de desafío nunca antes enfrentado por el Estado británico. Una última parte trata el caso español, cuya marina de guerra, como ya se dijo, pese a ser una parte activa importante en la disputa del poder naval de aquel tiempo, y padecer de dificultades materiales y humanas similares, que provocaron en varios momentos insurrecciones individuales y colectivas, no fue sacudida en sus cimientos sociales de igual forma que a sus rivales. Lo más cercano a un verdadero problema disciplinario se desplegó durante la Guerras de Independencia Hispanoamericanas, cuando un buen número de insubordinaciones, que incluyó a marinería y oficialidad, algunas de ellas no consideradas oficialmente como motines, se consumaron con la entrega de buques de la armada a las naciones en lucha, perjudicando con ello a las fuerzas navales españolas.

Para documentar tales sucesos, no fue necesario realizar una extensa investigación personal en todos los archivos nacionales correspondientes a cada marina de guerra. Consciente de que las fuentes primarias u originales son indispensables para sustentar con testimonios de primera mano cualquier argumento histórico, al tratarse de un estudio comparativo, y por la misma temática obligadamente extenso, fue necesario apoyarme en las obras de reconocidos historiadores y sociólogos, que a lo largo de las últimas décadas, han realizado investigaciones extensas en archivos de sus respectivos países, en las que exponen y analizan con detalle la documentación utilizada. Esto fue posible en cuanto a los motines en las armadas francesa y británica, de las cuales existen trabajos que permitieron acceder a una amplia recopilación de datos, mismos que me fue posible confrontar entre sí, a fin de establecer un análisis del conjunto de los sucesos, tanto de forma horizontal (en un mismo periodo), como vertical (a través de una

secuencia cronológica). En cambio, la situación fue distinta al tratar la marina de guerra española, pues como ya se indicó, no existe ni un solo estudio histórico o social sobre el tema, de manera que fue necesario realizar una investigación personal en archivos y bibliotecas de España y México.

Así pues, para los motines en la marina de guerra francesa, la obra de Cabantous fue esencial en cuanto a que, como se mencionó anteriormente, realizó una investigación exhaustiva en los archivos parisinos y en los puertos franceses que lo llevó a identificar solamente cinco motines oficiales antes de 1789. Este número es, sin embargo, significativo, pues parece indicar que en realidad los casos de desobediencia considerados como delito fueron pocos. Aunque el historiador francés piense que su escasa manifestación se debió a la imposición de la autoridad institucional y la frecuencia de la desertión —que fungió como una válvula de escape— (tema que por cierto, merece un estudio aparte), durante la investigación se verá que la disciplina naval francesa tendió a ser “relajada”, pues normalmente sus oficiales evitaban hacer la denuncia de casos de rebeldía que seguramente en marinas como la británica, en determinados momentos y contextos, hubieran sido llevados hasta la Corte marcial.

Como sea, los motines multitudinarios que se sucedieron a partir de la instauración de la Asamblea Constituyente ese mismo año, cuentan con amplios registros en los archivos, mismos que como se recordará, han sido estudiados desde diversos ángulos y de manera profunda por el mismo Cabantous, así como por Cormack y Acerra y Meyer, en los textos anteriormente referidos. También se pueden hallar sus referencias en investigaciones relativas a los sucesos en los puertos de principal efervescencia revolucionaria como Brest y Tolón. En este sentido, son los estudios de Malcolm Crook, *Toulon in war and revolution: From the ancien régime to the Restoration 1750-1820* (1991), en el que se exponen los conflictos en aquel puerto a partir de la transición entre el Antiguo Régimen y los fenómenos políticos consiguientes a la Revolución; así como la tesis inédita de Bruno Baron, “Élites, pouvoirs et vie municipale à Brest, 1750-1820” (Université de Bretagne Occidentale, 2012), que analiza la transformación en las relaciones de poder entre las élites (esto es, oficiales e intendentes navales, y la nobleza del ejército) y la municipalidad del puerto desde el Antiguo Régimen hasta el advenimiento de la guerra civil. Además, tales acontecimientos pueden ser analizados directamente a través de otras fuentes de primera mano publicadas, como la *Mémoire historique et justificatif de M. le comte d'Albert de Rions, sur le affaire de Toulon*, de Francois-Hector, conde de Albert d’Rions (1790) y *Mémoires secrets pour servir à l'histoire de la dernière année du règne de Louis XVI, roi de France* (1797), escritas por el ministro de marina Antoine-François Bertrand de Molleville, correspondencia personal y crónicas de testigos directos e indirectos de las insurrecciones en los puertos y flotas francesas en aquellos días.

Por su parte, como ya se dijo, el tema de los motines en la *Royal Navy* ha sido abordado ampliamente en estudios especializados, tanto generales, como de caso, entre los que fueron de gran relevancia los ya mencionados textos de Woodman y Guttridge, el acercamiento social de Hechter, Pfaff y Causey, el filosófico de Glasco y los históricos-sociales de Frykman, todos ellos apuntalados en un análisis exhaustivo de la documentación existente en los Archivos Nacionales británicos. En otro tipo de historiografía naval se mencionan algunas sublevaciones en alta mar. Tal es el tema de *Between the devil and the deep blue sea merchant seamen, pirates and the anglo-american maritime world, 1700–1750* (1987) de Marcus Rediker, un retrato del mundo social y cultural en las marinas mercante y pirata, británicas y americanas, durante la primera mitad del siglo XVIII, que destaca las terribles condiciones comunes al mundo naval-marítimo, entre cuyas secuelas se halla el motín. Cabe señalar que este último trama sale continuamente a superficie en los estudios de Rodger, sobre todo en sus ya citadas obras *The wooden world* y *The command of the ocean*. Mientras que concretamente para las rebeliones de 1797, se consultaron textos clásicos como el de Conrad Gill, *The naval mutinies of 1797* (1913), pero sobre todo estudios recientes y novedosos como el de Philip MacDougall y Ann Veronica Coats y de Pfaff, Hechter y Corcoran. A propósito, *Midshipmen and quarterdeck boys in the British Navy, 1771-1831* (2012) de Samantha A. Cavell, reveló un aspecto importante relacionado con estos sucesos: el cambio del entorno social y mental en el rango de los guardiamarinas acontecido hacia finales del siglo XVIII, cuando las promociones se debieron más a la competencia profesional que a un asunto de origen, lo que estuvo ligado a una mayor insubordinación entre los aspirantes y a su abierta participación en motines colectivos.

Por último, en la historiografía general de la marina de guerra española del periodo, como ya se ha señalado de manera reiterada, prácticamente no existen estudios de caso ni generales cuya temática sean los motines. Tampoco parecen haber sido tema de interés. Algunos oficiales de marina, estudiosos navales, incluso hablan de una ausencia de insurrecciones en las flotas españolas debido a que las dotaciones de los buques no eran “insubordinadas” ni mal portadas y porque, al contrario del resto de las marinas europeas, la “disciplina se mantuvo siempre, particularmente en combate”.¹⁷ Opiniones como esta descubren un desconocimiento general del tema, pues como se verá en la presente investigación, como en cualquier otra armada de su tiempo, la marina de guerra española tuvo que enfrentar varias sublevaciones, aunque ciertamente no de la misma envergadura que los motines de la década de 1790. Es una realidad que las insurrecciones documentadas son pocas. Entre los estudios especializados en historia naval española e

¹⁷ González-Aller Hierro, “El navío de tres puentes en la armada española”, *Revista de Historia Naval*, núm. 9, año III, 1985, pp. 71-72.

historia general de los sucesos acaecidos en una determinada región del imperio español, entre otras publicaciones, solamente se encontraron seis casos de insurrección para el periodo. El primero fue el dirigido por don Luis Manuel de Lando y Fernández de Córdoba, conde de Santa Cruz de los Manueles, a bordo de una galera de guerra en Barcelona en 1706, al que refiere Cesáreo Fernández Duro en el tomo VI de la *Historia de la Armada española desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón*. Un segundo motín, ocurrido en los buques al mando del capitán Francisco Javier Cornejo en la Habana en 1720, es mencionado por Jacobo de Pezuela en su *Historia de la Isla de Cuba* (1868). Por su parte, Luis J. Ramos Gómez en *Las "noticias secretas de América" de Jorge Juan y Antonio de Ulloa (1735-1745)* (1985), análisis de la obra de los Ulloa: *América, sobre el estado naval, militar y político del Perú y Provincia de Quito, costas de Nueva Granada y Chile...* (1748),¹⁸ da cuenta de la rebelión de los buques *Asia* y *La Esperanza* al mando de José Pizarro en el Callao, en 1742 y 1743 respectivamente. Otra sublevación más amplia fue la de la flota (*Septentrión, Astuto, San Lorenzo* y *Liebre*) al mando del brigadier José Somaglia en Callao, Perú en 1772, la cual es citada por Rubén Vargas Ugarte y Margarita Guerra en su *Historia general del Perú: Virreinato 1689-1776* (1996) y documentada más extensamente por Jorge Ortiz Sotelo en su artículo "Juan Francisco de la Bodega y Quadra, los años iniciales" (*Derroteros de la Mar del Sur*, 2006), y recientemente, en *La Real Armada del Pacífico Sur. El apostadero naval del Callao, 1746-1824* (2015). El quinto motín es el del buque *San Juan Nepomuceno*, al mando del brigadier Cosme Damián Churruca, en la vísperas de la batalla de Trafalgar (1805), del que se sabe a partir de un informe del propio comandante, el cual fue publicado por primera vez en el *Diario de Cádiz*, del 21 de octubre de 1905, y se refiere asimismo en *La batalla de Cavite (1898): Textos basados en manuscritos y crónicas de la época existentes en el Archivo Histórico y Biblioteca Nacional de París* (1972). Una última rebelión que se puede rastrear en fuentes publicadas, es la que implicó a cuatro buques de la Real Armada durante la Guerra de Independencia Hispanoamericanas. Se trata de la acontecida a bordo del *Asia, Aquiles, Constante* y *Clarrington*, al mando de Roque Guruceta, en 1825, cuya noticia apareció publicada en la *Gaceta extraordinaria de México* el 15 de junio del mismo año, en una serie de documentos relativos a su capitulación, y de la que se pueden conocer más detalles en la *Guía de Forasteros. Estanquillo literario para los años de 1825-1826* (Año III, vol. IV, núm. 6, 54).

¹⁸ En su tiempo, solamente se imprimieron seis ejemplares de la obra original para repartirlos entre el rey Fernando VI sus cercanos, y no fue publicada sino hasta 1826 por David Barry en Londres. Para más véase Jorge Juan y Antonio de Ulloa, *Noticias secretas de América*, tomos I y II, Madrid, América, 1918.

El resto de los motines de los que se tiene conocimiento, en su mayoría casos aislados, se hallaron referidos en documentación de los archivos de España y México.¹⁹ Una investigación en los principales archivos de marina para el periodo, el Archivo del Museo Naval de Madrid y el Archivo General de Marina Don Álvaro de Bazán,²⁰ dio como resultado algunos casos de insurrecciones, como el de la tripulación del *Reina Luisa*, en una de las islas Menorcas en 1808; de la infantería y algunos suboficiales de la fragata *Trinidad*, parte de la escuadra de Cádiz, al mando del comandante Dionisio Capaz, en las cercanías al Cabo de Hornos en 1818; y de oficialidad y marinería de las fragatas *Prueba* y *Venganza*, que culminó con la entrega de los buques al gobierno nacional del Perú en 1822. También se encontró referencia a otros actos de indisciplina o desobediencia por parte de individuos. Específicamente en el índice del Álvaro de Bazán, se detectaron causas que implican a un grupo de guardiamarinas en actos de desobediencia a sus superiores y otros “excesos”, que lamentablemente no pudieron ser conocidos debido a que los expedientes están extraviados. Aunque los casos mencionados son en realidad pocos, otra documentación localizada en los archivos, permitió completar y enriquecer la información referente, entre otros temas, a los motines de los buques al mando de Somaglia y aquellos de Guruceta, a partir, por ejemplo, de diarios de navegación y comunicaciones personales entre autoridades. Adicionalmente, la investigación en el Archivo General de la Nación (AGN), arrojó como resultado tres motines, uno de los cuales no entra en el periodo de estudio,²¹ un segundo de marineros y soldados del *Incendio y Blandor*, navíos a cargo del capitán don Ignacio Dauteüil en 1733, y el último, de un grupo de marineros y habitantes del puerto de Veracruz en 1808, que generó el rumor de que el comandante del puerto era un traidor defensor de los franceses.

Téngase en cuenta que el hecho de que escaseen las referencias sobre el tema, no es indicador de que los motines en la Real Armada no haya sucedido con más frecuencia de la que parece. Como se verá, en informes y cartas personales de autoridades navales, se llega a mencionar que las tripulaciones “se amotinan” o se hallan tumultuosas, por razones como la falta de pago, aunque sin especificar casos particulares. Esto hace pensar que el problema era habitual, y posiblemente, como ocurrió en el caso francés, este tipo de situaciones raramente fueron denunciadas de manera oficial, dejándolas pasar como

¹⁹ Cabe señalar que una primera búsqueda en los catálogos del Portal de Archivos Españoles (PARES) dio como resultado solo tres referencias a motines en las flotas de guerra; empero, estos corresponden específicamente a grupos de soldados amotinados e infantería de marina a bordo de navíos durante los siglos XVI y XVII, a saber: S.41091, AGI/22.15.1121//Indiferente, 1092, N.232.; ES.47161, AGS/2.11.624//CRC, 660, 3; y ES.08019, ACA/1.1.3.5//ACA, Consejo de Aragón, Legajos, 0580, nº 036, 10 ff.

²⁰ Buscando con las siguientes palabras clave: motín rebelión, revuelta, sublevación, alzamiento, desobediencia, sedición, insurrección, insubordinación, indisciplina, desorden, tumulto, reclamación, infracción, plante, revolución y malhechor.

²¹ Se trata de soldados de la Armada de Barlovento en 1687, véase AGN, IC, GV, RCOD, v.22, Exp. 15.

meros estados de indisciplina o episodios de tensión que prefirieron resolverse de manera interna, entre los propios capitanes y las autoridades involucradas. Finalmente, un tema que se planteará en este tercer capítulo y se discutirá más ampliamente en el siguiente, será la serie de sublevaciones que se sucedieron durante las guerras insurgentes americanas y que llevaron a la entrega o toma de los buques reales para el servicio de la flotillas republicanas, que aunque no fueron todas consideradas como motines, implicaron la rebelión abierta de las tripulaciones hacia la monarquía.

El cuarto y último capítulo, se centra en el análisis de la “anatomía” de los motines masivos en las tres marinas de guerra. Comienza con los motivos comunes y las diferencias detrás de las explosiones de rebeldía. Continúa con una “psicología” de los rebeliones; esto es, el perfil de los amotinados, en el que sobresale la cubierta baja y la marinería experta, pero trata también la participación de la infantería de marina y los soldados, y el papel que jugó la oficialidad menor e intermedia en determinados casos. Según lo dicho, se evalúa la relación de los motines con el factor mando, ideología y conflictos de clases, lazos comunitarios, así como condiciones internas y externas que afectaron a las comunidades, desde la actitud o personalidad de las autoridades, hasta el teatro de la guerra, y como todo ello influyó en el cambio de mentalidades que se proyectó en la forma masiva de insubordinación.

De este modo, la temática se desarrolla con base en la propuesta de Hechter, Pfaff y Causey (“Social order and the genesis of rebellion...”), la cual parte de que el motín es producto de la conjunción de tres factores: capacidad del mando de administrar bienestar y control de la tripulación; la aptitud de esta última para coordinar una acción colectiva; y los elementos externos que dificultan el mando, intensifican los desacuerdos y proporcionan oportunidades para la rebelión. En esta evolución analítica, se contraponen las variables que exponen al mando y a la tripulación en el conflicto, las relaciones comunitarias que los confrontan, pero que también los unen, y las formas en que se definen y sostienen los motines multitudinarios a largo plazo. Por último, como esta investigación plantea que la historia naval es también historia general, en el entendido en que lo que sucede en las sociedades en tierra, repercute a bordo del “mundo de madera” y viceversa, se evalúa el desenvolverse del fenómeno en el espacio de las revoluciones sociales y la guerra naval de finales del siglo XVIII y comienzos del XIX, a la vez que el alcance institucional y social de las rebeliones en el desenvolvimiento de las estrategias políticas y bélicas de los Estados en su tránsito del viejo régimen a la modernidad.

I. LOS SISTEMAS NAVALES ESPAÑOL, FRANCÉS Y BRITÁNICO EN EL MARCO DE LA POLÍTICA INTERNACIONAL DEL SIGLO XVIII

Crisis en los imperios: la carrera por el colonialismo transoceánico

La Europa del siglo XVIII fue principalmente agrícola en términos socio-económicos. Esta actividad constituía la principal fuente de riqueza y trabajo, y se ligaba estrechamente al comercio y la industria a partir de la manufactura de productos para bienes de consumo, alimentos, bebidas, ropa, zapatos, muebles, etcétera. Las importaciones provenientes del exterior del continente eran fundamentalmente artículos de lujo — especias, café, té, azúcar, tabaco, maderas tintóreas, etcétera—, pero en ocasiones consistía en géneros que ayudaban a contrarrestar escaseces regionales debido a malas cosechas, como de cereales o papa, o a la ausencia o insuficiencia de ciertos productos, como madera para la construcción o metales como el oro y la plata. Al ser la agricultura la principal fuente de recursos fiscales,¹ los Estados se interesaban cada vez más en su desarrollo, así como en la colonización de tierras en las que se pudiera mantener la producción de materiales y productos básicos, además del control de las rutas de transporte y el mercado de diversos artículos a nivel nacional e internacional.

A mediados del siglo XVIII, en algunas regiones del viejo continente, principalmente en Inglaterra, comenzó un proceso de desarrollo industrial y tecnológico que indujo a cambios económicos y demográficos significativos, evidentes en la transformación de la organización laboral y de vida en el campo y la ciudad. La actividad comercial-industrial mundial aumentó considerablemente, ya que ofrecía a los imperios participantes mayores beneficios en la exportación de productos y la imposición de impuestos arancelarios. Al desempeñar un papel preponderante en el pensamiento económico y en las políticas de los Estados, la gran competencia en la empresa comercial internacional que inauguraron las monarquías ibéricas entre los siglos XV al XVII, a partir de sus puestos y colonias en los continentes e islas de Asia, África y América, con la cual ampliaron las redes del comercio marítimo y la captación de metales preciosos y productos suntuosos, provocó que mostraran una actitud proteccionista agresiva. Poco a poco se sembró la idea de que la guerra era necesaria para evitar a toda costa mediante bloqueos, el corso y el contrabando, la competencia de otros poderes en el desarrollo mercantil ultramarino.² Como la fuerte inversión financiera del comercio exterior y el desarrollo de asentamientos dedicados a la explotación del

¹ Jeremy Black, *La Europa del siglo XVIII: 1700-1789*, Madrid, Akal, 2001, pp. 41-44.

² Michael Roberts, *The military revolution, 1560-1660: An inaugural lecture delivered before the Queen's University of Belfast*, Belfast, M. Boyd, 1956, pp. 26-27.

comercio colonial sólo se podían asegurar mediante la garantía del privilegio monopolista,³ para el siglo XVIII el papel de las marinas adquirió vital importancia en la competencia por el poder territorial y el control de las vías de comunicación y expansión de la riqueza. En este ajedrez, principalmente España, Francia, Gran Bretaña y los Países Bajos concibieron el colonialismo transoceánico como un objetivo primordial de su política exterior, lo que incrementó su necesidad de hacer más efectivas sus operaciones navales, contar con flotas permanentes más grandes y mejor armadas, en lugares distantes y largos periodos de tiempo; con oficiales y tripulaciones mejor entrenadas, así como con una economía y administración centralizada eficiente para el abastecimiento de hombres, alimentos, ropa, transporte, armamento y otras necesidades.⁴

Así, a pesar de que según los cálculos de Jan Glete, entre 1760 y 1790 la armada francesa aumentó un 107% su capacidad material (buques de línea y cruceros, ver Anexo 1) y humana, seguida por la neerlandesa en un 98%, la española un 85%, la británica un 26%, y la danesa-noruega un 34%, y que para la última década de la centuria el Atlántico era hogar de 300, 000 a 400,000 hombres de mar,⁵ la mayoría británicos (entre 100,000 y 150,000), seguidos por franceses y españoles (con alrededor de 60,000 cada uno),⁶ lo cierto es que aquellas egregias armadas reflejaban los problemas que afrontó todo mando militar a lo largo de la centuria: insuficiencia crónica de reservas de hombres y buques adecuados; dificultades logísticas para conseguir provisiones o armamento en alta mar; condiciones insalubres a bordo que provocaban epidemias que diezaban las tripulaciones; desertiones que hacían peligrar la capacidad operativa de los navíos, entre otras vicisitudes que hacían que resultase imprevisible la suerte de las naciones en las cuestiones militares y la evolución de las problemáticas internacionales.⁷

En esta frenética competencia, fueron esencialmente las potencias de España, Francia y Gran Bretaña las que desplegaron mayor agresividad para mantener el control de sus territorios ultramarinos, mientras que otras potencias marítimas como los Países Bajos, que aunque en el siglo anterior entablaron varias guerras con sus enemigos, sobre todo los británicos, para el control de las rutas comerciales marítimas, durante la mayor parte del siglo XVIII se distinguieron más por un perfil colonialista-capitalista-

³ Black, *La Europa del siglo XVIII*, pp. 92-93, 96-97.

⁴ En términos cuantitativos, efectivamente Gran Bretaña, las Provincias Unidas, Francia y España contaban con las flotas más grandes y caras de Europa. John Brewer, *The sinews of power: War, money and the English State, 1688-1783*, Londres, Routledge, 1989, p. 30.

⁵ Jan Glete, *Navies and nations: Warships, navies and state building in Europe, 1500-1860*, vol. I, 1993, citado en Niklas Frykman, "Seamen on late eighteenth-century European warships", *IRSH 54*, Internationaal Instituut voor Sociale Geschiedenis, 2009, p. 67.

⁶ Sarah Palmer y David M. Williams, "British sailors, 1775-1870", citado en Frykman, "Seamen on late eighteenth-century...", p. 68.

⁷ Black, *La Europa del siglo XVIII*, pp. 393-394.

empresarial no-militar.⁸ Como resultado, los tres Estados beligerantes ejercieron un formidable gasto de guerra que sobrecargó de manera extraordinaria sus recursos fiscales. Conservar la supremacía militar, en una era en que los precios se elevaban constantemente, generó deudas irreversibles y los imperios padecieron de lo que Michael Roberts denominó como “crisis constitucionales”, cuando sus monarcas se vieron forzados a negociar con sus Estados o violar sus libertades legislativas ancestrales debido a necesidades económicas derivadas de sus compromisos militares.⁹ De manera paulatina, aumentó la presión y control en el pago de impuestos, lo que hacia finales de la centuria provocó una serie de convulsiones sociales en distintos escenarios del viejo continente y sus colonias, con el consiguiente ocaso de viejos regímenes y el surgimiento de nuevos.

Según Pierre Goubert, para entonces Francia mantenía un gasto mínimo de guerra. Baste decir que en 1788, sólo un 26.3% del gasto total del Estado fue para sus fuerzas armadas (ejército y marina), mientras que un 49.3% se utilizó para pagar deudas de servicio por el uso de dichas fuerzas en conflictos bélicos previos.¹⁰ Fue entonces que el Estado francés buscó nuevas formas de impuestos, creando la molestia generalizada, y con el ahorro en los pagos militares, gratificaciones y oficinas, alienó a sus fuerzas armadas, mismas que hubieran podido contener el descontento de su población cuando se derrumbó el gobierno monárquico abriendo paso a la Revolución Francesa. En tanto que para Gran Bretaña, el esfuerzo invertido en las guerras de América del Norte y de los Siete Años, como se verá más adelante, significó grandes costos y un endeudamiento que trató de resolver demandando a sus trece colonias americanas a que asumieran una mayor parte del expendio militar, lo que resultó en un nuevo conflicto trasatlántico cuando éstas se levantaron en contra de dichas imposiciones. Además, como se verá, la negativa de aumentar los sueldos en un intento de ahorro, fue uno de los principales motivos que detonaron los motines de 1797.¹¹

Por su parte, desde principios de siglo XVIII, el ejército y la marina de guerra españoles consumían la mayor parte del gasto del Estado de los Borbones: en concreto el 63%.¹² En cuanto al gasto militar, según

⁸ Para José Jurado Sánchez, este repliegue de los neerlandeses hacia la política interna y el fomento de la economía, reduciendo su gasto militar y pagando sus deudas fue una vía que otros países debieron seguir antes de que los costos de las guerras lastraran gravemente su desarrollo. José Jurado Sánchez, “Gasto militar, crecimiento económico y lucha por la hegemonía en la época preindustrial. Gran Bretaña y España durante el siglo XVIII”, X Congreso Internacional de la AEHE 8, 9 y 10 de septiembre 2011, Universidad Pablo de Olavide Carmona, Sevilla, en <<https://www.aehe.net>>, consultado en agosto de 2014, p. 6.

⁹ Roberts, *The Military Revolution*, pp. 21-22.

¹⁰ Pierre Goubert, *L' Ancien Régime: Les pouvoirs*, vol. 2, 1973, citado en Michael Duffy, “Introduction: the Military Revolution and the State”, Michael Duffy (ed.), *The Military Revolution and the State: 1500-1800*, Exeter, University of Exeter, 1980, p. 7.

¹¹ Duffy, “Introduction: the Military Revolution and the State”, p. 7.

¹² José Jurado Sánchez, *El gasto de la Hacienda española durante el siglo XVIII. Cuantía y estructura de los pagos del Estado (1703- 1800)*, Madrid, Instituto de Estudios Fiscales, 2006, p. 94.

un análisis de José Jurado-Sánchez, la mayor parte era para el ejército (en promedio dos veces más costoso que la marina en el período de mayor expendio entre 1714 y 1800), no obstante, los dispendios navales se incrementaban cuando empeoraban los enfrentamientos bélicos internacionales.¹³ El gasto militar fue equilibrándose conforme avanzó el siglo, de manera que si entre 1714 y 1720 el ejército absorbía casi un 70%, mientras que la armada sólo 9%, en la década de 1740 ambos llegaban a un 30%.¹⁴ Más aún, a diferencia de Francia e Inglaterra, España financió la defensa de sus territorios americanos, especialmente el Caribe entre 1761 y 1780, y parte del gasto de sus guerras en Europa, con recursos fiscales provenientes de impuestos de sus colonias.¹⁵ Principalmente entre 1720 y 1800, la mayoría de los recursos para la defensa militar americana provenía de autofinanciamiento,¹⁶ y sobre todo durante la guerra con Gran Bretaña por la independencia de sus colonias americanas, las remesas del Virreinato contribuyeron al sustento militar de la metrópoli.¹⁷ Sin embargo, aunque el Estado español pudo sostener su máquina bélica con cierta eficacia durante la segunda mitad del siglo, según Carlos Marichal, gracias al reforzamiento de la administración tributaria y al crecimiento de los ingresos fiscales coloniales —sobre todo entre 1780 y 1790—, manteniendo una política absolutista en sus colonias en un periodo de revoluciones atlánticas, ello creó también un agudo endeudamiento que lo llevó a una verdadera bancarrota a partir de 1810.¹⁸

En opinión de Nicholas Rodger, hacia el final de la centuria, las marinas se expandieron contra los límites de su capacidad financiera, industrial y técnica, lo que las llevó a confrontar peligros de un orden completamente distinto. Entonces sus preocupaciones eran otras: no se trataba tanto de una cuestión de

¹³ Jurado Sánchez, “Gasto militar, crecimiento económico...”, p. 30.

¹⁴ Aunque en la década de 1770 el ejército volvió a recuperar su primacía en el gasto. Para más, véase José Jurado Sánchez, “The Spanish national budget in a century of war”, en Rafael Torres Sánchez (ed.), *War, State and development. Fiscal-Military states in the eighteenth century*, Pamplona, Universidad de Navarra, 2007, pp. 211-217.

¹⁵ Yovana Celaya Nández, “El costo fiscal en la defensa del Caribe: La Armada de Barlovento, 1702-1748”, en Carlos Marichal y Johanna von Grafenstein (coords.), *El secreto del Imperio español: Los situados coloniales en el siglo XVIII*, México, El Colegio de México/Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 2012, pp. 213, 231.

¹⁶ Sin embargo, según un estudio de José Manuel Serrano Álvarez, aunque el papel de la marina mejoró ampliamente, no dejó de representar un porcentaje menor (un 7.7% en aquellos territorios). José Manuel Serrano Álvarez, *Fortificaciones y tropas. El gasto militar en Tierra Firme, 1700-1788*, Sevilla, Universidad de Sevilla, 2004, p. 377.

¹⁷ Datos derivados del análisis de los totales de los situados novohispanos y dineros enviados a Madrid en dicho periodo: véase Carlos Marichal y Matilde Souto, “La Nueva España y el financiamiento del Imperio español en América: los situados para el Caribe en el siglo XVIII”, en Marichal y von Grafenstein (coords.), *El secreto del Imperio español*, pp. 61-94. Véase asimismo, Carlos Marichal, “Las guerras imperiales y los préstamos novohispanos, 1781-1804”, *Historia Mexicana*, vol. 39, núm. 4, Finanzas y política: 1780-1910, abril-junio de 1990, pp. 881-907.

¹⁸ Carlos Marichal, “Entre las guerras imperiales y las guerras de independencia: el virreinato de la Nueva España (1762-1812)”, en *20/10 Historia*, 2012, en <<https://www.20-10historia.com>>, consultada en marzo de 2014. Véase también Carlos Marichal, *La bancarrota del virreinato, Nueva España y las finanzas del Imperio español, 1780-1810*, El Colegio de México, Fideicomiso Historia de las Américas, Fondo de Cultura Económica, 1999.

victoria o fracaso, sino de sobrevivencia o extensión de un Estado. En estos términos, mucho dependió de la solidez y fuerza de cada infraestructura naval y su capacidad para responder a desafíos sin precedentes.¹⁹

La batalla por el poder en el teatro marítimo

Al iniciar el siglo XVIII, la monarquía hispánica se mantenía como la principal beneficiaria del comercio trasatlántico, y su protección, con base en proyectar fuerza militar o ejercer presión sobre las economías marítimas competidoras, consolidó su poder internacional.²⁰ Pero su intento por mantener el monopolio americano a la par de las guerras con los reinos periféricos y con otras naciones al exterior, causó una severa crisis económica y administrativa que si bien ya arrastraba desde el siglo anterior, debilitó aún más su poder naval. Ello fue aprovechado muy bien por sus rivales, quienes incrementaron aún más su presencia en ultramar: Francia para la producción de café y azúcar en Martinica y Guadalupe para su exportación a los mercados europeos, al mismo tiempo que buscaba la importación de productos desde Europa a sus colonias en las Indias Occidentales francesas; y Gran Bretaña, para un mayor control del mercado colonial en torno a la venta de sus productos manufacturados.²¹

A la muerte sin descendencia de Carlos II *el Hechizado* (1665-1700), último rey Habsburgo de España, se nombró heredero a Felipe V de Anjou, nieto de Luis XIV de Francia, con lo cual la casa francesa de los Borbón se instauró en el trono. Ello provocó el desacuerdo de los partidarios del otro contendiente a la Corona, el archiduque Carlos de Austria, así como de Gran Bretaña y su aliada Portugal, además de las Provincias Unidas, que no veían con buenos ojos la intervención de Francia en los asuntos españoles, entre ellos, lo relativo a las posesiones y el comercio trasatlántico americano. La tensión política derivó en la Guerra de Sucesión Española (1701-1713), a cuyo término con el tratado de Utrecht, España perdió ante Gran Bretaña posesiones importantes como Gibraltar y Menorca, mientras que Francia se vio obligada a ceder puestos como la bahía de Hudson y Terranova. Por su parte, Gran Bretaña aseguró, mediante convenios con España, el derecho de asiento o monopolio en el tráfico de esclavos negros con las colonias americanas por parte de su *South Sea Company*, así como el navío de permiso para el comercio

¹⁹ Nicholas A. M. Rodger, *The command of the ocean, A naval history of Britain, 1649-1815*, Londres, Penguin, 2004, p. 379.

²⁰ Iván Valdez-Bubnov, *Poder naval y modernización del Estado: Política de construcción naval española (siglos XVI-XVIII)*, México, Bonilla Artigas Editores/Iberoamericana Vervuert/IIH-UNAM, 2011, p. 12.

²¹ Portugal y Brasil recibían importantes cantidades de productos británicos, como textiles, y los pagaban con oro, lo que permitió a estos últimos mantener su sistema financiero y el comercio a larga distancia. Black, *La Europa del siglo XVIII*, pp. 94-95.

ultramarino.²² Ocurría entonces que Europa se hallaba al filo de una guerra mundial suscitada por litigios territoriales, rivalidades comerciales y ambiciones económicas desatadas por las reacciones de España, Austria, las Provincias Unidas y Francia, a los que no habían satisfecho las estipulaciones de dicho tratado.²³ Si bien la monarquía española seguía dominando las colonias americanas y Francia mantenía sus puestos de la zona oriental en la India y el Océano Índico, su rival mantenía el poder en la región occidental gracias a Gibraltar y Menorca. Además, España tampoco estaba satisfecha con los acuerdos de Utrecht relativos a la pérdida de sus posesiones en Italia (Milanesado, Reino de Nápoles, Flandes y Cereña) y los Países Bajos — cedidos a Austria a cambio de declinar a su pretensión al trono español—, por lo que en 1717 desplegó una política beligerante que forzó a las Provincias Unidas, Francia, Gran Bretaña y el Sacro Imperio Romano Germánico a formar la Cuádruple Alianza, que la derrotó en la guerra y obligó a retirar sus tropas de Cerdeña y Sicilia, así como a renunciar al derecho sobre los Países Bajos y a la Corona francesa.²⁴

En 1727 un nuevo conflicto se recrudeció cuando España trató de recuperar Gibraltar y los británicos respondieron imponiendo un bloqueo a Portobello, y a partir de 1729, británicos y franceses incrementaron su comercio, contrabando y corso en ambos mares americanos. La tensión entre España y sus enemigos continuó entre constantes enfrentamientos y acosos de buques de uno y otro bando. Dada la situación, algunos inversionistas ingleses vieron con buen ojo el desafío oficial y directo con España, por lo que impulsaron una serie de políticas que llevaron a Gran Bretaña a declararle nuevamente la guerra, conocida como “de asiento” o Guerra de la Oreja de Jenkins (1739-1748).²⁵ Para entonces, en una mutua desconfianza, la alianza franco-británica se hallaba desgastada y en 1731 ésta se dio por concluida, aunque no de manera oficial. A decir de Jeremy Black, la política colonial francesa había comenzado a “liberarse” de la tutela inglesa, pues había ganado paulatinamente terreno en el comercio europeo de reexportación,

²² Esto es, en teoría el envío de un barco al año hacia Veracruz con una capacidad de carga de 500 toneladas para comerciar con las colonias españolas americanas, lo que aprovecharon para practicar el contrabando. Matilde Souto Mantecón, “Veracruz: llave comercial del Imperio español”, *Omnia*, núm. 7, junio 1987, pp. 25-32 p. 2. Véase también Matilde Souto Mantecón, *Mar abierto. La política y el comercio del Consulado de Veracruz en el ocaso del sistema imperial*, México, El Colegio de México/Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 2001.

²³ Albert Soboul, Guy Lemarchand y Michéle Fogel, *El siglo de las Luces. Tomo I, Los inicios (1715-1750)*, Libro II, Madrid, Akal, 1993, p. 813.

²⁴ Lo que quedó estipulado en el Tratado de la Haya de 1720. Rosa María Capel Martínez y José Cepeda Gómez, *El Siglo de las Luces. Política y sociedad*, Madrid, Síntesis, 2006.

²⁵ Llamada así tras un famoso incidente: un navío contrabandista al mando del capitán Robert Jenkins fue apresado por un buque español. Años después, éste compareció ante la Cámara de los Comunes como parte de una campaña de la oposición parlamentaria (a la que se unieron hombres de negocios de los puertos más importantes de Inglaterra) contra las tímidas políticas del primer ministro Walpole en cuanto al comercio americano. El contrabandista argumentó que el capitán de la nave hispana, Julio León Fandiño, le había cortado una oreja y le había dicho que fuera a decirle a su rey que le haría lo mismo si continuaba desafiándolo. Tras esta ofensa, Walpole se vio forzado a declarar la guerra. Véase *The Gentleman's Magazine, Ship News this Month*, vol. 1, “Domestic occurrences”, junio de 1731, p. 265; y vol. III, marzo de 1738, p. 162, en <<http://www.bodley.ox.ac.uk>>, consultada en noviembre de 2014.

sobre todo de azúcar proveniente de sus plantaciones en Martinica, Guadalupe y Haití.²⁶ Poco después, con la unión en 1733 de las coronas borbónicas en el Primer pacto de familia,²⁷ Francia manifestó abiertamente una neutralidad hostil hacia Gran Bretaña, enviando una flota de apoyo a las colonias españolas.²⁸ Por su parte, los británicos continuaron realizando ofensivas contra los navíos y ciudades costeras de sus enemigos, principalmente en el Caribe y Norteamérica, así como en el Océano Índico. Más allá de las expectativas, la guerra no resultó como los hombres de negocios británicos esperaban:²⁹ aunque la armada comandada por el vicealmirante Edward Vernon logró tomar Portobelo (1739) y la fortaleza de San Lorenzo el Real de Chagres (1740), la Real Armada Española obtuvo la victoria en los tres intentos británicos por tomar Cartagena de Indias entre 1740 y 1741, gracias a la eficacia de las fuerzas al mando del almirante Blas de Lezo y Olavarrieta y a que las tripulaciones británicas fueron diezmadas por la fiebre amarilla.³⁰

Poco antes de este último encuentro, la guerra había entrado en un punto muerto, hasta que un nuevo conflicto internacional la reavivó: la Guerra de Sucesión Austriaca (1740-1748),³¹ en la que se enfrentaron con nuevo impulso las potencias participantes en la Guerra de Asiento. Pero aunque desde 1743 Francia se alió con España en un Segundo pacto de familia,³² prácticamente permaneció neutral en los primeros años, hasta que nuevos ataques británicos contra sus convoyes y puestos comerciales avivaron las disputas. Tan sólo un año trascurrió y Francia y Gran Bretaña se vieron envueltas en una nueva esfera bélica por el control, por un lado, de los mares y costas de la India, en lo que se denominó Guerras Carnáticas (1744-1748, 1748-1754, 1756-1763) y por el otro, en las Antillas y el norte de América. En la geografía americana, Francia comenzó a ejercer el corso contra buques británicos desde sus islas antillanas,³³

²⁶ Black, *La Europa del siglo XVIII*, p. 94.

²⁷ En un frente común contra Austria: España con el fin de recuperar sus posesiones en Italia y Francia como apoyo para restaurar el trono en Polonia y para enfrentar a Gran Bretaña en su contienda colonial.

²⁸ Se trató de 22 navíos de línea bajo el mando del almirante Antoine-François d'Antin. Sin embargo, mientras anclados en Saint Domingue (Haití) esperaban refuerzos españoles (14 buques del almirante Rodrigo de Torres) se desató una epidemia. Poco después, la flota quedó corta en vituallas. Rodger, *The command of the ocean*, p. 237.

²⁹ Soboul, Lemarchand y Fogel, *El Siglo de las Luces*, p. 837.

³⁰ La estrategia defensiva española pudo planearse a partir del espionaje en la corte londinense y en el cuartel general del almirante Vernon, con lo cual el plan general enemigo fue conocido con anticipación, véase Juan Batista González, *España estratégica. Guerra y diplomacia en la historia de España*, Madrid, Sílex, 2007, p. 348.

³¹ Conflicto de sucesión de la Casa de los Habsburgo tras la muerte de Carlos VI, emperador del Sacro Imperio Romano Germánico, el cual fue librado principalmente en Alemania, Italia y los Países Bajos. Por un lado, se formó la alianza entre Austria, las Provincias Unidas y Gran Bretaña en apoyo a la heredera del emperador y la unificación de Austria, y por el otro, Baviera, Prusia, Sajonia, Cerdeña, España y Francia peleaban los territorios correspondientes a su herencia. La guerra estalló cuando Prusia invadió Silesia, Austria. Matthew Smith Andreson, *The war of the Austrian Succession: 1740 – 1748*, Londres, Addison-Wesley Longman, 1995, p. 81.

³² En apoyo a las aspiraciones territoriales de España en el norte de Italia.

³³ Algunos ejemplos fueron la encomienda de Jean Roulleau, comandante de *L'Aimable* para perseguir el buque *Rebecca*; las 52 presas inglesas que realizó el capitán Bayonnais Dailhencq en las cercanías a Martinica y Guadalupe.

mientras que al norte del continente entabló una nueva fase de operaciones militares, conocida como la Guerra del Rey Jorge (1744-1748), en un intento de frenar el avance enemigo en las tierras peleteras, en los Montes Apalaches y en el área pesquera de Terranova. En el transcurso, en 1745 perdió Louisbourg, Canadá, considerada una importante plaza comercial pesquera, que sin embargo carecía de una adecuada protección militar.³⁴ Pese a extenuantes intentos por recuperarla,³⁵ no lo logró hasta la firma de paz en 1748 (Tratado de Aquisgrán), empero, a cambio tuvo que ceder Madrás (India).³⁶

Una rivalidad profunda persistió entre Francia y Gran Bretaña por el territorio colonial americano y sus riquezas,³⁷ por lo que no tardó en estallar otra guerra al norte (Guerra franco-india) en 1754. En tierra ésta se desarrolló con el enfrentamiento de milicias francesas y británicas,³⁸ mientras que en el mar prosiguió como de costumbre: corso contra navíos comerciales y ataques y desembarcos en asentamientos costeros. Para entonces el comercio marítimo francés se hallaba mermado a tal punto que acudían a buques neutrales (holandeses, españoles, daneses y suecos) para transportar sus productos desde sus colonias. Por su parte, para contrarrestar esta acción, Gran Bretaña concibió la “Regla de la Guerra de 1756”, mediante la cual justificaban su derecho a perseguir e interceptar navíos de cualquier nacionalidad sospechosos de transportar bienes franceses.³⁹

Véase Anne Pérotin-Dumon, *La ville aux Iles, la ville dans l'île: Basse-Terre et Pointe-à-Pitre, Guadeloupe, 1650-1820*, París, Karthala Editions, 2000, p. 156; así como las expediciones que los plantadores de Martinica y Saint Domingue organizaron contra el comercio británico en 1747 tras la captura de 40 de barcos mercantes franceses; véase Soboul, Lemarchand y Fogel, *El Siglo de las Luces*, p. 838.

³⁴ Véase John Robert McNeill, *Atlantic empires of France and Spain: Louisbourg and Havana, 1700-1763*, Chapel Hill, University of North Carolina Press, 1985, p. 94.

³⁵ En 1746 se organizó una expedición al mando del duque d'Enville con este fin, pero tempestades y epidemias impidieron que cumpliera su objetivo. Más tarde, en 1747, la escuadra al mando de La Jonquiere, nombrado gobernador de Canadá, la cual iba con la misma misión que la anterior, fue derrotada en el cabo Ortegale por la flota comandada por Anson. Véase Rodger, *The command of the ocean*, p.247.

³⁶ Cabe señalar que desde 1746 España se replegó de la querrela, mostrando una política de neutralidad activa entre ambos rivales. Con ello se desligó de apoyar a Francia en sus guerras a cambio de que Gran Bretaña aceptara la supresión de su derecho al asiento y al navío de permiso, mismos que España revalidó tras finalizada la guerra.

³⁷ Excepto el periodo de la Cuádruple Alianza, desde finales del siglo xvii hasta principios del xix, la competencia entre ambas naciones fue constante, especialmente en el ámbito tecnológico y militar, en una contienda que algunos autores califican como una “segunda guerra de los 100 años”. Véase Martine Acerra y Jean Meyer, *L'Empire des mers, Des galions aux clipper*, París, Office du Livre, 1990; y Jean Meyer y John Bromley, “The Second Hundred Years' War (1689-1815)”, en Douglas Johnson, François Crouzet y François Bedarida (eds.), *Britain and France. Ten centuries*, Londres, Dawson and Son Ltd., 1980.

³⁸ Los franceses contaban con aliados indígenas de la región; sin embargo, a partir de 1758 los británicos, que los superaban en número y armamento, también comenzaron a contar con aliados indios, además de que adoptaron sus estrategias de guerra para adaptarse al nuevo paisaje, con lo que causaron la derrota francesa en Quebec en septiembre de 1759. Véase Willaim M. Fowler, *Empires at war: The French and Indian War and the struggle for North America, 1754-1763*, Nueva York, Walker & Company, 2006.

³⁹ Tim Clayton, *Tars. The men who made Britain rule the waves*, Londres, Hodder, 2007, p. 83.

La dinámica bélica terminó en parte en 1760 al ser expulsadas las fuerzas francesas, pero para entonces ya había sido absorbida y potencializada por otra a nivel continental: la Guerra de los Siete Años (1756-1763), que pretendía restablecer el control de Silesia, y que con la persistencia de la pugna franco-británica por la supremacía colonial, constituyó la continuación de añejas porfías. Durante esta nueva contienda, los buques españoles continuaron siendo objeto de caza de los británicos, además de que éstos ejercían el contrabando de maderas desde sus establecimientos en Jamaica y la bahía de Campeche y Honduras para el corte de palo de tinte. En su afán por recuperar Gibraltar y Menorca, España buscó nuevamente la alianza con Francia (Tercer pacto de familia, 1758-1761)⁴⁰ y como primera ofensiva, los aliados invadieron Portugal, uno de los principales apoyos británicos, aunque ante la dificultad de mantener su intrusión, pronto tuvieron que llegar a un armisticio. En cuanto al teatro marítimo, pese al esfuerzo combinado, la marina británica, crecida y más poderosa, obtuvo una serie de importantes victorias: en 1759, el bloqueo a la costa francesa encabezado por el almirante George Anson, que evitó el intento de invasión francés a las islas británicas y constituyó un duro golpe para su economía; la victoria en la batalla de la bahía de Quiberon, Francia; el sitio y toma de Quebec, Canadá; así como la toma de la Habana en 1762; y el ataque a Manila en ese mismo año con la posterior captura de Manila. Como se estaba haciendo costumbre, el final de la guerra (con el Tratado de París de 1763), significó para Gran Bretaña una gran triunfo: de su rival galo obtuvo la mayor parte de sus posesiones asiáticas y americanas, aunque Francia conservó la isla de Gorea (África), y le fue devuelto Guadalupe y Martinica, así como sus derechos de pesca en Terranova (San Pedro y Miquelón). De España, los británicos obtuvieron la Florida y las colonias al este y sureste del Misisipi, y la devolución de La Habana y Manila, y de los franceses, Luisiana. Para Rodger, aquel fue un momento memorable para la *Royal Navy*, de gran cohesión y altos estándares de entrenamiento, así como de buenas relaciones entre oficiales y marinos, y entre la armada y la milicia.⁴¹ Pero como la gloria es de cualquier modo efímera, el coloso naval permaneció sólo algunos años en cierta paz y estabilidad, hasta que sus principales colonias en Norteamérica, como ya se dijo, presionadas por los impuestos que debían pagar a la metrópoli y porque se percibían marginadas y poco representadas en sus derechos, entraron en un periodo de oposición. En contraposición, la monarquía respondió con una serie de leyes punitivas (*Punitive Acts*) que como consecuencia provocaron la guerra de independencia en 1775.

⁴⁰ De nuevo para defender los intereses coloniales hispano-franceses en América, frente a los británicos. Véase *Colección de los tratados de paz, alianza, comercio &c. ajustados por la Corona de España con las potencias extranjeras desde el reinado del señor don Felipe quinto hasta el presente*, Tomo I, Madrid, Imprenta Real, 1796, pp. 115-138.

⁴¹ Véase Rodger, *The command of the ocean*, pp. 288-289.

Este último conflicto nacional fue una oportunidad de revancha para Francia, tras los resultados desfavorables de la pasada guerra. Pero ésta no actuó sola y mediante el Tratado de Aranjuez (firmado en 1779), se unió nuevamente a España prometiéndole ayuda para la recuperación de Menorca, Mobile, Pensacola, la bahía de Honduras, Campeche y, por supuesto, Gibraltar. Comprensiblemente, el nuevo pacto inquietó a los británicos y ante la amenaza enemiga en aguas continentales, movilizaron hacia Gibraltar las flotas que entonces bloqueaban los puertos de Tolón y Brest, momento que no obstante aprovecharon los franceses para llevar una expedición a América en apoyo de las colonias alzadas. Entre constantes bombardeos, los británicos resistieron los intentos de la flota combinada por recuperar el puesto; sin embargo, en otros escenarios su suerte era muy diferente. Los franceses llevaban a cabo campañas victoriosas como la del almirante Toussaint-Guillaume Picquet de la Motte en aguas inglesas y del Caribe entre 1775 y 1781;⁴² y en combinación con las fuerzas españolas, tomaron Menorca en 1782, sitiaron Yorktown (operación financiada mayormente por la Corona española) y libraron la batalla de la bahía de Chesapeake, Virginia, en 1781, que impidió que los británicos abastecieran sus fuerzas y permitió el flujo de tropas y provisiones para los ejércitos de George Washington, con lo que se logró la independencia de las trece colonias en 1783. Como consecuencia, Francia recuperó la mayoría de sus islas en las Antillas y plazas en África, mientras que España el control de las costas de Nicaragua, Honduras y Campeche, así como su soberanía en Bahamas, aunque Gran Bretaña aún continuó conservando Gibraltar. Pese a todo, a diferencia de España, que volvió a tener un papel importante en el comercio e inversión con sus colonias en el complejo Atlántico, especialmente en el Caribe,⁴³ a decir de Acerra y Meyer, como se verá más adelante, la guerra representó para Francia más una victoria moral y de prestigio, relevante para el honor de su nobleza.⁴⁴

Esta cadena de acontecimientos no tardó en confluir en la última década del siglo con el gran movimiento que puso en jaque las políticas del Antiguo Régimen: la Revolución Francesa. Como se sabe, ésta fue consecuencia de una suma de circunstancias que coincidieron para generar la hecatombe de añejas estructuras: la crisis de la política de absolutismo monárquico; el surgimiento de una nueva clase política (la burguesía), a la par de continuas luchas populares por un lugar más justo en los escalones sociales y laborales (la cual se reflejó en huelgas masivas y violentos enfrentamientos por todo el

⁴² Alfred T. Mahan, *Major operations of the navies in the War of American Independence* (1912), Cambridge, Cambridge University Press, 2011, pp. 129-130.

⁴³ Aunque cabe señalar que la entrada a la guerra a partir de 1779 retrasó el impacto del *Reglamento y aranceles reales para el comercio libre de España a Indias* de 1778 hasta 1783, con el que se pretendía terminar el monopolio comercial de Cádiz, aumentar los ingresos de la Corona y promover las inversiones con sus colonias. Véase Barbara H. Stein y Stanley J. Stein, *Edge of crisis: war and trade in the Spanish Atlantic, 1789-1808*, Maryland, JHU Press, 2010.

⁴⁴ Martine Acerra y Jean Meyer, *Marines et Révolution*, París, Ouest France, 1988, p. 18.

territorio); la expansión del pensamiento ilustrado, además de una crisis económica que asoló a Francia tras graves pérdidas agrícolas y económicas que se agudizaron tras su intervención militar en la Guerra de Independencia de los Estados Unidos (1775-1783). La inestable nación fue entonces percibida por el resto de los Estados europeos como una amenaza potencial al orden político y social. Como consecuencia, se formaron distintas coaliciones a fin de contener su influencia y efectos de las agitaciones populares durante las llamadas Guerras Revolucionarias Francesas (1792-1800),⁴⁵ y posteriormente para intentar detener el poder del autoproclamado emperador Napoleón Bonaparte en las Guerras Napoleónicas (1802-1815).⁴⁶ Ambos conflictos y su efecto, tanto en el continente europeo como en las colonias en América, desataron fuerzas políticas, económicas e ideológicas poderosas que estremecieron al mundo occidental.⁴⁷

En éste gran marco bélico, las potencias continuaron enfrentándose en tierra y en mar. Como parte de otra guerra anglo-española (1796-1808), misma que evolucionó entre la república revolucionaria y el Imperio napoleónico, en 1797 una flota comandada por el almirante John Jervis y Horatio Nelson confrontó en el Cabo San Vicente, costa de Algarve, Portugal, a una escuadra española al mando de José de Córdova y Ramos cuya intención era unirse a las fuerzas francesas (nuevamente aliadas a través del Tratado de San Ildefonso en 1796) para invadir Gran Bretaña. El convoy español fue derrotado y junto con él, el temor a una invasión al archipiélago. Lo que quedó de la flota se retiró a Cádiz, y Jervis, desde entonces conocido como el Conde de San Vicente debido a su reciente victoria, le dio alcance e impuso un bloqueo al puerto, impidiendo el tráfico de navíos españoles hacia las colonias americanas. El asedio duró varios años, mermando el comercio gaditano y afectando en general la actividad comercial y organizacional de la flota mercante española. En esos días, la escuadra de Nelson se había dirigido al Mediterráneo para enfrentar y derrotar a la flota napoleónica que intentaba la invasión y conquista de Egipto como medio para amenazar las posiciones británicas en la India.⁴⁸ Los enfrentamientos navales entre los tres rivales continuaron con suerte diversa. En 1801, las flotas franco-españolas y británicas combatieron en la bahía de Algeciras, España en 1801, resultando victoriosas las primeras; sin embargo, poco después los británicos demostraron

⁴⁵ La primera coalición estaba compuesta por España, Prusia, Reino Unido, Sacro Imperio Romano Germánico, Provincias Unidas, los reinos de Nápoles, Cerdeña y Portugal, el Imperio Otomano y la Francia realista (1792-1797); la segunda por el Sacro Imperio Romano Germánico, Países Bajos, Austria, Rusia, Reino Unido, ducados de Milán y la Toscana, los Reinos de Nápoles, Sicilia y Portugal, el Imperio Otomano, Malta y la Francia realista (1798-1800); la tercera por el Gran Bretaña, Austria, Rusia, Nápoles y Suecia (1802-1815); la cuarta, Gran Bretaña, Prusia, Rusia, Sajonia y Suecia (1806-1807); la quinta, Austria y Gran Bretaña (1809); la sexta, Gran Bretaña, Rusia, Prusia, Suecia, Austria y algunos Estados Germánicos (1812-1814); y la séptima, Gran Bretaña, Rusia, Austria, Suecia, España, los Estados Alemanes y Prusia (1815). Juan Carlos Pereira (coord.), *Diccionario de relaciones internacionales y política exterior*, Barcelona, Ariel/Ministerio de Defensa, 2008, p. 652.

⁴⁷ John H. Elliot, *España, Europa y el mundo de ultramar (1500-1800)*, Madrid, Taurus, 2010, p. 277.

⁴⁸ Ashley y Miles Baynton Williams, *Maps of war*, Londres, Quercus, 2007, pp. 185-187.

de manera contundente su supremacía en la carrera por el poder marítimo: en 1804 con el ataque y captura de una escuadra española cerca del Cabo Santa María, Portugal; con la victoria de la batalla del Cabo San Vicente contra la escuadra al mando del brigadier José de Bustamante, así como las memorables ofensivas libradas en 1805 en Cabo Finisterre y en el Cabo Trafalgar, España, contra la flota combinada, impidiendo nuevamente a Francia cumplir su amenaza de invasión. Tras esta serie de derrotas, las fuerzas aliadas evidenciaron que no eran lo suficientemente eficaces para enfrentar a su enemigo. Con la caída del Antiguo Régimen y los movimientos socio-políticos radicales que se encendieron por toda Francia, para esta tierra en crisis, era ya imposible sostener una maquinaria naval que en su camino a la expansión, había sobrepasado los límites de sus propias capacidades. Sin embargo, ello no impidió que la flota napoleónica lograra una importante victoria contra los británicos sobre la posesión del puerto de Grand Port, Océano Índico en 1810.⁴⁹ En cuanto a España, aunque la derrota de Trafalgar no significó en absoluto la destrucción de su Real Armada, como suele pensarse, sí demostró los enormes problemas que padecía la Corona con respecto a sus fuerzas navales, su monopolio trasatlántico, así como su economía y política imperiales.⁵⁰

Para comprender mejor este gran escenario de confrontaciones y antagonismos que se desarrolló a lo largo del siglo XVIII, veamos a continuación los antecedentes y desarrollo de las marinas española, francesa y británica, así como sus diferentes papeles en la lucha por el poder comercial y naval ultramarino.

La marina española del siglo de las luces: reflejo y obra de las políticas borbónicas

“Nunca tenga cabida en vosotros la ferocidad”

José de Mazarredo Salazar a sus oficiales, defensa de Cádiz, 1797

El Imperio español de la dinastía de los Habsburgo (1517-1700) se constituyó como uno de los primeros Estados modernos con nuevas necesidades sociales, económicas y geoestratégicas. Con su creciente política de dilatación de las fronteras mercantiles mediterráneas y de los mares del norte, así como de consolidación de la vía marítima trasatlántica hacia las riquezas del Nuevo Mundo, desde el siglo XVI, las expediciones navales —ya fuesen de exploración, conquista o comercio—, demandaron una importante

⁴⁹ Conocida como Batalla de la Reunión.

⁵⁰ Sumido en esta crisis, el territorio peninsular fue invadido por las fuerzas napoleónicas en 1808 y el hermano de Napoleón fue proclamado rey de España. Acto seguido, el pueblo se levantó y pese a la intervención de Gran Bretaña como apoyo militar, el vacío de poder que vino a continuación debilitó la influencia de metrópoli con sus colonias americanas e incentivó sus guerras por la independencia a partir de 1810.

inversión de parte del Estado y los particulares, así como cambios en el sistema naval, tanto en lo tecnológico, como en su capacidad administrativa. Cada uno de los distintos escenarios geográficos requería estrategias sostenibles y eficaces de dominación marítima, tanto para el comercio y su defensa, como para la guerra, especialmente para la lucha contra el creciente corso y contrabando por parte de sus rivales, así como para asegurar el monopolio comercial mediante la fuerza naval, lo que era prácticamente imposible de financiar sólo a través de los caudales reales. La Corona decidió entonces reunir préstamos y desempeñar un papel directo en la financiación de las primeras etapas de su empresa trasatlántica, a la vez que creó importantes instituciones de control burocrático como la Casa de Contratación de Sevilla (establecida desde 1503). Aunque en un principio la gestión administrativa de los reyes católicos se limitaba al sostenimiento de las Reales Atarazanas de Sevilla y Barcelona destinadas a la construcción de galeras y su armamento, así como a la fábrica y almacenaje de los pertrechos necesarios para su servicio, si las circunstancias bélicas lo requerían, se recurría a constructores cantábricos solicitando la formación de una armada compuesta de buques *mancos*, es decir, sin remos, a cambio de ciertos privilegios y prebendas.⁵¹ Por otro lado, también se realizaban asientos o contratos para embargar o fletar naves mercantes a armadores, a cambio de cierta cantidad previamente estipulada, lo que se denomina “toma a sueldo”; aunque frecuentemente se prefería recurrir a su compra para el servicio temporal de una expedición o para el uso permanente de la Corona, por lo que este primer método era excepcional.⁵² De esta forma se comenzó a crear y disponer armadas en la Península Ibérica y en Italia, así como en el Caribe; las primeras sufragadas por las arcas reales, la mayor parte mediante asientos, y la segunda costeada por comerciantes particulares por medio de los impuestos de avería⁵³ y de Barlovento,⁵⁴ ahorrando así el enorme

⁵¹ José Ramón Carriazo Ruiz, *Tratados náuticos del Renacimiento. Literatura y lengua*, Junta de Castilla y León, Consejería de Educación y Cultura, Universidad de Salamanca, 2003, pp. 52-53.

⁵² José Luis Casado Soto, citado en María del Carmen Mena García, *Sevilla y las flotas de Indias: la Gran Armada de Castilla del Oro (1513-1514)*, Sevilla, Universidad de Sevilla, 1998, pp. 247-248.

⁵³ Impuesto que cubría los riesgos de ataques y asaltos de piratas, corsarios, etcétera, a un buque mercante. Había dos tipos: la recaudatoria con fines preventivos y la de gastos restitutorios de daños. Dentro de la primera se encontraba, por un lado, la consular o de derecho de avería (las aportaciones de los comerciantes para el sostenimiento de sus consulados) y, por el otro, la avería de disminución de riesgos, que correspondía a la formación de armadas de protección, sistema creado por iniciativa de los comerciantes, mediante el cual alquilaban una flota de defensa para las travesías trasatlánticas. Así, la armada de protección fue costeada con lo que se extraía del cobro proporcional sobre los artículos embarcados. La Casa de Contratación se encargaba de calcular el importe que cada navío debía pagar y el subsidio que el armador debía percibir según su arqueaje (capacidad de carga). Véase Marta Milagros del Vas Mingo y C. Navarro Azcue, “El riesgo en el transporte marítimo del siglo XVI”, *Congreso de historia del descubrimiento (1492-1556)*, Tomo III, Madrid, Real Academia de la Historia-Confederación Española de Cajas de Ahorro, 1992, pp. 579-614. Según, Miguel Luque Talaván, aunque la avería ha sido calificada como “impuesto” se trataba más de una “contribución”; “La avería en el tráfico marítimo-mercantil indiano. notas para su estudio (siglos XVI- XVIII)”, *Revista complutense de historia de América*, núm. 24, 1998, p. 30.

mantenimiento que suponía una armada real.⁵⁵ Estos últimos modelos fueron durante las próximas centurias los recursos más viables para sostener las flotas de guerra españolas;⁵⁶ esto es, desde las mediterráneas (de Galeras del Mediterráneo), atlánticas (de la Guarda de la Carrera de Indias o Real del Mar Océano; del Caribe; de Barlovento) y del Pacífico (Armada del Mar del Sur o de Filipinas).⁵⁷ Algunas, como la Armada de Barlovento, se suprimieron hasta principios del siglo XVIII, el resto, como la Armada del Sur, a partir de la centralización del poder administrativo de la marina y la constitución de la Real Armada, de lo que se hablará más adelante, en teoría pasaron a formar parte de ella, aunque los intereses locales particulares impidieron que tuviera el control total de las actividades marítimas en las distintas regiones.⁵⁸

Pero mantener la supremacía en los mares occidentales no fue tarea fácil. A finales del siglo XVI y principios del siglo XVII, la construcción naval española estaba prácticamente en paro debido a la inflación de la economía, al incremento de la avería y la escasez de materias primas derivada de La Guerra de los Ochenta Años contra las Provincias Unidas (1568-1648), su principal proveedor de madera, hierro y cordaje. Este fue un largo conflicto de rebelión de las Diecisiete Provincias en la lucha por su independencia de la soberanía española y contribuyó enormemente a abatir la economía del Estado español.⁵⁹ Tan sólo unos años después, cuando debido a rivalidades comerciales en las Indias, éste intentó una ofensiva contra Inglaterra (1655-1660) –que cabe decir, se hallaba en un periodo en el que el Parlamento o Casa de los Comunes inglés,⁶⁰ había desafiado el poder monárquico y ejecutado a Carlos I de Estuardo, instaurando un

⁵⁴ Creado en 1635 específicamente para establecer una flota contra la piratería y corso en el Caribe, el cual gravaba el consumo de artículos esenciales. Antonio-Miguel Bernal, *Dinero, moneda y crédito en la monarquía hispánica: Actas del Simposio Internacional "Dinero, moneda y crédito: de la monarquía hispánica a la integración monetaria europea"*, Madrid, Fundación ICO Marcial Pons, 1999, p. 249. En este sentido, las cajas reales de México y Veracruz fueron esenciales para su sostenimiento. Véase Celaya Nández, "El costo fiscal....".

⁵⁵ Esteban Mira Caballos, "El sistema naval español en el siglo XVI: las armadas del Imperio", *Revista de Historia Naval*, núm. 74, año 2001, pp. 41-42.

⁵⁶ Vera Moya Sordo, Yasir Armando Huerta Sánchez y José Herón Pedro Couto, "El sistema naval español durante el Virreinato: flotas, armadas y defensa costera en los siglos XVI- XVIII", en *Historia general de la Secretaría de Marina Armada de México. Su desarrollo histórico de la época prehispánica a la Revolución*, México, SEMAR/INEHRM/SEP, 2012, pp. 70-80.

⁵⁷ Véase *ibíd.*, pp. 69-133.

⁵⁸ Jorge Ortiz Sotelo, *La Real Armada en el Pacífico Sur. El apostadero naval del Callao 1746-1824*, México, Bonilla Artigas, IIH-UNAM, 2015, p. 14.

⁵⁹ Además, a ello se sumó el conflicto político que trajo consigo la propuesta de la Unión de Armas en 1626 por el conde-duque de Olivares, quien en su intento por aliviar la carga fiscal de la Corona, trató de instaurar la contribución de todos los súbditos de la monarquía española (incluyendo al Imperio de las Indias) para el sustento financiero y humano de su defensa, provocando rebeliones en Cataluña y Portugal en 1640, una guerra civil que hizo tambalear los cimientos de la propia monarquía. Para más, véase Joseph Pérez, "España moderna (1474-1700). Aspectos políticos y sociales", en Jean-Paul Le Flem, Joseph Pérez, Jean-Marc Perlorson, José M^a López Piñero y Janine Fayard, *La frustración de un imperio. Vol. V de la historia de España*, dirigida por Manuel Tuñón de Lara, Barcelona, Labor, 1980.

⁶⁰ Institución de origen medieval que ostentaba el poder legislativo.

periodo de gobierno republicano-militar conocido como Mancomunidad de Inglaterra (*Commonwealth of England*) o *Interregnum* (1649-1660)-,⁶¹ no pudo evitar cuatro bancarrotas debido a los enormes gastos que demandó su maquinaria bélica.⁶² En estas condiciones, además, tuvo que enfrentar más tarde la expansión de Francia en sus posesiones en los Países Bajos entre 1667 y 1668. Como consecuencia, para mediados de siglo ya no se podía sostener una flota anual, de manera que si antes de 1651 los convoyes podían alcanzar 8 000 o 9 000 toneladas, entonces apenas se podía despachar uno de 3 000 cada dos o tres años.⁶³

Mientras esto ocurría, las Guerras anglo-neerlandesas, contendidas entre Gran Bretaña y las Provincias Unidas en la última mitad del siglo xvii (1652-1654, 1665-1667 y 1672-1674), con el objetivo primordial de controlar las rutas comerciales marítimas, propiciaban un fenómeno que algunos autores han denominado como “revolución militar en el mar”;⁶⁴ esto es, una serie de cambios estratégicos en el campo militar (como la introducción de la línea de batalla⁶⁵ por los británicos, de lo cual se hablará más adelante), e institucional (reorganización de la administración y movilización estatal de recursos). Al término de los conflictos y ante el creciente y competitivo comercio mundial, ambas potencias beligerantes, seguidas por Francia -quien se les había unido en el último periodo bélico-, seguían la senda de la modernización de sus fuerzas navales para una mayor eficacia y especialización: el incremento del tonelaje de sus buques para optimizar la capacidad de carga y de fuego (ideales para la línea de batalla) y una administración cada vez más centralizada. Frente a ellos, la España de los Habsburgo se mantenía rezagada —pese a su intervención en la guerra franco-holandesa de 1672-1678—, con las mismas características de dos siglos atrás: dependencia tanto logística como económica de la iniciativa privada regional, conservando los diseños de los navíos con funciones duales, para el comercio y la guerra, que con la tendencia internacional a

⁶¹ Gobernó inicialmente Inglaterra con inclusión de Gales y posteriormente Irlanda y Escocia.

⁶² J. Stanley y Barbara H. Stein, *Plata, comercio y guerra. España y América en la formación de la Europa moderna*, Barcelona, Crítica, 2002, p. 71.

⁶³ Clarence H. Haring, *Comercio y navegación entre España y las Indias. En la época de los Habsburgo*, México, Fondo de Cultura Económica, 1996, p. 268. Véase también el cuadro de viajes efectuados entre 1521 y 1699 que elabora José Antonio Caballero Juárez, *El régimen jurídico de las armadas de la Carrera de Indias siglos xvi y xvii*, México, Instituto de Investigaciones Jurídicas UNAM, 2001, pp. 366-372. Según Pablo Emilio Pérez-Mallaina, entre 1699 y 1706 ningún convoy importante partió de Cádiz a América y solamente dos expediciones cargadas de azogue partieron a Veracruz en 1701 y 1703, retraso debido a la situación de la guerra y el ataque al puerto español en 1702. Pablo Emilio Pérez-Mallaina, *La política naval en el Atlántico, 1700-1715*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos de Sevilla, 1982, pp. 10 y 15.

⁶⁴ Michael A. Palmer, “The ‘Military Revolution’ afloat: the era of the Anglo-Dutch Wars and the transition to modern warfare at sea”, *War in History*, núm. 4, 1997, pp. 123-149; Nicholas A. M. Rodger, “The Military Revolution at sea”, *To Vima ton Koinonikon Epistimon*, núm. 37, 2003, pp. 59-76.

⁶⁵ Que a diferencia de la tradicional táctica de abordaje, buscaba el encuentro sostenido a distancia: un escuadrón de buques posicionados en línea de batalla desplegando la potencia de fuego de su artillería.

aumentar el tonelaje quedaron limitados en su capacidad mercantil y desempeño militar, y por lo mismo, se estancó en la tradicional táctica de combate de artillería de fuego como preparación para el abordaje.⁶⁶

Sin embargo, como apuntan recientes investigaciones, este aparente retraso no lo fue tanto, pues las consecuencias de las anteriores guerras y de la revolución en el mar igualmente forzaron a la monarquía española a un replanteamiento del estado de la institución naval en relación con sus políticas tanto internas como externas. De manera que, emulando a sus rivales, la marina española inició la regulación de los procedimientos de confiscación de buques a privados a través de la unificación de medidas y cálculos de los volúmenes, comenzó a desarrollar una burocracia estatal capaz de controlar la inversión y los procesos de construcción de sus buques de guerra, y estandarizó los sistemas de proporciones con el fin de normar su diseño.⁶⁷ En definitiva, este fue un paso decisivo que repercutiría más adelante en la transformación de las reglas y prototipos de construcción naval para la consolidación de una estructura de control estatal más centralizada sobre el diseño, la producción y la administración naviera. Pero mientras este proyecto tomaba forma, en las últimas décadas del siglo la monarquía enfrentó otro periodo de encuentros bélicos en la Guerra de los Nueve Años (1689-1697),⁶⁸ al tiempo que sostuvo la guerra de corso en sus enclaves en África del Norte contra musulmanes y en América contra la multiplicación de corsarios, principalmente franceses. Una serie de infortunios militares y pérdidas territoriales resultaron de estos y los anteriores eventos, aunque Carlos II (1665-1700) logró mantener el Imperio tanto en Europa, como en América. Como señala Iván Valdez-Bubnov, esto fue posible en parte a los esfuerzos por incrementar la eficacia administrativa del sistema militar, la presión de la Corona para obtener préstamos de las élites locales y la diplomacia internacional que aseguró la permanencia de coaliciones.⁶⁹ Aunque no puede negarse que aquello también implicó un gran esfuerzo económico que se reflejó en el rezago de la industria naval con respecto a sus rivales franceses, británicos y neerlandeses al cierre del siglo xvii.⁷⁰

Las consecuencias para la defensa del Imperio y sus intereses comerciales se advirtieron en 1694, cuando la fuerza naval se reducía a sólo diez navíos, que según algunos autores estaba en tan mal Estado

⁶⁶ Iván Valdez-Bubnov, "La Armada española del siglo xviii, ¿un proyecto ilustrado?", *20/10: Memoria de las Revoluciones de México*, vol. 2, Madrid, 2013, pp. 144-145. Para la década de 1690, la práctica de abordaje seguía siendo la principal entre los comandantes navales españoles; véase Cesáreo Fernández Duro, *Historia de la Armada española desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón* (escrito entre 1895 y 1903), Tomo V, Madrid, Museo Naval, 1972, p. 84; y Valdez-Bubnov, *Poder naval y modernización del Estado...*, p. 117.

⁶⁷ Véase Valdez-Bubnov, "La Armada española del siglo xviii...", p. 143.

⁶⁸ Llamada también Guerra de la Liga de Augsburgo (coalición de España, Austria, Baviera, Brandemburgo, Sacro Imperio Romano Germánico, Países Bajos, palatinado, Portugal, Sajonia, Suecia) y Gran Alianza a partir de la entrada de Inglaterra, librada en Europa y las colonias americanas para tratar de frenar la expansión francesa en el Rin. Para más, véase John Childs, *The Nine Years' War and the British Army*, Manchester, Manchester University Press, 1991.

⁶⁹ Valdez-Bubnov, *Poder naval y modernización del Estado...*, pp. 89-90.

⁷⁰ John Lynch, *Historia de España. Edad moderna: crisis y recuperación, 1598-1808*, Madrid, Crítica, 2005, pp. 196-199.

que “apenas podían soportar los efectos del retroceso producido por sus propias baterías al abrir fuego”.⁷¹ Mientras que en detrimento de la Carrera de Indias, la falta de buques provocaba que cada vez se dilatara más la salida de los convoyes comerciales, y algunos incluso tardaban hasta cinco años, sobre todo en el caso de la Flota de los Galeones de Tierra Firme.⁷² El problema mayor, claro está, radicaba en las finanzas del Estado español, que siguiendo a Ernest Sánchez Santiró, se podría decir que fueron fuertemente afectadas por el binomio “guerra-fiscalidad”⁷³ ejercido durante el último periodo del siglo xvii, determinado por el propio carácter de las guerras contra Francia, los marcos institucionales en los que se determinaron las decisiones político-fiscales (el esfuerzo administrativo y militar), y el Estado económico general de la sociedad que sufragó esos gastos (las inversiones de las élites y los impuestos a las colonias). Como sea, todo ello resultó en el paulatino debilitamiento del poder naval español y del tráfico de la Carrera de Indias, lo que permitió el aumento de una agresiva competencia por parte de las potencias marítimas rivales.

En estas circunstancias, al iniciar el siglo xviii, y con él la Guerra de Sucesión Española, el país contaba con pocos recursos navales. Más no hay que olvidar que en comparación con sus rivales, España controlaba un gran número de territorios en ultramar, por lo que tenía una mayor extensión de posesiones que cubrir y grandes distancias de navegación que recorrer. El mayor problema residía en que el número de buques nunca era suficiente para realizar el comercio trasatlántico (una de prioritario) y a la vez resguardar los territorios ultramarinos del Atlántico y Pacífico, a su vez que los de la península. Para la defensa del Mediterráneo occidental contaba con un aproximado de 28 galeras, empero, éstas se hallaban distribuidas entre sus diferentes posesiones, por lo que no constituían una fuerza naval permanente; y aunque su poder naval era mayor en el Atlántico, dirigido a la protección del comercio y las comunicaciones con América, en realidad era reducido para hacer frente a cualquier contingencia. Así, cuando en 1700 se ordenó reunir en Cádiz todos los buques disponibles, solamente se consiguieron cuatro navíos: un patache de la Armada del Mar Océano, la capitana, la almiranta y un patache de la Armada de Barlovento. El resto, que tampoco eran

⁷¹ José Luis de Pando Villarroya (*La Intendencia de la Armada*, 1982), citado en Esteban Hernández Esteve, “Renacimiento del pensamiento contable español en el siglo xviii”, en Esteban Hernández Esteve y Begoña Prieto Moreno (coord.), *Nuevos estudios sobre historia de la contabilidad. Orare et rationem reddere*, Burgos, Diputación Provincial de Burgos, 2008, p. 7.

⁷² Uno de los dos convoyes anuales que formaban parte del sistema de la Carrera de Indias, consolidado desde mediados del siglo xvi. El otro era la Flota de la Nueva España, y ambos zarpaban desde San Lúcar o Cádiz con rumbo a Tierra Firme y la Nueva España respectivamente.

⁷³ Ernest Sánchez Santiró, “La Armada de Barlovento y la fiscalidad novohispana (1636-1749)”, en Ángelo Alves Carrara y Ernest Sánchez Santiró (coords.), *Guerra y fiscalidad en la Iberoamérica colonial (siglos xvii-xix)*, México, Instituto Mora, 2012, p. 65.

muchos, estaban distribuidos en la inmensidad del territorio americano en distintas misiones.⁷⁴ Para 1701 se contaba con alrededor de 20 buques de guerra en las regiones del Atlántico y el Caribe,⁷⁵ y otro tanto en el Pacífico, distribuidos entre las armadas mencionadas con anterioridad: la del Mar Océano (para el patrullaje de las costas españolas), la de Barlovento (para la costa del Golfo de México, las Antillas y en ocasiones la ruta trasatlántica), y la del Mar del Sur (para protección del virreinato del Perú y principalmente de la ruta Callao-Panamá). En comparación, en 1700 los franceses tenían alrededor de 188 navíos: 26 de primera clase, 20 de segunda, 48 de tercera, 18 de cuarta, 18 de quinta y 68 buques menores (fragatas, galeotas, brulotes y corbetas);⁷⁶ mientras que según una lista de los buques con los que contaba la *Royal Navy* para 1701, había en funciones alrededor de 157: 5 de primera clase, 6 de segunda, 27 de tercera, 38 de cuarta, 20 de quinta, 12 de sexta, entre otros 49 buques menores (chalupas, barcos bodega, de fuego, yates, balandras, etcétera).⁷⁷

Desde el inicio del reinado de Felipe V de Borbón (1700-1746), la economía de la marina era insuficiente y no se había logrado una organización logística eficaz que vigilara la construcción, mantenimiento y mejora en el aprovisionamiento de las flotas. Según las observaciones de un contemporáneo, el militar y político Vicente Bacallar y Sanna, ante la inminente guerra, las fuerzas de España estaban descuidadas. Las plazas de la costa mediterránea desde Rosas hasta Cádiz se hallaban sin fortificar, o bien sus fortalezas ruinosas y sin la artillería montada, y “la misma negligencia se admiraba” en los puertos de Vizcaya y Galicia, pues “no tenían los almacenes sus provisiones: faltaban fundidores de armas”, y las que había eran inservibles. Vacíos los arsenales y astilleros, se había olvidado “el arte de construir naves”, y sólo había las “destinadas al comercio de Indias”, algunos galeones y seis galeras en Cartagena “consumidas del tiempo y del ocio”.⁷⁸ Esta realidad era innegable, pues cuando el monarca embarcó en Barcelona con destino a Italia en abril de 1702, tuvo que hacerlo en un navío francés prestado por su abuelo Luis XIV, mientras que su esposa, María Luisa Gabriela de Saboya, arribó en una flota de

⁷⁴ José Cervera Pery, “La Guerra de Sucesión en el escenario Americano: la actitud naval”, *Revista de Historia Naval*, núm. 71, año XVIII, 2000, p. 77.

⁷⁵ John Lynch, *La España del siglo XVIII*, Madrid, Crítica, 2005, p. 26.

⁷⁶ Datos tomados de una lista realizada con base en documentos del Fondo de Marina de los Archivos Nacionales de Francia (G11), Jean-Michel Roche, “La flotte française en 1700”, en <<http://www.netmarine.net>>, consultado en noviembre 2014. Para más, véase Jean-Michel Roche, *Dictionnaire des bâtiments de la flotte de guerre française de Colbert à nos jours*, vol. I, París, 2005. Aunque según los datos que presenta Rodger basados en Gleete, en 1700 Francia contaba con 108 navíos de línea y 31 cruceros. Véase Rodger, *The command of the ocean...*, p. 608.

⁷⁷ *A new list of all the ships and vessels of his majesties royal navy; when, where and by whom built and rebuilt*, Londres, Royal Navy, 1710.

⁷⁸ Vicente Bacallar y Sanna, *Comentarios de la Guerra de España e historia de su Rey Felipe V, el Animoso, desde el principio de su reinado hasta la paz general del año 1725*, edición y estudio preliminar de Carlos Seco Serrano, Madrid, Atlas, 1957, p. 6.

galeras contratadas a un particular, pues no se contaba con buques acondicionados para dicho viaje.⁷⁹

Al iniciar la Guerra de Sucesión, los recursos de la Corona se concentraron en abastecer los ejércitos terrestres que defendían la causa borbónica. Por lo mismo, solamente se construyeron tres buques entre 1702 y 1704 (*Nuestra Señora de Guadalupe*, *Nuestra Señora del Rosario* y el *Santiago*). Con el avance del conflicto, las crecientes presiones motivaron la movilización de mayores recursos bélicos, por lo que la monarquía francesa puso manos a la obra para intervenir directamente en la política y modernización tecnológica del sistema naval español. Más que aumentar el número de navíos de guerra, la problemática requería una nueva organización de la política naval y su administración. De manera que en medio de la contienda generada por su subida al trono, Felipe V, auspiciado por su abuelo y sus enviados de la corte, comenzó un proyecto reformista que tenía como objetivo incrementar la economía y racionalizar la administración pública,⁸⁰ a la manera del Estado francés, que como se verá más adelante, para entonces avanzaba en el desarrollo de la burocratización y centralización de sus instituciones para mejorar la optimización de recursos. Con esta idea, el monarca se rodeó de consejeros españoles y galos que buscaron orientar los objetivos del Estado hacia el mercantilismo ultramarino y su protección.⁸¹ Pero como todo proyecto de gran magnitud, la nueva organización se desarrolló lentamente y en un inicio no se produjeron resultados positivos en el incremento del poder naval, teniendo que valerse de los recursos a la mano. Al ser una de las preocupaciones primordiales de la política borbónica la protección de las rutas trasatlánticas por las que llegaban los metales preciosos desde América (fuente fundamental de ingresos de la Hacienda), mismas que en aquel momento se encontraban en la mira de los aliados de los austracistas, en varias ocasiones se tuvo que acudir a la armada francesa, como sucedió en los años de 1702,⁸² 1708, 1709 y 1712.⁸³ Esta ventaja la supo aprovechar Francia para comerciar sus productos en mercados novohispanos como Campeche y Veracruz, así como en los de Tierra Firme y el Pacífico.⁸⁴ Es preciso señalar que la intervención de los intereses franceses para la transformación del sistema naval español durante el primer

⁷⁹ Carlos Pérez Fernández-Turégano, "La fiscalización económica en la Marina española del siglo XVIII", en Juan Carlos Domínguez Navafría, *La Hacienda militar, 500 años de intervención en las fuerzas armadas*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2002, pp. 306-307.

⁸⁰ R. Fernández, "La España de los Borbones. Las reformas del siglo XVIII", citado en Pérez Fernández-Turégano, "La fiscalización económica...", p. 306.

⁸¹ Stanley y Stein, *Plata, comercio y guerra...*, pp. 159- 160.

⁸² En octubre de 1702, la flota de la Nueva España que procedía de La Habana con un supuesto cargamento de plata, la cual iba escoltada por 23 navíos franceses, sufrió el ataque de la flota aliada británica-neerlandesa en costas de Galicia. Aunque causaron importantes pérdidas, casi la totalidad de la plata había sido ya desembarcada. Véase Juan Juega-Puig, *La flota de Nueva España en Vigo, 1702*, Galicia, Edición do Castro, 2001.

⁸³ Josep Juan Vidal y Enrique Martínez Ruiz, *Política interior y exterior de los Borbones*, Madrid, AKAL, 2001, p. 181.

⁸⁴ Valdez-Bubnov, "La armada española del siglo XVIII...", p. 149. Para más sobre el tema, véase Stanley y Stein, *Plata, comercio y guerra...*

cuarto del siglo XVIII también se relacionó con el conflicto de los grupos de interés comercial en el sistema trasatlántico, específicamente entre las élites de Sevilla y Cádiz, como indican las investigaciones de Valdez-Bubnov. En este sentido, el monarca favoreció abiertamente la causa gaditana, la cual se inclinaba por el comercio francés en la Carrera de Indias, a la vez que privilegiaba la mayor capacidad bélica de los navíos.⁸⁵ Si bien este periodo suele relacionarse con aspectos negativos a causa de la intervención francesa en los asuntos del Estado español, como asegura Henry Kramen, también implicó la realización de las mayores reformas económicas del siglo (con el objetivo de eliminar la inflación y reducir los impuestos), la visualización de las primeras señales de recuperación demográfica tras décadas de crisis, altas estadísticas de envíos de plata desde América, así como los primeros intentos de reestructurar el comercio con el Nuevo Mundo y mejorar el comercio peninsular, entre otros.⁸⁶

Pese a que a partir de 1709 el ímpetu del “rey sol” por la guerra disminuyó debido a continuas derrotas en el campo militar y al azote de la hambruna del pueblo francés, lo que provocó el endeudamiento del Estado, y por ende, el debilitamiento de su soberanía en las cuestiones de España, ésta continuó con el proyecto de reorganización de su estructura político-administrativa. En el plano institucional, se dejó atrás el antiguo sistema de consejos⁸⁷ y se instauraron las Intendencias y Secretarías de Estado centralizadas y dirigidas por autoridades civiles burócratas (siguiendo el modelo francés).⁸⁸ Hay que tener en cuenta que desde 1705 ya se había establecido la Intendencia General de la Marina de España en Sevilla, que por el conflicto de grupos mencionado, se situó definitivamente en Cádiz en 1715 (al igual que lo hizo la Casa de Contratación en 1717). A la cabeza se hallaba el intendente general a cargo de la centralización y administración de los recursos navales. En su poder se concentraban los procesos relacionados con la construcción naval, provisión de víveres y armamento de los navíos, compra de pertrechos, y cuenta y distribución de los caudales para estos fines y para la paga de marineros y soldados,

⁸⁵ Valdez-Bubnov, *Poder naval y modernización del Estado...*, pp. 13-14. El problema entre los grupos era básicamente de litigio y dependió de problemas técnicos relacionados con la navegación, la construcción naval y la protección del comercio trasatlántico. Por lo mismo, la eficiencia bélica de los navíos fue de vital importancia para formular el modelo tecnológico que definió el sistema naval español durante el resto del siglo XVIII, véase *ibíd.*, p. 128.

⁸⁶ Henry Kamen, *Spain, 1469-1714: A society of conflict*, Londres, Routhledge, 2014, p. 265.

⁸⁷ Anteriormente, el Consejo de Guerra se ocupaba de los asuntos bélicos del Estado, incluyendo los de la marina, algunos de los cuales eran canalizados también a través del Consejo de Indias. De tradición medieval, los Consejos eran compuestos por grandes personajes, y por su propio carácter de reunión de colegiados, funcionaron de manera intermitente. José Yusty Bastarreche, “Gobierno y Armada Española en la Monarquía absoluta. Aproximación Histórica a la Organización de la Armada Española”, en *Cátedra Jorge Juan: ciclo de conferencias: Ferrol, curso 1995-1996*/Robustiano Fernández-Ballesteros (dir. congr.), Universidade da Coruña, servicio de Publicaciones, 2000, p. 97.

⁸⁸ Las Secretarías, Ministerios o Intendencias fueron creadas para facilitar el control del Estado sobre sus instituciones. El poder absoluto quedaba en manos del rey, pero los problemas fiscales y servicios públicos fueron cada vez más responsabilidad de la burocracia de orden civil, en un intento por suprimir el control de los nobles y los tradicionales consejos y tribunales reales; véase Pérez Fernández-Turégano, “La fiscalización económica...”, p. 313.

etc. También había intendentes particulares en cada puerto, quienes fungían como representantes de la Corona. Luego, con la creación en 1714 de la Secretaría de Estado y del Despacho de Marina de Indias, la cual se estableció definitivamente en 1721, la primera quedó supeditada a ésta.⁸⁹

La Secretaría rigió el sistema naval en su conjunto, pues además absorbió atribuciones propias de la Casa de Contratación y del Consejo de Indias.⁹⁰ La plaza de secretario fue otorgada por primera vez a Bernardo Tinagero de la Escalera, comerciante andaluz con vasta experiencia en la Carrera de Indias, quien entonces le hizo saber al rey, a través de un memorial, que si España quería conservar sus territorios ultramarinos y dominar las vías de acceso, debía tomar en sus manos la construcción de su propia fuerza naval.⁹¹ Con este anhelo, Tinagero llevó a cabo una labor trascendental al abolir el antiguo sistema de armadas regionales e instaurar un solo organismo bajo el control de la Corona: la Real Armada, la cual, en teoría, debía formarse con navíos diseñados y construidos por el vasco José Antonio de Gastañeta. Empero, el proyecto no pudo concretarse como se pensaba, por un lado, debido a que el material y el dinero para la construcción de los navíos en La Habana fueron empleados para el esfuerzo bélico del sitio de Barcelona,⁹² además de que el consejero y ministro de Hacienda del monarca, el francés Jean Orry, fue partidario de continuar con la compra de los navíos a Francia —y con ello obtener ventajas comerciales para este reino, por lo que para 1715 la Real Armada se conformaba por pocos navíos escasamente armados.⁹³

Una vez finalizada la Guerra de Sucesión, el Imperio contaba con una máquina militar terrestre de considerables proporciones,⁹⁴ renovada en sus aspectos organizativos y con una nómina de oficiales inflada. En cambio, sus recursos navales continuaban siendo insuficientes. Ello no se debía al olvido en el “arte de la construcción”, como pensaba Cesáreo Fernández Duro,⁹⁵ sino a los intereses estratégicos de Luis XIV, quien optó por la guerra continental por sobre la marítima. Más aún, con la apertura del comercio

⁸⁹ Pérez Fernández-Turégano, “La fiscalización económica...”, pp. 311, 313. Cabe señalar que la Secretaría de Marina no fue del todo una unidad administrativa independiente y en ocasiones fue agregada a otra secretaría como Hacienda, Indias o Guerra, pues permanecía la idea de que la armada era un auxiliar en los negocios del Estado; véase Yusty Bastarreche, “Gobierno y armada española...”, p. 105.

⁹⁰ Stanley y Stein, *Plata, comercio y guerra...*, p. 160.

⁹¹ Álvaro de la Piñera y Rivas y Jacqueline Thial Boissière, “La construcción naval en España durante el siglo xviii”, *Revista de Historia Naval*, núm 79, 2002, p. 20. Otro pensamiento similar era el de Gerónimo de Ustáriz, autor de *Teoría y práctica del comercio y de marina* (Madrid, 1724). Declarado admirador del ministro de marina Jean Baptiste Colbert, Ustáriz pensaba que el comercio ultramarino impulsado por el Estado era clave para ayudar a España a situarse mejor en la carrera del crecimiento económico. Black, *La Europa del siglo xviii*, p. 98.

⁹² Piñera y Rivas y Thial Boissière, “La construcción naval en España...”, p. 20.

⁹³ G. D. Inglis, *The spanish naval shipyard at Havana in the eighteenth century*, Baltimore, The Nautical and Aviation Publishing Company of America, 1985, p.48.

⁹⁴ Según Kamen, este crecimiento continuó durante y después de la siguiente guerra con la Cuádruple Alianza, de manera que entre 1703 y 1722 el tamaño del ejército se cuadruplicó. Kamen, *Spain, 1469-1714...*, p. 280.

⁹⁵ Fernández Duro, *Historia de la armada española...*, vol. VI, p. 15.

trasatlántico a los franceses, como ya se vio, éstos habían ganado un lugar estratégico en la ruta de la Carrera de Indias y el comercio colonial,⁹⁶ y aprovechaban la menor ocasión para practicar el contrabando. Con todo, con la paulatina baja de las pretensiones bélicas del monarca francés, también disminuyó su influencia en el trono español, y a partir de 1711 comenzó también la separación progresiva de sus asesores. Fue entonces que vino el siguiente estímulo para la reorganización del sistema naval, el cual partió de los objetivos inmediatos de la política exterior de Felipe V, que incluían la reforma del comercio trasatlántico y, debido a la influencia de su nueva esposa italiana, Isabel de Farnesio (la cual quería asegurar ducados y reinos a sus hijos), la recuperación de la influencia dinástica en Italia perdida tras la reciente guerra.⁹⁷ Con este motivo emprendió las campañas contra Cerdeña (1717) y Sicilia (1718), como se dijo anteriormente, induciendo la guerra contra la Cuádruple Alianza, al mismo tiempo que planeó la transformación e incremento no sólo del ejército, sino de la marina,⁹⁸ hazaña que encomendó al intendente general de Marina, Joseph Patiño, discípulo del primer ministro, el Cardenal Alberoni.

Como refiere Jesús Pradells Nadal, para entonces se requería la conjunción de recursos naturales, manufactureros, tecnológicos y de capital humano “que no era posible improvisar”: bosques, fundiciones, fábricas de velamen y cordelería, breas y alquitranes, puertos y arsenales, constructores y oficiales calificados, marinería experimentada, artilleros y personal de maestranza capaces de mantener la “máquina de guerra más sofisticada y compleja de la época”.⁹⁹ Con la intención de comenzar a reunir todas estas cualidades en un organismo central, a partir de 1717 Patiño creó, entre otras dependencias como el Cuerpo de Cirujanos de la Armada¹⁰⁰ y las Compañías de Caballeros Guardiamarinas, la Comisaría de

⁹⁶ Por ejemplo, el asiento de esclavos fue transferido a la Compañía de nueva Guinea y los comandantes españoles fueron subordinados a oficiales franceses, quienes ostentaban títulos de capitanes generales de los Mares de Indias.

⁹⁷ Valdez-Bubnov, *Poder naval y modernización del Estado...*, pp. 14, 128, 134.

⁹⁸ Christopher Storrs, “Introduction: The Fiscal-Military State in the “Long” Eighteenth Century”, en Storrs (ed.), *The Fiscal-military State...*, p. 12.

⁹⁹ Jesús Pradells Nadal, “La formación de la Marina Española en el siglo XVIII”, *Canelobre*, núm. 51, 2006, p. 48.

¹⁰⁰ Desde el XVI, durante la monarquía de los Austrias, aparecieron los primeros hospitales militares de carácter fijo que sustituyeron al modelo provisional formado por grandes tiendas de campaña utilizado en las campañas militares de los Reyes Católicos. En relación con la armada, parece que pudo existir una especie de hospital-enfermería en el Puerto de Santa María a finales del XVI (Hospital de Galeras fundado por la Orden de San Juan de Dios). Dicha orden tuvo un papel relevante en la cobertura hospitalaria de la marina española. Enfermeros y cirujanos de la misma participó durante las expediciones en Túnez (Carlos I), la Invencible y Lepanto. Algunos de sus miembros administraron hospitales y llegaron a ocupar cargos de cirujano mayor en armadas expedicionarias y en la Marina. Probablemente, la sanidad naval en tierra y sus establecimientos asistenciales pudieron tener sus antecedentes en las “cofradías de la gente de mar”, como gremios de asistencia de los marinos desde el siglo XV. Alguna de éstas, como la sevillana de Nuestra Señora del Buen Asilo, contaba con hospital propio. Bajo el modelo, se reprodujeron en varios puertos, como el de Cartagena, establecimientos asistenciales para soldados, marineros y trabajadores de los astilleros y arsenales bajo la cobertura de la Cofradía de la Piedad, con la aportación de recursos profesionales de la citada orden. Continuación de estas primeras instituciones fue el Real Hospital de la Marina del Puerto de Santa María

Ordenación y Contaduría Principal de Marina, conocida como el Cuerpo del Ministerio (luego llamado Cuerpo Político, Administrativo y Cuerpo de Intendencia), el cual se encargaba de la cuenta y administración de los gastos, así como del despacho de documentos y el control de sueldos y raciones del personal al servicio de la marina, con total independencia de la Tesorería Mayor de Hacienda;¹⁰¹ y con responsabilidades y jerarquías de control que como veremos más adelante, eran equivalentes a los cuerpos franceses conocidos como de “pluma”. Dicha estructura se mantendría a lo largo del siglo XVIII y quedaría plasmada en las “Ordenanzas de Patiño” (*Instrucción, sobre diferentes puntos, que se han de observar en el Cuerpo de la Marina de España, y ha de tener fuerza de Ordenanza, hasta que su Majestad mande publicar las que inviolablemente deberán practicarse*, 1717); y más tarde en las de 1720 y de 1725, con las que se asentaba la idea de “una marina económicamente dirigida y gobernada” a partir de un cuerpo de burócratas civiles con protestad absoluta sobre la oficialidad.¹⁰² Sin embargo, durante las campañas itálicas, pese al esfuerzo en la construcción naval y a haberse iniciado la política destinada a fortalecer la Real Armada desde el punto de vista de la burocracia, todavía fue necesario recurrir al alquiler e incautación de buques que permitiesen transportar y abastecer las tropas; muchos de los cuales se perdieron en batalla (alrededor de 16 navíos en Passaro en 1718 y 8 en Mesina en 1719), mientras que los que por entonces se fabricaban en los astilleros de Pasajes y Santoña fueron destruidos por los británicos, representando un serio contratiempo en los planes del fortalecimiento naval español.¹⁰³

Aquí conviene hacer una pausa para mencionar que el control del cuerpo administrativo en los asuntos navales-militares,¹⁰⁴ pronto comenzaría a generar serios conflictos de poder con la oficialidad al mando de las escuadras y navíos. Éstos integraban el llamado Cuerpo General de la Armada¹⁰⁵ (al estilo del

(1613-1646). Véase Rafael de Francisco López, “La medicina e higiene militar en los siglos XVIII y XIX: una olvidada Medicina del Trabajo”, en *La Mutua*, Madrid, núm. 14, 2006, p. 126.

¹⁰¹ Asentado en el *Real título de Intendente General de Marina, a favor de Don José Patiño y Rosales, para establecer la nueva planta de la misma Marina* (1717), citado en Pérez Fernández-Turégano, “La fiscalización económica...”, pp. 315-317, 325.

¹⁰² Valdez-Bubnov, *Poder naval y modernización del Estado...*, p. 202. Cabe decir además que este nuevo manejo encontraría un mayor sustento con la reforma de 1723 para un presupuesto militar y burocracia fiscal específica para la marina, independiente del ejército, como ya existía en Francia, y que implicaba la incorporación del gasto naval a las atribuciones del Estado, ver Iván Valdez-Bubnov, “La situación del ejército y la Armada Real en 1808”, en Alfredo Ávila y Pedro Pérez Herrero (comp.), *Las experiencias de 1808 en Iberoamérica*, México, Universidad de Alcalá-Universidad Nacional Autónoma de México, Espejo de Obsidiana, 2008, pp. 50-51; véase también Valdez-Bubnov, *Poder naval y modernización del Estado...*, p. 15.

¹⁰³ Pradells Nadal, “La formación de la Marina Española...”, pp. 47-48.

¹⁰⁴ El cual al mismo tiempo tuvo su equivalente en el ejército.

¹⁰⁵ Nació en 1714 como fusión de los cuerpos de navíos, fragatas, galeotas o bombas y fuerzas sutiles, conviviendo con el Cuerpo de Artillería de la Armada y con el de Pilotos, y a la larga absorbiendo también sus funciones. Fernando González de Canales y López-Obrero y Manuel González de Canales y Moyano, “Tres siglos de empleos y divisas en el

Grand Corps francés, del cual se hablará más adelante), cuyas bases de entrenamiento eran desde el siglo XIV las caravanas mediterráneas de “la Orden de Oriente”, pertenecientes a los Caballeros de San Juan (también de Rodas o de Malta),¹⁰⁶ que luchaban contra el avance otomano básicamente mediante la guerra de corso. Precisamente por su origen, el Cuerpo General constituía una élite que representaba las cualidades de honor y valentía que se esperaba de todo gran comandante. Para pertenecer a él, había que ser necesariamente noble y comenzar como cadete en la Real Compañía de Guardas Marinas y la Academia;¹⁰⁷ de manera que tras empaparse de conocimientos enciclopédicos y técnicos, y sólo después de algunos años de servicio en la Orden de Malta, se les podían otorgar puestos de alto mando. El favoritismo que Patiño demostró hacia los burócratas durante su intendencia y después como secretario de Marina e Indias (1726),¹⁰⁸ causó un profundo abismo entre ambos cuerpos que habría de dificultar las relaciones de la marina durante el resto del siglo. Lo mismo hicieron sus sucesores Mateo Pablo Díaz de Lavandero y Martín, marqués de Torrenueva (1736); José del Campillo (1741); y Cenón de Somodevilla y Bengoechea, marqués de la Ensenada (1743), quienes no dudaron en beneficiar al cuerpo del que formaban parte.¹⁰⁹ Sin embargo, esta predilección no era exclusiva de la administración naval española, pues finalmente ésta seguía el modelo francés, cuya política beneficiaba el control burócrata y fiscal de las instituciones. Como ambas burocracias se caracterizaron por una mayor observación de las finanzas, tendiendo al ahorro, obviamente los frenos presupuestales eran percibidos por los navegantes en el atraso de sus sueldos¹¹⁰ y en las dificultades para un adecuado avituallamiento y armamento de sus buques. En el caso español, era usual que los administradores justificaran este proceder objetando el despilfarro del Cuerpo General “en obras en los navíos”, lo que causaba considerables gastos a la Real Hacienda y la imposibilitaba para

Cuerpo General de la Armada Española (1714-2000). Empleos de los oficiales particulares (II)”, *Revista general de marina*, vol. 256, 5 (mayo), 2009, p. 628.

¹⁰⁶ La orden surgió en Jerusalén en el siglo xi como Hospital de Jerusalén y fue adquiriendo carácter militar conforme las necesidades defensivas lo requirieron. En el siglo xiv se trasladó a la isla de Rodas, donde obtuvo su soberanía y desde ahí emprendió campañas navales contra su enemigo de Oriente hasta 1522. Tras ser sitiados y expulsados por los turcos, en 1530 se les concedió la isla de Malta para su establecimiento, donde permanecieron hasta la conquista por parte de las fuerzas de Napoleón Bonaparte. Jaime Salazar y Acha, “Los caballeros de San Juan y las distintas etapas de su actuación naval en la Edad Media”, en *XLII jornadas de historia marítima, la Orden de Malta, la mar y la armada (III)*, Cuaderno Monográfico núm. 63, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 2011, pp. 25- 26, 30-39.

¹⁰⁷ Ambas creadas también por Patiño (1717) para la instrucción de “las ciencias y facultades matemáticas [...], geometría, trigonometría, cosmografía, náutica maniobra, fortificación militar y teoría de la artillería y de la construcción de navíos”. Piñera y Rivas y Thial Boissière, “La construcción naval en España...”, pp. 21-22. Entonces también se organizaron los Batallones de Marina (actual Cuerpo de Infantería de Marina) y las Brigadas de Artillería.

¹⁰⁸ Seguido de la Secretaría de Hacienda, Superintendencia General de Rentas y el Gobierno del Consejo y Tribunales.

¹⁰⁹ Pérez Fernández-Turégano, “La fiscalización económica...”, pp. 319, 335.

¹¹⁰ Los sueldos en la marina española, al igual que la francesa, debían pagarse por adelantado y podían dejar una parte a sus familias antes de partir, con lo que quedaba a cargo de los contadores; véase Pérez Fernández-Turégano, “La fiscalización económica...”, p. 406.

“mantener el pie de Armada que conviene”, o bien porque al provisionarse de repuestos de artillería, máquinas o instrumentos para sus viajes, los oficiales se excedían “de forma que por mucho que se les suministre siempre piden hasta el día de la vela”.¹¹¹ Esta austeridad e intransigencia de los burócratas parece encontrar justificación al observar las constantes irregularidades practicadas por los oficiales, como fingir que tenían más hombres de los que realmente había con el propósito de recibir sus sueldos.¹¹² De ahí que en un sistema que se prestaba a corrupciones, acababan pagando justos por pecadores.

De regreso al tema de las políticas navales del Estado español, tras el fracaso de las campañas en Italia (1720), el poder naval continuó desarrollándose a partir de un nuevo sistema regido por el modelo tecnológico con funciones especializadas, tanto para el comercio, como para la guerra,¹¹³ al mismo tiempo que se desarrolló la industria armamentista. Algunos años después, el proyecto centralizador de Patiño (consumado a concentrar la construcción naval en los astilleros departamentales), comenzó a tomar forma y a partir de 1730 la llegada de expertos franceses influyeron en el diseño y fabricación de una nueva generación de navíos atlánticos con mayor tonelaje y capacidad artillera, a la vez que se alargó su eslora, lo que les permitió ser aptos para la guerra y mejoró sus cualidades marineras.¹¹⁴ Muy pronto, el fortalecimiento del poder naval permitió la reconquista de Orán (protectorado otomano de Argel) en 1732, el sustento de la estrategia política mediterránea de Felipe V para el establecimiento del infante Carlos en Nápoles en el contexto de la Guerra de Sucesión de Polonia (1733-1738), la protección del comercio de Indias,¹¹⁵ y la continuación de la guerra de corso al norte de África.¹¹⁶ En cuanto a la influencia constructiva y administrativa en boga, ésta pasó pronto a América, principalmente a La Habana, desarrollándose durante la Guerra de la Oreja de Jenkins, por lo que a su término, el modelo de sistema naval centralizado se había extendido por todo el continente americano.¹¹⁷

¹¹¹ Artículo Sexto, *Reales Ordenanzas que han de observar el Intendente General de la Marina, los Contadores, Comisarios y Oficiales del Sueldo* (1720), Pérez Fernández-Turégano, “La fiscalización económica...”, p. 322.

¹¹² Pérez Fernández-Turégano, “La fiscalización económica...”, p. 329.

¹¹³ Propuesto por el ingeniero naval José Antonio Gaztañeta a favor de los intereses de los comerciantes de Cádiz, para más información ver Valdez-Bubnov, *Poder naval y modernización del Estado...*

¹¹⁴ Véase Valdez-Bubnov, *Poder naval y modernización del Estado...* Los buques de entonces eran principalmente navíos de línea de dos puentes (de 60 a 74 cañones), fragatas, bergantines, balandras y galeras. Antonio de la Vega Blasco, “La infraestructura naval en el Siglo de las Luces”, *Revista de Historia Naval*, núm. 71, año XVIII, 2000, p.33. En ese tiempo se construyó el único navío de línea de tres puentes que la Real Armada tuvo durante la primera mitad del siglo: el *Real Felipe* de 114 cañones.

¹¹⁵ Pradells Nadal, “La formación de la Marina Española...”, p. 49.

¹¹⁶ AGS, SM, leg. 303; véase María Baudot Monroy, “La imagen de Julián de Arriaga como secretario de Marina. Algunos Testimonios”, en Carlos Martínez Shaw y Marina Alfonso Mola (comps.), *España en el comercio marítimo internacional (siglos XVII-XIX)*, Madrid, Uned, Varia, 2009, p. 79.

¹¹⁷ Valdez-Bubnov, “La armada española del siglo XVIII...”, p. 153.

Vale la pena señalar que hacía poco que el rey había restablecido el Almirantazgo, dando a su otro hijo, el Infante Felipe, un empleo y rentas acordes con su alta dignidad al nombrarlo Almirante General al mando de todas las fuerzas marítimas españolas.¹¹⁸ El Almirantazgo español era una institución añeja surgida por primera vez en el siglo XIII,¹¹⁹ y después emulada por otros Estados europeos hasta llegar a constituir una institución de primera importancia, como en el caso de Gran Bretaña; pero no era un organismo estable y funcionaba de manera intermitente de acuerdo a las necesidades políticas del momento. Empero, a partir de 1737 y durante toda la Guerra de Asiento obtuvo atribuciones amplias, siendo la principal la autoridad total sobre la armada; esto es, sobre la construcción naval, navegación, conscripción (matrículas), etc.¹²⁰ De acuerdo con la historiografía tradicional sobre el tema, el carácter y razón de ser del Almirantazgo fue sólo un medio de ostentación del poder del joven monarca. Ello se entiende al ver que los impuestos marítimos introducidos en 1737 no fueron dirigidos al desarrollo del sistema naval sino a la renta personal del infante,¹²¹ o que cuando en 1748 éste fue elegido duque de Parma, Plasencia y Guastalla, el Almirantazgo fue nuevamente suprimido.¹²² Sin embargo, investigaciones recientes apuntan a que su función tuvo mayor importancia de la que se piensa. Para entonces competía en algunas instancias con la Secretaría de Estado y Despacho de Marina, y aunque algunos autores sugieren que las facultades de esta última quedaron relegadas a poderes mínimos, básicamente a la supervisión del funcionamiento de los arsenales,¹²³ otros, como Recio Enciso, indican que aunque hubo una preeminencia del Almirantazgo, éste pudo haber sido controlado por el entonces ministro de Marina, marqués de la Ensenada, durante algunos años,¹²⁴ al igual que sucedió en el Almirantazgo francés. Este argumento también lo sostiene Pradells Nadal, para quien el Almirantazgo fue “un instrumento que permitió a Ensenada llevar a cabo una decidida política de organización de la Armada” desde su puesto de

¹¹⁸ “Real Cédula para que el Infante Felipe empiece a obrar en el empleo de Almirante General de España y de todas las fuerzas marítimas, mientras que se concluyen las ordenanzas en las que se expresarán la prerrogativa de dicha dignidad de Almirante General de la Mar en los dominios de España e Indias”, 21 de junio de 1737, Aranjuez, AMN, VP, doc. 149, ff. 159-160.

¹¹⁹ Creado como El Almirantazgo de Castilla en 1250 por Fernando III “El Santo” para la conquista de Sevilla. El título revestía gran poder y privilegios que aparecen especificados por Alfonso X “El Sabio”, en la segunda *Partida de las Leyes*. Para más, véase Florentino Pérez de Embid, *El Almirantazgo de Castilla hasta las capitulaciones de Santa Fe*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1994; y José Manuel Calderón Ortega, *El Almirantazgo de Castilla: historia de una institución conflictiva (1250-1560)*, Alcalá, Universidad de Alcalá, 2003.

¹²⁰ Ángel Guirao de Vierna, “Organización de la Armada durante el reinado de Felipe V: Diferencias y semejanzas con la británica”, en *Revista de historia Naval*, núm 18, año 1987, p. 78.

¹²¹ Valdez-Bubnov, *Poder naval y modernización del Estado...*, p. 243.

¹²² Pérez Fernández-Turégano, “La fiscalización económica...”, pp. 339-340.

¹²³ Guirao de Vierna, “Organización de la Armada...”, p. 78.

¹²⁴ Recio Enciso citado en Pérez Fernández-Turégano, “La fiscalización económica...”, pp. 335-336.

secretario.¹²⁵ En este sentido, Valdez-Bubnov apunta que efectivamente, dicha institución fue para el ministro el primer paso de su gran proyecto político, a partir del cual realizó una serie de reformas para la centralización de la administración naval, además de cambios en el diseño de los navíos de guerra, preparativos para un nuevo programa de construcción naval y medidas para impulsar la guerra de corso contra el tráfico británico en el Caribe, entre otros.¹²⁶

Sobre esto último, desde el siglo xvii, una de las principales alternativas del Imperio español para sostener la defensa de su comercio era la guerra de corso, practicada por particulares o buques de la Real Armada con el fin de contrarrestar la incesante actividad corsaria y pirata de británicos, neerlandeses y franceses que roían los cimientos del comercio español con las Indias, así como de argelinos y turcos en el Mediterráneo. Por consiguiente, en 1621 se promulgó la primera ordenanza al respecto, seguida de la de 1674. En estas se asentaba de manera general que los gobernadores de las colonias, asumiendo la mayor parte de los costos, podían armar embarcaciones para perseguir a los piratas y repartirse legalmente las presas con la Corona.¹²⁷ El corso, naturalmente, siguió siendo una parte transcendental de la estrategia naval española durante el siglo xviii, sobre todo en tiempos de guerra, como comprueban las ordenanzas de 1702, 1718, 1754, 1762, 1779, 1794 y 1796. La flota de guardacostas de Cartagena de Indias, por ejemplo, fue muy eficaz en la persecución de contrabandistas a partir de 1730.¹²⁸ De hecho, el corso español contra los buques británicos en el Caribe fue la llama que prendió la mecha del conflicto de la Oreja de Jenkins,¹²⁹ y específicamente entre 1740 y 1744, ante la inferioridad numérica frente al enemigo, la escuadra española llevó a cabo actuaciones efectivas de patrulla, escolta y corso, evitando un enfrentamiento abierto y manteniendo el equilibrio establecido en la zona.¹³⁰ Así, pese a que España entró a esta guerra, en palabras del propio Ensenada, “sin providencia para defenderse”, al carecer de los caudales necesarios para que su marina enfrentara al enemigo,¹³¹ el corso compensó los dispares navales de la monarquía borbónica que imposibilitaban una guerra de escuadras. Fue este momento cuando alcanzó el más alto índice de capturas

¹²⁵ Pradells Nadal, “La formación de la Marina Española...”, p. 50.

¹²⁶ Valdez-Bubnov, *Poder naval y modernización del Estado...*, p. 244.

¹²⁷ Óscar Cruz Barney, *El combate a la piratería en Indias, 1555-1700*, México, Universidad Iberoamericana, Oxford, 1999, pp. 23, 26.

¹²⁸ Serrano Álvarez, *Fortificaciones y tropas...*, pp. 272.

¹²⁹ Véase Jorge Cerdá Crespo, *Conflictos coloniales: la guerra de los nueve años 1739-1748*, Universidad de Alicante, 2010, pp. 61-65.

¹³⁰ J. C. M., Oglesby, “Spain’s Havana Squadron and the preservation of the balance of power in the Caribbean, 1740-1748”, *Hispanic American historical Review*, 49, 1969, pp. 473-488. Cabe señalar que desde 1738 había planes por parte del Almirantazgo y Ensenada para la formación de una escuadra de corso.

¹³¹ Marqués de la Ensenada, AGS, SM, Legajo 397.2-1020, citado en Jorge Cerdá Crespo, “La Guerra de la Oreja de Jenkins: un conflicto colonial (1739-1748)”, tesis inédita, Alicante, Universidad de Alicante, 2009, p. 151.

de la centuria, por encima incluso de las efectuadas por los británicos, situación que no tuvo repetición hasta que Gran Bretaña se encontró sumida en la guerra con sus colonias a partir de 1775.¹³²

Entretanto, en la marina se revolían las aguas turbias de las disputas, agudizadas por la guerra de asiento y la gran deuda que iba dejando consigo. En efecto, las restricciones económicas por parte de los intendentes y contadores, la presencia constante de supervisores en los barcos, así como su excesivo celo para el cumplimiento de las disposiciones del reglamento, acentuaron las tensiones y quejas por parte de los oficiales, quienes alzaron la voz al impedirseles participar en la gestión y dirección de los trabajos de los arsenales. El incidente ocurrido en 1741 entre Alonso de la Rosa, conde de Vegaflorida, comandante del navío San Fernando (en campaña mediterránea por el bloqueo británico) y Antonio Castellón, maestro de jarcia, es sólo una muestra de la gravedad de las rencillas. Ante la denuncia de este último a la autoridades en relación con el comportamiento hostil que el conde tenía con su persona, Campillo, el entonces titular de la Secretaría de Estado y Despacho de Marina, dictó una real orden que, entre otras cosas, suspendía de su empleo por un año al conde como “castigo de un impropio proceder” y para que sirviese de ejemplo al resto de los oficiales del Cuerpo “en su declarado odio” a los individuos del Ministerio.¹³³ El asunto deja entrever que a estas alturas, las relaciones entre oficiales y burócratas eran muy delicadas y el menor motivo podía ser tomado como un asunto personal.

La transformación de la situación a favor de los oficiales de marina fue cristalizando a mediados del siglo con la llegada de Fernando VI *el Prudente* (1746-1759) y un episodio en particular parece haber sido clave para este cambio. En 1747, a manos del consejero y ministro de Estado, José de Carvajal y Lancaster, llegó la obra *Varios puntos de gobierno*, escrita por el capitán general Juan José Navarro de Viana, marqués de la Victoria.¹³⁴ El texto se refería a los problemas que a su parecer padecía el sistema. Por ejemplo, en los capítulos IX y X, llama la atención sobre el despilfarro que ocasionaba el gran número de contadurías y comisarías existentes en el reino, “cuando con un contador y cuatro escribientes tiene para notar todas las arenas del mar”, así como la lentitud de los trámites burocráticos. De igual forma, reprochaba que los oficiales que papelonean en dichas oficinas “importan más que el sueldo de todos los Oficiales de Marina, incluso los Generales”.¹³⁵ Todo apunta a que la obra del marqués logró remover las arenas, pues un año

¹³² María Nélide García Fernández, *Comerciendo con el enemigo: el tráfico mercantil anglo-español en el siglo XVIII (1700-1765)*, Madrid, Editorial CSIC, 2006, p. 116.

¹³³ Real Orden del 19 de diciembre de 1741, firmada por José del Campillo, citada en Pérez Fernández-Turégano, “La fiscalización económica...”, p. 340.

¹³⁴ Corregida un año después y retocada en 1759. Baudot Monroy, “La imagen de Julián de Arriaga...”, p. 276.

¹³⁵ Juan José Navarro, marqués de la Victoria, “Sobre las Matrículas de Marineros”, en *Varios Puntos de Gobierno y Política para los Reynos de esta Monarquía. Lo pone a los Reales Pies de S.M. El Rey Nuestro Señor D. Carlos III El Grande / El marqués de la Victoria (1748-1759)*, RBM, PR, DIG/II/492_E. La obra, fue publicada por primera vez por

después, Ensenada, ya entonces secretario de Estado, Hacienda, Guerra, Marina e Indias, quizás en el afán de suavizar las duras críticas contra el cuerpo administrativo, encargó precisamente a un oficial del Gran Cuerpo, capitán de fragata Joaquín de Aguirre Oquendo, la redacción de las nuevas Ordenanzas de Marina.

Antes de continuar con la encomienda de Aguirre y su importancia, cabe señalar que por aquel tiempo, Ensenada propuso también al rey la reformulación de la política exterior dirigida a la búsqueda de la paz por medio del incremento de las fuerzas armadas, la distancia prudente de la diplomacia francesa y el refuerzo del monopolio a través de la restauración del sistema de flotas. La protección de la Carrera de Indias continuó siendo una prioridad y el poder naval apuntaba a ser el instrumento clave de la recuperación económica.¹³⁶ Para fortalecerlo, el nuevo programa de armamento naval reintrodujo la construcción naval por asiento; sin embargo, la competencia con la producción por administración directa de los astilleros reales fue inevitable, lo que trajo consigo una nueva fricción entre las corporaciones burócratas y militares.¹³⁷ En 1754, una dramática intriga palaciega contra Ensenada y su poder omnímodo fue perpetuada por algunos altos personajes, incluyendo el nuevo secretario de Estado, Ricardo Wall (1754), quienes le acusaron de alta traición y política a favor de los intereses franceses. Eso fue todo. El marqués se vio obligado a exiliarse en Granada y Don Julián de Arriaga y Ribera (bailío de la Orden de Malta), proveniente del Cuerpo General de la Armada, ocupó su lugar como secretario de Marina.

Para entonces Aguirre ya había publicado dos de tres tomos de su obra (1748), faltando precisamente el libro de la administración económica,¹³⁸ ya que, como dice José Cervera Pery, “la omnipotencia de la pluma, como en expresión francesa se aludía al talante de los hombres del Cuerpo político, consiguió parar la publicación [...] La influencia de los Patiño, Campillo y Ensenada, no podía ser contrarrestada por la actuación del bailío Fray Julián de Arriaga”.¹³⁹ Pero Aguirre aprovechó el reciente descrédito de las políticas y programas de Ensenada para dar a conocer su parecer sobre la institución en un *Discurso general en 1756 sobre la Marina*, donde señaló que tanto los intendentes, como los comisarios y contadores tenían poder excesivo y demasiadas competencias; en el caso de los primeros, incluso más que la administración francesa, y en el caso de la Contaduría, ésta parecía un “atascadero de toda clase de operaciones”. En vista de lo dicho, proponía excluirlos de los cargos que no fueran de su competencia, como las matrículas, así como equilibrar su presencia en los arsenales al compartir su dirección con los

Fernández Duro en su *Historia de la armada española...*, en 1972. Pérez Fernández-Turégano, “La fiscalización económica...”, p. 341.

¹³⁶ Valdez-Bubnov, *Poder naval y modernización del Estado...*, pp. 273, 274.

¹³⁷ Parte del proyecto fue también la adopción de tecnología naval británica; véase Valdez-Bubnov, *Poder naval y modernización del Estado...*, p. 16.

¹³⁸ Fernández-Turégano, “La fiscalización económica...”, pp. 342-343.

¹³⁹ Cervera Pery, citado en Pérez Fernández-Turégano, “La fiscalización económica...”, p. 343.

oficiales.¹⁴⁰ Es difícil saber en qué grado influyó lo escrito por Aguirre, pero poco después Arriaga puso en práctica un reglamento en el que se establecía que la “cuenta y razón” era el principal y casi único objetivo del Ministerio, a partir de lo cual redujo el número de contadores de navío y personal subalterno.¹⁴¹ Este fue el primer paso hacia el sometimiento de los administradores a los cuerpos de oficiales navales.

Cabe hacer un breve paréntesis para mencionar que en aquel tiempo la procedencia social y la lucha de privilegios también incidieron en los antagonismos entre los cuerpos. Durante la primera mitad de siglo, para pertenecer al Cuerpo del Ministerio se seguía un mismo camino: por un lado, los altos mandos (de noble origen) eran nombrados con base en su experiencia en la burocracia, y por el otro, los novatos aprendices debían proceder de familias “decentes” y tener una buena educación.¹⁴² Aunque el término “decentes” se presta a confusiones, lo cierto es que en su caso no era necesario acudir a una academia, como sí debían hacerlo los guardiamarinas del Cuerpo General. No es difícil conjeturar que esto disgustaba a los oficiales, quienes resentían que sus asuntos fueran conducidos por hombres con poca experiencia en los asuntos militares.¹⁴³ Con los cambios de poder al interior de la institución dados en la segunda mitad del siglo, el aprendizaje previo se volvió una condición para quien quisiese pertenecer al cuerpo administrativo, siempre y cuando fuese acompañado de la presentación de documentos que acreditaran su procedencia social y limpieza de sangre (papeleo que a los nobles no se les requería). De igual forma, debían comprobar que estaban exentos del sorteo de quintas para el ejército, lo que era una contradicción, pues para ingresar a la administración había que ser forzosamente noble, los únicos exentos de dicho sorteo.¹⁴⁴

Continuando con el ministerio de Arriaga, éste estaba convencido de que el mejor método de defensa de las posesiones americanas era el corso, por lo mismo, intensificó el hostigamiento a los buques enemigos en el área, y lo mismo hizo en costas peninsulares y en el Mediterráneo, principalmente contra la erupción de piratas argelinos. Su preferencia por la guerra de corso lo llevó a participar en la redacción de las respectivas ordenanzas de 1754 y 1762. Asimismo, como pensaba que la mayor carencia de los jóvenes

¹⁴⁰ *Discurso general en 1756 sobre la Marina, reflexión acerca de la imperfección que se advierte en su sistema actual, examinado en su origen para verificar el de las practicas existentes, especialmente las de su ministerio*, citado en Pérez Fernández-Turégano, pp. 344-345. Véase la crítica a este discurso que hace el militar y ministro de Marina Luis María Salazar y Salazar, quien refiere que la intención de Aguirre se centró en atacar la administración de la Real Hacienda de Marina desconociendo la materia. Luis María Salazar y Salazar, *Juicio crítico sobre la Marina Militar de España*, Madrid, Editorial de Miguel de Burgos, 1814.

¹⁴¹ *Real orden de 17 de octubre de 1766, comunicada por D. Julián Arriaga a D. Juan Gerbaut, Intendente del departamento de Cádiz, para que se ponga en práctica en nuevo Reglamento del Ministerio de Marina que acompaña*, citado en Pérez Fernández-Turégano, “La fiscalización económica...”, p. 349.

¹⁴² Pérez Fernández-Turégano, “La fiscalización económica...”, pp. 411-412.

¹⁴³ Alfredo Martín García, “La oficialidad de la Armada en el Departamento de Ferrol (1780-1857)”, *Revista de Historia Naval*, núm. 75, 2001, p. 69.

¹⁴⁴ Fernández Chicarro y Rodríguez-Villasante, en Pérez Fernández-Turégano, “La fiscalización económica...”, p. 413.

oficiales de aquel entonces era su escasa experiencia y práctica en la maniobra de buques y estrategia naval, en 1756 ordenó al marqués de la Victoria, entonces capitán general de la armada, que los guardiamarinas se embarcaran en los navíos de las escuadras destinadas al corso en aguas del Atlántico y Mediterráneo.¹⁴⁵ Desde Carvajal, la política de Estado trataba de mantenerse ajena a cualquier enfrentamiento abierto, por lo que se recordará que ante el estallido bélico entre Francia y Gran Bretaña por la posesión de las colonias en Norteamérica, España mantuvo una posición de neutralidad, que debido a la intervención de Wall, fue favorable a los británicos. Si bien aquel periodo se caracterizó por una notable reducción del esfuerzo en la construcción naval, ante el aumento del acoso británico a las posesiones españolas, el nuevo monarca, Carlos III (1759-1788), no tuvo otra salida más que entrar en la Guerra de los Siete Años en 1761 y aliarse con Francia en un Tercer pacto de familia. Pese al desfavorable final de la guerra (1763), a partir de entonces las potencias borbónicas idearon un proyecto que les permitió desenvolver el poder naval a gran escala contra su principal enemigo. Ideado en conjunto por los secretarios de marina, del lado español Arriaga y del francés Etienne-Francois, duque de Choiseul, y orientada tanto al continente como a las colonias americanas, implicó el fortalecimiento y reestructuración administrativa de las instituciones militares, la reactivación de la carrera de armamento y la construcción de navíos con influencia de tecnología francesa,¹⁴⁶ lo que como ya se sabe, llevó a ambas potencias a alcanzar superioridad numérica frente a la marina británica durante la Guerra de Independencia de Norteamérica.¹⁴⁷

La reciente carrera de poder naval abrió una nueva etapa en la relación entre las corporaciones administrativas y militares, tanto en el ejército, como en la marina. En el caso español, algunas de las actividades fundamentales de los cuerpos burocráticos fueron transferidas al control de oficiales, mientras que los complejos productivos que anteriormente funcionaban mediante el asiento fueron expropiados y transferidos a la dirección del ejército. Dichos cambios se formalizaron en las ordenanzas de pertrechos de 1772 y de arsenales de 1776,¹⁴⁸ con lo que se asentó un nuevo gobierno en los arsenales, separando las funciones directivas de las económicas, colocando las primeras finalmente en manos de los oficiales. El intendente dejaba de ser el jefe del arsenal para ser sustituido por la figura del Comandante del Arsenal, a cuyo cargo se encontraba la vigilancia de los navíos y el control sobre los trabajadores del arsenal, así como de las cuentas relacionadas con las licencias, personal y raciones de los navíos. Por otro lado, también se crearon las Juntas de los Departamentos bajo el mando del comandante General, e integradas por cinco

¹⁴⁵ Baudot Monroy, "La imagen de Julián de Arriaga...", p. 63, 305, 379-380.

¹⁴⁶ Con base en los diseños del ingeniero François Gautier, quien marcó la pauta en la construcción naval española al menos hasta 1782, cuando este regresó a Francia. Un ejemplo fue el navío *San Juan Nepomuceno* (1766).

¹⁴⁷ Valdez-Bubnov, *Poder naval y modernización del Estado...*, pp. 314-339.

¹⁴⁸ *Ibid.*, pp. 17, 18.

oficiales superiores y un administrador, cargo al que se relegó al intendente.¹⁴⁹ Aunque el régimen económico de los departamentos y los arsenales continuaba bajo la dirección del Cuerpo del Ministerio, se había dado un gran paso en el ejercicio del poder de los militares. Esta política continuó a grandes pasos con el nombramiento en 1776, de un nuevo secretario de Estado y Despacho de Marina perteneciente al Cuerpo General, Pedro González Castejón, quién entre otras cosas creó los cargos de Inspector General de la Marina y subinspectores, a quienes debían sujetarse los miembros del Cuerpo General y del Ministerio de los arsenales, privando definitivamente la acción del intendente en el gobierno de los astilleros.¹⁵⁰

Ahora bien, una vez que España logró consolidar su armada, una frágil economía que ponía en peligro su sobrevivencia persistía. La guerra era importante debido a razones de seguridad marítima, pero también de orgullo. La catástrofe de 1773, cuando Carlos III decidió organizar una gran expedición contra Argel debido al hostigamiento de sus asentamientos al norte de África, y en la que murieron más de 1 500 hombres, se le consideró un escándalo y un desastre nacional.¹⁵¹ Pese al descalabro, continuó el desarrollo del poder naval, y visto en perspectiva, el periodo ha sido considerado por muchos como la época dorada de la marina española en cuanto a su poder naval y papel en la Guerra de Independencia de las Colonias de Norteamérica.¹⁵² Esta conjunción eficaz fue posible, como ya se dijo, debido al empuje de la militarización del sistema naval que implicó el incremento de la intervención estatal en los procesos de producción, tanto para la construcción, como la producción de pertrechos navales, como en el gobierno del gasto naval.¹⁵³ Así, al comenzar la década de 1780, la producción total llegó a 62 barcos, entre ellos 15 fragatas y otros buques menores. En su construcción fueron clave los astilleros coloniales, sobre todo en La Habana, gracias a la élite local involucrada en el “negocio de la guerra”.¹⁵⁴

Tras el desenlace exitoso de la guerra norteamericana y bajo el ministerio del también oficial Antonio Valdés y Fernández Bazán a partir de 1783, se abrió un nuevo programa de rearmamento naval, en el que el Gran Cuerpo intensificó sus funciones en las políticas institucionales. Al ascenso de Carlos IV en 1788, ya se hallaba consolidado el poder político y administrativo del Cuerpo, así como aumentado su número, pues de 534 oficiales que había en 1764, había un aproximado de 1 333 para 1789.¹⁵⁵ El poder naval de las

¹⁴⁹ Pérez Fernández-Turégano, “La fiscalización económica...”, pp. 351-352, 354.

¹⁵⁰ Mediante la *Ordenanza de S. M. para el gobierno militar, y económico de sus Reales Arsenales de Marina* (1776), citado en Pérez Fernández-Turégano, “La fiscalización económica...”, pp. 355-359.

¹⁵¹ Lynch, *Historia de España. Edad Moderna...*, p. 636.

¹⁵² Pradells Nadal, “La formación de la marina española en el siglo xviii”, p.45

¹⁵³ Valdez-Bubnov, “La situación del ejército...”, p. 59.

¹⁵⁴ Allan J. Kuethe y José Manuel Serrano, “El astillero de la Habana y Trafalgar”, *Revista de Indias*, 2007, vol. LXVII, núm. 241, p. 771.

¹⁵⁵ Acerra y Meyer, *Marines et Révolution*, p. 47.

potencias borbónicas había alcanzado su punto culminante. Contaban con fuerzas aptas para la protección del comercio trasatlántico y disputaban el control de las rutas marítimas a través de encuentros decisivos. A costa de un gran esfuerzo el Estado había logrado mantener una armada numerosa; sin embargo, con ello aumentó irreversiblemente la deuda naval en pocos años, sobreviniendo el colapso de la producción de los astilleros.¹⁵⁶ Para mediados de la década de los ochentas, la competencia por el comercio libre puso en peligro muchas empresas, mientras que el agresivo programa de inversiones militares del ministro de Indias, José de Gálvez, provocó una grave falta de especie y capital para la economía peninsular.¹⁵⁷ El Imperio enfrentaba ahora el reto de la guerra contra la expansión de la Francia revolucionaria, obligado a revertir la tradicional tendencia de alianzas, a favor de su eterno enemigo: Gran Bretaña. En este contexto de profunda crisis que se produjo tras las derrotas militares que la Real Armada sufrió en 1792 durante las Guerras Revolucionarias Francesas, siendo criticados duramente, los militares se esforzaron por mantener el poder que tanto trabajo les había costado. En opinión de José I. González-Aller Hierro, el Cuerpo General de aquel entonces poseía grandes defectos como la sutileza en las sanciones, la falta de exigencia en las responsabilidades, los excesos de recompensas con escasos méritos y la ausencia de criterios acertados en la elección y posicionamiento de sus miembros, pues por ejemplo, el comandante Antonio de Escaño, considerado un gran táctico, nunca mandó una escuadra, mientras que José de Mazarredo Salazar, uno de los grandes profesionales, estuvo ausente en el mando de la Armada en sus momentos más críticos.¹⁵⁸

La razón que se daba sobre el lamentable curso de la marina atribuido a las gestiones de militares al mando, llevó al Estado a colocar nuevamente un administrador al frente de la Secretaría: Pedro Sánchez Varela, quién durante su breve cargo arremetió duramente contra la política de sus antecesores.¹⁵⁹ Pero el papel no le duró mucho y muy pronto fue entregado nuevamente a un marino, Juan de Lángara, quien tomó las riendas de la Secretaría en 1796. Para entonces el escenario internacional giró otra vez y la Corona española retornó a la paz y alianza con la Francia republicana en el tradicional frente común contra Gran Bretaña a causa de las hostilidades de este último al comercio trasatlántico. En conjunto, ambas flotas se enfrentaron a la primera de una serie de derrotas con las que cerrarían la centuria: la del cabo San Vicente (1797). El resultado desafortunado ya lo había previsto Mazarredo cuando escribió al ministro Varela sobre

¹⁵⁶ Valdez-Bubnov, *Poder naval y modernización del Estado...*, pp. 20, 405.

¹⁵⁷ Kuethe y Serrano, "El astillero de la Habana y Trafalgar", p. 771.

¹⁵⁸ José Ignacio González-Aller Hierro, "El navío de tres puentes...", p. 71.

¹⁵⁹ Cabe señalar que desde 1783 el Cuerpo ministerial se había vuelto un coto cerrado a la nobleza, pero probablemente debido a la falta de personal preparado y la deficiencia en la gestión, a partir de 1791, a la Secretaría de las Capitanías Generales, Intendencias, Contaduría y Provincias, se permitía entrada de toda persona que demostrara distinciones de nacimiento, conducta y modales, además de una "aptitud superior a los demás", incluso si se trataba de un "hijo de particular". Pérez Fernández-Turégano, "La fiscalización económica...", p. 415.

el estado de la Real Armada previo a este acontecimiento: “es verdad evidente e innegable que hoy la Armada es sólo una sombra de fuerza muy inferior a la que aparenta, y que se acabaría de desvanecer a la primera campaña...”.¹⁶⁰ Meses después, como parte de esta guerra anglo-española, un bloqueo marítimo británico en los enclaves navales peninsulares forzó a Carlos IV a autorizar que el comercio de la Carrera de Indias se realizara en barcos neutrales, con la obligación de que hicieran paradas en los puertos españoles, lo que no se realizó del todo, con lo que perdieron muchos beneficios comerciales y se paralizó la industria. Mientras tanto, los criollos comenzaron a realizar su comercio sin depender de la metrópoli,¹⁶¹ lo que fue sentando una de las bases para su futura lucha de emancipación. Con Lángara al frente del desastre, se decretó, a través de la conocida ordenanza económica del 9 de mayo de 1799, que la administración financiera de la marina pasara nuevamente a la dependencia de la Secretaría de Hacienda al igual que el ejército. A su vez, los intendentes y contadores recibieron nuevas atribuciones y responsabilidades y se les devolvió el control en varias jurisdicciones incluyendo los arsenales.¹⁶² Por supuesto que esta acción no satisfizo a ninguna de las facciones en conflicto, ni tampoco acabó con sus rencillas, sino todo lo contrario, de manera que los problemas internos continuaron socavando los cimientos de la institución naval.

España se encontraba frente a una nueva bancarrota y había perdido el control de sus colonias. La Real Armada estaba sumida en la desgracia, más incluso que su aliada francesa, pues con dificultad se armaban, carenaban y abastecían los navíos; había atraso en el pago de sueldos y continuaban las desertiones en gran número. El aumento del gasto naval y las continuas derrotas se sumaron a una sequía fulminante que trajo consigo el hambre y las epidemias. El constante ataque británico al tráfico mercante impidió toda recuperación, pese a que la Corona intentó salir del abismo mediante la emisión de vales reales, sin embargo con ello sólo amplió la deuda pública.¹⁶³ Antes de que terminara este catastrófico periodo, debilitada en su potencial económico, político y militar, España y su aliada francesa enfrentaron sin éxito a su viejo enemigo en Trafalgar, y es justo aquí donde las pesimistas palabras de don Antonio de Escaño sobre el estado de aquella escuadra que habría de combatir en 1805 se pueden interpretar como una metáfora de la condición general de la Real Armada: “Esta escuadra hará vestir de luto a la Nación en

¹⁶⁰ Citado en José Cepeda Gómez, “Historiografía sobre la Marina en los siglos XVIII y XIX. Corrientes actuales”, en *La historiografía de la Marina española, III jornadas de historiografía naval*, Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval, núm. 56, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 2008, p. 140.

¹⁶¹ Corona Baratech en Cepeda Gómez, “Historiografía sobre la Marina...”, p. 140.

¹⁶² Pérez Fernández-Turégano, “La fiscalización económica...”, pp. 367-377.

¹⁶³ Valdez-Bubnov, *Poder naval y modernización del Estado...*, p. 416. Los vales reales funcionaron como papel moneda y títulos de deuda con el fin de contrarrestar el grave déficit de la Hacienda Real que causó la intervención en la Guerra de Independencia Norteamericana y la consiguiente guerra contra Gran Bretaña.

caso de un combate, labrando la afrenta del que tenga la desventura de mandarla”,¹⁶⁴ fatal augurio de la pérdida de la hegemonía ultramarina y poco después del Imperio colonial americano.

Francia y su marina. El poder comercial-naval en vísperas de una política de transición

La première chose qu'il faut faire est de se rendre puissant sur la mer qui donne entrée a tous les États du monde.

Richelieu, *Avis au roi*, 1629

La mer est anglaise d'inclinaison; elle n'aime pas la France; elle brise nos vaisseaux; elle ensable nos ports.

Jules Michelet, *Tableau de la France*, 1861

En la historia de *La Royale*¹⁶⁵ mucho se ha escrito sobre los efectos que la Revolución tuvo para conducirla a continuos fracasos navales, siendo el más significativo, como lo fue también para la Real Armada Española, el de Trafalgar. Durante el siglo XIX y recientemente en el siglo XX, algunos historiadores, muchos de ellos marinos franceses en activo o retirados, han señalado que dicho movimiento fue la catástrofe que destruyó un servicio extraordinario constituido por el cuerpo de nobles oficiales legado por Luis XIV,¹⁶⁶ y que a partir de entonces, la promoción de oficiales de navíos mercantes a las unidades de mando de la armada por virtud de su “civismo” revolucionario fue un grave error.¹⁶⁷ Este juicio se basa en el hecho de que durante los últimos años del Antiguo Régimen, la marina francesa enarboló una posición importante, sobre todo durante la Guerra de Independencia de las Colonias de Norteamérica. Empero, aunque sin duda su intervención en dicha guerra fue clave para el éxito de emancipación de las colonias, lo cierto es que las cosas no iban muy bien en la institución desde tiempo atrás, y ésta se hallaba cada vez más endeudada y arrastraba serios conflictos administrativos y sociales. Los estudios más recientes de James S. Pritchard, *Louis XV's Navy, 1748-1762: A Study of Organization and Administration* (1987); de Martine Acerra y Jean Meyer, *Marines et Révolution* (1988), y de William S. Cormack, *Revolution and Political Conflict in the French Navy, 1789-1794* (1995) exponen el desarrollo de esta problemática desde antes de que estallara la

¹⁶⁴ Luis Delgado Bañón, “Don Antonio de Escaño y García de Cáceres teniente general de la armada y regente de España”, en <<https://www.armada.mde.es>>, consultada en agosto de 2014, p. 36.

¹⁶⁵ Al parecer, antes de ser la *Marine Nationale*, la marina francesa no tuvo un título oficial como las demás armadas europeas, por ejemplo: *Royal Navy* o Real Armada Española; sin embargo, se le conoce como *La Royale*.

¹⁶⁶ Cormack, *Revolution and political conflict...*, pp. 1-2.

¹⁶⁷ Onésime-Joachim Troude, *Batailles navales de la France*, vol. II, París, Challamel Áine Éditeur, 1867, p. 273.

Revolución. Así, según Acerra y Meyer, para el año 1789, la estructura de la marina se hallaba debilitada, existían graves tensiones entre los cuerpos de oficiales, una inadecuada reserva de hombres entrenados, suministros insuficientes de madera y otros recursos primarios que tenían que ser traídos desde el exterior, entre otras dificultades que aunadas a la debilidad financiera del Estado, afectaron profundamente la construcción naval, el mantenimiento y movilización de buques, el pago del personal y el sostenimiento de la corpulenta burocracia. Fue en ese momento que en medio de la hecatombe social, se produjeron los estallidos de motines en los puertos y la posterior emigración de oficiales. Esta conjunción de acontecimientos fue sin duda la que marcó el desempeño de la marina durante la Revolución.¹⁶⁸

La institución naval francesa se había consolidado desde mediados del siglo XVII gracias a la obra de Armand-Jean du Plessis, cardenal-duque Richelieu (primer ministro de Luis XIII de 1624 a 1642). Desde un inicio, el cardenal comprendió la importancia política de expansión del dominio francés en los mares, por lo que fortaleció el comercio marítimo con sus colonias y creó la marina de guerra para su protección y para evitar la intervención de fuerzas extranjeras. Con gran empuje integró por primera vez ambas políticas bajo el control de la Corona, lo que se concibe como uno de los primeros intentos de centralización y burocratización del Imperio, tendencia que hacia finales del siglo llevó a la consolidación de los llamados Estados fiscales-militares. Anteriormente, al igual que España, para conformar una flota, la Corona francesa también recurría a fletar buques mercantes o extranjeros y no contaba con un solo navío de guerra de su propiedad. Tal era la situación que en una ocasión antes de su ministerio, el cardenal tuvo que navegar en un navío inglés prestado para realizar una misión diplomática a las Provincias Unidas.¹⁶⁹ Tampoco había puertos adecuados, mantenimiento de navíos ni capacidad de construcción.¹⁷⁰ Se puede decir que cuando comenzó su mandato, la protección del comercio era un servicio público que ni la marina real ni las compañías privadas podían asegurar. Debido a la falta de recursos suficientes para garantizar la escolta de convoyes navales, el cardenal estableció un sistema de guardias propiamente armadas y cuidadosamente organizadas bajo una serie de pronunciamientos reales en 1627 y 1628.¹⁷¹ El proyecto ideal del ministro, al igual que para los británicos como veremos más adelante, comprendía la expansión de los intereses comerciales franceses y su protección a través de medios poco costosos, lo que se concretaba en la construcción de una marina de guerra a partir de la flota mercante. Como uno de los mayores problemas

¹⁶⁸ Martine Acerra y Jean Meyer, *Marines et Révolution*, pp. 88-93; Cormack, *Revolution and political conflict...*, p. 7.

¹⁶⁹ James Breck Perkins, *Richelieu and the growth of French power*, citado en Richard Brownlow Byington, "The forgotten service: The French navy of the Old Regime, 1650-1789", tesis inédita, The Florida State University, 2011, Electronic theses, treatises and dissertations, paper 2924, DigiNole Commons, en <<http://diginole.lib.fsu.edu/etd/2924>>, p. 10.

¹⁷⁰ Brownlow Byington, "The forgotten service...", p. 10.

¹⁷¹ Etienne Taillemite, *Histoire ignorée de la marine française*, París, Librairie Académique Perrin, 2010, p. 72.

en aquel momento era el saqueo y la captura de buques franceses por parte de piratas y corsarios argelinos, entre 1624 y 1627 Richelieu emprendió tres asaltos marítimos y terrestres contra Argelia, tras lo que se reabrió el comercio en el Mediterráneo, específicamente con las ciudades de Argel y Túnez, cuyas ganancias ayudaron a generar ingresos para la Corona —en forma de impuestos—, permitiendo invertir parte de ellos en la marina.¹⁷² Un tiempo después, en una política centralizadora para la concentración de la autoridad marítima, el duque abolió la figura del Almirante¹⁷³ y se proclamó gran maestro, director y superintendente de la Navegación y Comercio de Francia (1626), al mando de la estructura administrativa de la marina, lo que constituyó el primer paso hacia la creación de una Secretaría de Estado de Marina,¹⁷⁴ bajo la cual unió las flotas mercante y estatal, y consolidó la política y burocracia navales.¹⁷⁵

Uno de los principales problemas por resolver era que la institución comprendía, por un lado, oficiales franceses nobles, y por el otro, oficiales mercenarios o extranjeros (algunos de ellos neerlandeses) a los cuales se les pagaba por sus servicios. El ministro desconfiaba de ambos: de los mercenarios seguramente por su dudosa lealtad, y de los aristócratas por su falta de experiencia y compromiso, y como no deseaba más “nobles con cabellos rizados”, sino “audaces marineros, criados en el agua salada y la botella”, se esforzó por mejorar la calidad social del reclutamiento y la atención personal a capitanes y otros oficiales experimentados.¹⁷⁶ Sólo después del reglamento de 1631, el cardenal pudo sentar las primeras bases de una organización que duraría hasta el fin del Antiguo Régimen, al crear una comisión jerárquica de oficiales de Estado en cada puerto, así como un Consejo Marino encabezado por su inmediato, el secretario general,¹⁷⁷ con la autoridad de tomar decisiones relacionadas con las operaciones y mandos de las flotas. De manera notable comenzó un programa que extendió el control marítimo francés en el escenario internacional, por un lado, con la construcción de una fuerza naval propia del Estado y la formación de oficiales oriundos, y por otro, con el desarrollo comercial con Europa, la costa occidental de África y las colonias en Canadá, a través de compañías especializadas como la de los Señores de San

¹⁷² Brownlow Byington, “The forgotten service...”, p. 11.

¹⁷³ El cargo de Almirante de Francia se decretó en 1270 por San Luis durante la octava cruzada. Michel Vergé-Franceschi, “L’amirauté de France dans la deuxième moitié du xvie siècle: un enjeu entre catholiques et protestants”, en Martine Acerra y Guy Martinière, *Coligny, les protestants et la mer*, París, Presses Paris Sorbonne, 1997, p. 35.

¹⁷⁴ Taillemite, *Histoire ignorée...*, p. 63.

¹⁷⁵ Sin embargo, esta medida no afectó a las sedes del Almirantazgo en las poblaciones costeras. Consuelo Arranz de Andrés y Margarita Serna Vallejo (coords.), *Estudios de derecho español y europeo: Libro conmemorativo de los primeros 25 años de la Facultad de Derecho de la Universidad de Cantabria*, Universidad de Cantabria, 2009, p. 847.

¹⁷⁶ Richelieu, citado en Jaques Boulenger, *The seventeenth century: Volume 3 of the National History of France*, Londres, G. Putnam’s Sons, 1920, p. 98. En una carta dirigida a La Porte, con fecha del 30 de junio de 1627, decía textualmente: “Je désire plus-tot de gros mariniers vaillans, nourris dans l’eau de mer et la bouteille que des chevaliers frisés, car ces gens-là servent mieux le roi”, citado en Taillemite, *Histoire ignorée...*, p. 73.

¹⁷⁷ Brownlow Byington, “The forgotten service...”, p. 12.

Cristóbal, más tarde conocida como de las Islas de América (1626), la Compañía de la Nueva Francia (1628) y la Compañía de las Indias Orientales (1642).

Durante la regencia de Luis XIV (1643-1715), tras la muerte de Richelieu y de su sucesor (el también cardenal Giuglio Mazzarino),¹⁷⁸ Jean Baptiste Colbert continuó con el proyecto de expansión y modernización de la marina. Considerado por muchos como el hombre que instruyó una política global marítima, Colbert fue nombrado el primer secretario de Estado y primer ministro de Marina y Colonias en 1669,¹⁷⁹ con el poder de supervisar el comercio, los consulados y las colonias, y mantener las relaciones con los cuerpos de galeras (fuente del entonces establecido *Grand Corps*), y el recién restituido Almirantazgo. Aunque éste último se trataba de un cargo honorífico —al estilo español—, para evitar sorpresas, Colbert nombró un secretario General del Almirantazgo que le fuese totalmente dedicado, desprovisto de autoridad militar sobre la flota de guerra.¹⁸⁰ Con respecto al *Grand Corps*,¹⁸¹ al igual que en la tradición marinera española, sus miembros provenían de la Orden de los Caballeros de Malta —generalmente provenientes de conocidas familias navales de las provincias marítimas de Provenza y Britania—, lo que determinó su experiencia militar, códigos de honor, valores caballerescos y exclusividad. Para pertenecer al Cuerpo, todo joven oficial o aspirante de origen noble de las compañías de guardiamarinas (*gardes de la marine*) establecidas en Brest, Rochefort y Tolón,¹⁸² debían realizar sus prácticas bajo la tutela de la Orden y servir en las galeras mediterráneas (alrededor de cuatro años antes de cumplir los cincuenta), para lo que la

¹⁷⁸ Quien a pesar de continuar con el camino trazado, centró su interés en las políticas internas, la dirección del ejército y la diplomacia internacional.

¹⁷⁹ Anteriormente detentaron el cargo de gran maestro, director y superintendente de la Navegación y Comercio de Francia los almirantes César de Vendome y después su hijo François, duque de Beaufort, ambos incompetentes en materia naval, interesados más en conspiraciones e intrigas que en la expansión de la marina. Véase Taillemite, *Histoire ignorée...*, p. 96.

¹⁸⁰ Taillemite, *Histoire ignorée...*, p. 99. Para la segunda mitad del siglo XVIII, el Almirantazgo quedó bajo el control del secretario de Estado de la Marina. Al contrario del británico, careció de poder para unificar y mandar a los oficiales de mayor rango, para definir estrategias o dirigir operaciones navales. Cormack, *Revolution and political conflict...*, p. 40.

¹⁸¹ Maurice Loir los define como oficiales nobles de grado general (vicealmirantes, tenientes generales, jefes de escuadra, etc.) y otros grados como capitanes y tenientes. Excluye a rangos intermedios como capitanes o tenientes de fragata, capitanes de brulote, etc., que formaban parte del *Petit Corps*. Maurice Loir, *La Marine Royale en 1789*, París, Armand Colin, 1892. Mientras que para Michel Vergé-Franceschi se trata de todos los oficiales militares pagados por la Corona que navegaban en los navíos del rey. No incluye oficiales de mercantes o de cuerpos de galeras. Michel Vergé-Franceschi, “Les officiers de Marine d’origine Provençale à Toulon au XVIIIème siècle”, tesis inédita, Niza, Mémoire Maîtrise, 1973. La confusión sobre el término prevalece aun en estudios recientes del tema.

¹⁸² Escuelas donde los *gardes* eran entrenados en materias como hidrografía, navegación, ciencias naturales, uso de armas, tácticas, etc. Para formar parte se necesitaba más que un pedigrí aristócrata. Como apunta Cormack, se requería una carta de nombramiento, que favorecía a los hijos de familias de marinos, quienes podían solicitarla a los intendentes o comandantes, y los padres debían ofrecer un subsidio considerable para el candidato, lo que impedía a las familias de nobles pobres perseguir la carrera naval. Véase Cormack, *Revolution and political conflict...*, pp. 35-36.

marina les otorgaba los permisos y sostenía sus gastos de viaje.¹⁸³ Para la institución, esta inversión permitía preparar y entrenar adecuadamente a sus cadetes con el nivel requerido de experiencia, honor, coraje y *esprit du corps*. Sin embargo, pese a las preferencias del *Rey Sol* por los hidalgos mediterráneos, la necesidad de contar con un mayor número de oficiales preparados llevó a Colbert a constituir un grupo de oficiales híbrido, abriendo paso a plebeyos provenientes principalmente de la marina mercante, así como del ejército, a través del recién establecido sistema de conscripción (*inscription maritime*) y reclutamiento voluntario, llegando a conformar aproximadamente un 40% del total de oficiales. De esta forma, hombres como el almirante Abraham Duquesne, hijo de un capitán mercante; y los comandantes Anne Hilarion de Costentin, conde de Tourville, hijo de un administrador de gobierno y Jean Bart, hijo de un pescador-pirata, sin ser hijos de caballeros aristócratas, ascendieron al rango de la oficialidad gracias a su valor y experiencia.¹⁸⁴ Pero al igual que ocurrió en la marina española, con el tiempo la diversidad de origen y educación se convirtió en un problema más para la unificación, como se verá más adelante.

A luchar por la expansión mercantil Colbert había dedicado su vida. Para él, sus coterráneos perdían este beneficio debido a su natural “estado de ánimo e inclinaciones turbulentas”,¹⁸⁵ por lo que su política se centró en exportar productos nacionales, limitar la importación del comercio exterior e imponer impuestos comerciales a neerlandeses y británicos en los puertos franceses.¹⁸⁶ De manera notable, su política comercial ofensiva se distinguió por la construcción de una flota estandarizada y tecnológicamente desarrollada, altamente competitiva y dotada de una infraestructura industrial y portuaria, y un marco administrativo centralizado.¹⁸⁷ Gracias a ello, desde su primer año de mandato aumentó el poder naval con 75 navíos de línea de hasta 700 toneladas,¹⁸⁸ y a partir del último periodo de las guerras con los Países Bajos en las que Francia participó entre 1672-1678, la marina se desarrolló en una gran carrera estratégica, tecnológica y estructural a la par de sus contendientes británicos y neerlandeses.

Como parte de su proyecto, Colbert fundó además la Institución de Inválidos de la Marina (1673), una suerte de seguro social que entregaba una indemnización a los heridos, discapacitados y familiares de marineros muertos durante el servicio. También fue particularmente comprometido con la trasmisión del buen trato de los comandantes y oficiales hacia las tripulaciones, sobre todo los voluntarios (*volontaires*).¹⁸⁹

¹⁸³ James S. Pritchard, *Louis XV's navy, 1748-1762: A study of organization and administration*, Canada, Mc-Gill Queen's Press, 1987, pp. 57-58.

¹⁸⁴ Brownlow Byington, “The forgotten service...”, pp. 23-28; Pritchard, *Louis XV's navy...*, pp. 57-58.

¹⁸⁵ Taillemite, *Histoire ignorée...*, p. 93.

¹⁸⁶ Brownlow Byington, “The forgotten service...”, p. 14.

¹⁸⁷ Taillemite, *Histoire ignorée...*, p. 92.

¹⁸⁸ Glete, *Navies and nations...*, en Brownlow Byington, “The forgotten service...”, p. 14.

¹⁸⁹ Taillemite, *Histoire ignorée...*, pp. 106-107.

Los componentes institucionales y legislativos de su mandato se consolidaron en la ordenanza de 1681 (*La grande ordonnance de la marine d'août*) concerniente a la marina mercante, así como la de 1698 (*Ordonnance pour les armées navales et arsenaux de marine, du 15 avril*) relativa a la marina de guerra, esta última de tal importancia que rigió la administración naval francesa hasta 1765. En sus estatutos se inscribían el rango y deberes de los funcionarios, el reclutamiento de los marineros, su pago y raciones, la construcción, armamento y equipamiento de los buques, su distribución y empresa, además de la gestión de arsenales, la jurisprudencia naval, hospitales y protección de la costa, entre otros.¹⁹⁰ Aquella fue una época en la que el poder del Estado permitió la expansión del comercio, el crecimiento económico y nuevas relaciones comerciales ultramarinas,¹⁹¹ logro que en pocas palabras se debió al incremento de la centralización administrativa y a la concentración de funciones en la figura de un solo personaje, pues Colbert dirigía simultáneamente los ministerios, Finanzas y Marina, y desplegaba autoridad en las manufacturas, artes, comercio exterior y posesiones coloniales.¹⁹² Tal era el curso de la marina francesa, que cuando el monarca inglés Jacobo II heredó el trono, le pareció que se trataba de la mejor marina de Europa, con los buques de guerra más modernos, por lo que deseaba emular la disciplina, construcción y experiencia de sus cuerpos de oficiales a fin de sacar a su marina del “estancamiento en los arsenales, liviandad en la disciplina y el estado de desgracia general”.¹⁹³

La Secretaría de Marina era una institución burocratizada dependiente de la monarquía en cuanto a su economía y funciones. Su administración central se hallaba en Versalles bajo el control del intendente o ministro, mientras que el control de la flota la ejercían los intendentes navales de los puertos,¹⁹⁴ siendo los de Brest, Tolón y Rochefort los que tenían los principales astilleros para la construcción y mantenimiento de las flotas de guerra. Para coordinar las diversas actividades entre las Intendencias, cada determinado tiempo un Consejero Naval se reunía con las autoridades de los puertos. Pero el control fue siempre difícil debido a la lejanía a la gerencia central, sobre todo en los casos de Tolón y Brest, donde comúnmente se organizaban grupos de interés contrarios a los cambios y reformas provenientes de la administración

¹⁹⁰ Henri Paixhans, *An account of the experiments made in the French Navy for the trial of bomb cannon*, 1883, citado en Brownlow Byington, “The forgotten service...”, p. 21.

¹⁹¹ Henry Klassen, *A Business History of Alberta*, 1999, citado en Brownlow Byington, “The forgotten service...”, p. 18.

¹⁹² E. H. Jenkins, *A history of the French Navy*, Londres, Macdonald and Jane, 1973, p. 38.

¹⁹³ Citado en Brownlow Byington, “The forgotten service...”, pp. 17-18.

¹⁹⁴ El *Intendant* era una figura que surgió en Francia en el siglo XVI. Se trataba de un funcionario representante del rey que llevaba a cabo funciones de administración y hacienda, principalmente, y en ocasiones también de justicia. El puesto de intendente fue igualmente trasladado a España a partir del reinado Borbón.

central,¹⁹⁵ y como veremos en el capítulo tercero, ello fue un factor determinante en el estallido de los motines en los arsenales y las flotas a partir de 1789.

Los intendentes eran en su mayoría cuerpos administrativos conocidos como “oficiales de la pluma”, en contraposición a los militares-navales llamados “oficiales de la espada”, aunque algunos de los primeros detentaban cierta experiencia naval. Dirigían cinco oficinas: 1) bodegas centrales, astilleros y talleres; 2) pago y establecimiento; 3) bodegas de barcos y avituallamiento; 4) hospitales; y 5) trabajo forzoso. Mientras que los oficiales de la espada participaban en la recepción e inspección de materiales en los astilleros, la construcción de buques de guerra y la manufactura de artillería naval; del otro lado los oficiales de la pluma controlaban y supervisaban las provisiones y bodegas, la regulación de hombres enfermos, y la preparación de inventarios de abordaje y registros de pago de las tripulaciones, y cabe mencionar que tenían el poder de comunicarse con el secretario de Estado en relación con la conducta de los altos oficiales.¹⁹⁶ Esta división y organización de poderes en la administración naval, como ya se vio reproducida después en España con las políticas borbónicas, fue un intento de Colbert por prevenir la monopolización política y la centralización del servicio de uno u otro grupo;¹⁹⁷ pero no previó los continuos problemas que se generarían entre ambos y que, como ya se ha dicho en repetidas ocasiones, afectaron en gran medida a la institución desde entonces y más tarde durante el siglo XVIII.

Al término de la gestión de Colbert por su fallecimiento en 1683, su hijo, también llamado Jean-Baptiste Colbert, marqués de Seignelay, fue nombrado su sucesor, dando continuidad a la expansión del poder naval iniciado por su padre. Pero su esfuerzo se vio socavado poco después, al estallar la Guerra de los Nueve Años —la que provocó la coalición del Sacro Imperio Romano Germánico, Portugal, España, Suecia y las Provincias Unidas en contra de Francia—, sumado al teatro americano de operaciones en el que enfrentó a continuación a Inglaterra (unido también a la coalición), pues para entonces la política de la monarquía se concentró en el apoyo al ejército de invasión y apenas a proteger el comercio de la agresión de las escuadras enemigas, principalmente anglo-neerlandesas. En 1690, tras la muerte de Colbert, y en el primer año como secretario de Marina de Louis Phélypeau, conde de Pontchartrain, la escuadra francesa obtuvo la victoria en la bahía de Beachy Head en el Canal Inglés. Más las consiguientes derrotas en aguas nacionales: Barfleur, La Hogue y Cherbourg en 1692, evidenciaron no sólo la incapacidad de los almirantes para manejar las escuadras, sino también el deterioro general de las flotas debido a la falta de voluntad del rey y su ministro para dirigir sus esfuerzos hacia la marina. Aunque un año después la flota obtuvo una

¹⁹⁵ Cormack, *Revolution and political conflict...*, pp. 18-19 y 29-30.

¹⁹⁶ Pritchard, *Louis XV's navy...*, pp. 40-41.

¹⁹⁷ Brownlow Byington, “The forgotten service...”, p. 40.

victoria al vencer al enemigo en la batalla de Lagos, Portugal, las operaciones navales consiguientes se mantuvieron en menor escala. Con la administración de Pontchartrain, caracterizada más por el crecimiento ingente de la burocracia que por sus habilidades de estrategia militar, las políticas puestas en marcha por Colbert comenzaron a desvanecerse lentamente.

Al entrar el siglo XVIII, durante la Guerra de Sucesión Española y el reinado de la casa Borbón, la política exterior de Luis XIV continuó centrada a los esfuerzos beligerantes continentales, lo que ocasionó a la larga el desgaste social, político y económico del Estado, incapacitándolo para sustentar de manera simultánea al ejército y la marina.¹⁹⁸ Por lo mismo, las funciones de esta última en esos días fueron limitadas. Por un lado, en un principio realizó un esfuerzo por defender los puestos franceses del Mediterráneo; sin embargo, tras la batalla y sitio de Tolón en 1707, en la que Francia y España se enfrentaron contra Austria, Gran Bretaña, Provincias Unidas y el Ducado de Saboya, aunque en términos militares constituyó una victoria, los aliados franco-españoles decidieron hundir sus propios buques para evitar que cayeran en manos de los británicos.¹⁹⁹ Como se comprenderá, la flota francesa quedó diezmada e incapaz de detener a Gran Bretaña en su avance por el control del Mediterráneo, las Indias Orientales y Nueva Escocia, Canadá. Por el otro lado, debido al interés de la comunidad mercantil francesa en la Carrera de Indias, como se recordará, la flota francesa fungió como escolta de las españolas con cargamento de plata, además de efectuar el contrabando y corso en América, una ardua labor frente a sus competidores británicos y neerlandeses. Ya desde el último cuarto del siglo pasado, la práctica del corso en aquellas aguas se había presentado como un negocio redituable, sobre todo tras la crisis agraria y financiera de 1694, y con su creciente importancia, devino también la reformulación de la estrategia naval francesa que favoreció los escuadrones de crucero y guerra de corso por sobre la guerra de escuadra, evidentemente más costosa.²⁰⁰ Así lo comprendía el gran mariscal e ingeniero militar Sébastien Le Prestre Vauban cuando señalaba que las armadas, a pesar de sus éxitos, no habían dado en absoluto ofensa a los comercios de sus enemigos (británicos y neerlandeses), y que no sería por la guerra de mar en el “cuerpo de la armada”, por la devastación y los estragos, con lo cual éstos serían destruidos, pues sus fuerzas eran superiores. Era pues el corso, el medio “más fácil, el menos costoso, menos peligroso”, y para disminuir la carga del Estado, así como las pérdidas había que “hacer buenos oficiales para el rey y reducir en poco tiempo a los enemigos

¹⁹⁸ Por ejemplo, una recaudación inadecuada de impuestos hizo que la Guerra de Sucesión Española fuera financiada mediante préstamos. Black, *La Europa del siglo XVIII...*, p. 87.

¹⁹⁹ Se perdieron 15 navíos de línea franceses y fueron insustituibles durante la regencia de Luis XV debido a lo costoso de su construcción. Brownlow Byington, “The forgotten service...”, p. 45.

²⁰⁰ Valdez-Bubnov, *Poder naval y modernización del Estado...*, pp. 115-116.

para hacer la paz".²⁰¹ Convencido, Luis XIV volcó sus estrategias políticas, diplomáticas y financieras a la guerra terrestre, mientras que los asuntos marítimos se centraron en la protección de la flota mercante y la amenaza al enemigo mediante la doctrina de la irrupción de su comercio, en ocasiones agresiva cuando se trataba de capturar una presa, siendo su etapa dorada entre 1695 y 1715.

Al término de la guerra y a la muerte del *Rey Sol* en 1715 debido a una gangrena, la actividad comercial se hallaba deteriorada y el déficit público había aumentado a tal punto que los consejeros de economía sugirieron decretar una bancarrota. Para sacar de este pantano a Francia, Philippe d'Orléans, entonces regente debido a la minoría de edad de Luis XV, junto con el banquero escocés John Law, concibió un proyecto para la circulación de dinero a fin de mejorar los ingresos de la Corona y del pueblo. Así se estableció el primer banco privado, que pronto se convirtió en una propiedad estatal. Como parte de este proyecto se creó la Compañía de Occidente o del Misisipi (después de las Indias), de tal importancia que no sólo absorbió las demás compañías ultramarinas francesas, sino que a partir de 1719, también la deuda nacional y la recaudación de impuestos. No obstante, aunque este sistema permitió el crecimiento económico entre 1716 y 1719, así como cierta redistribución de riqueza, su quiebra en 1720 debido a la especulación en las acciones de la Compañía y el masivo aumento de papel moneda generado por el banco (en comparación con la menor cantidad de metal que se tenía), generó una crisis financiera severa que acabó con la confianza depositada en la creación de instituciones financieras nacionales.²⁰² Es comprensible entonces porqué a partir del hundimiento del sistema financiero francés, pocos fondos se asignaran a la institución naval, forzando a la reducción del número de personal y de construcción de buques, mientras que los arsenales se encontraban prácticamente incapacitados en sus funciones.

Los años de paz y estabilidad que llegaron tras la ascensión del rey "bien amado" al trono (1715-1774) y el nombramiento del cardenal André Hercule de Fleury como su consejero, permitieron la recuperación económica gracias a la política exterior pacifista de este último, la cual mantuvo aun cuando Luis XV insistió en involucrar a Francia en la Guerra de Sucesión Polaca (1733-1738) para socavar el poder de los Habsburgo. Comenzó entonces una progresiva canalización de recursos estatales para un programa de construcción naval emprendido por el entonces secretario de Marina, Frédéric Phélypeaux, conde de Maurepas (1723-1749)²⁰³ y caracterizado por el interés en la tecnología británica de construcción de

²⁰¹ *Lettres de Duguay-Trouin*, citado en Brownlow Byington, "The forgotten service..."; Vauban, *Mémoire des dépenses de guerre sur les quelles le roi pourrait faire quelques épargnes*, 1693, en Cabantous, *La vergue et les fers...*, p. 26.

²⁰² Desde entonces la banca pública desempeñó un papel menor en Francia hacia finales del Antiguo Régimen. Black, *La Europa del siglo XVIII...*, pp. 87-88.

²⁰³ Por cierto, despedido por solicitar más apoyo financiero.

buques. Poco a poco, otros secretarios, la gran mayoría nobles-políticos de fugaces administraciones²⁰⁴ como Antoine-Louis Rouillé (1749-1754) y Jean-Baptiste Machault d'Arnouville (1754-1757), le siguieron los pasos en el largo camino cuesta arriba para la recuperación de la marina de guerra, direccionado de manera progresiva los gastos de la tesorería para el crecimiento de su poder.

Para mediados del siglo XVIII, la Secretaría de Marina era una organización burocrática central con las características esenciales de un Estado moderno en desarrollo: jerarquías de oficiales, cadenas de mando, así como formas, trámites y empleados especializados, pago periódico de salarios, administración basada en registros escritos y preservación de documentación en archivos centrales. Sin embargo, contaba con pocos mecanismos para coordinar el trabajo, carecía de procedimientos regulares, de la aplicación sistemática de leyes y reglas generales, así como de nociones modernas del servicio público. Según James Pritchard, pese a la buena voluntad de gente talentosa, la dirección sufría confusión, división de autoridad, ausencia de coordinación y falta de entendimiento.²⁰⁵ Era causado en gran medida a la separación de los deberes y responsabilidades entre el personal militar y el administrativo, lo que a estas alturas comenzaba a convertirse en un verdadero problema. Hacia finales de 1757, los cuerpos burocráticos superaban en número a los militares, provocando el descontento, la baja moral y en algunos casos, la insubordinación de los últimos. Si en un inicio, durante el periodo de Colbert, el gobierno central contaba con un número relativamente reducido de burócratas, lo que permitía al ministro mantener su autoridad de mando, a partir de Pontchartrain, al incrementar su número, los ministros relajaron sus responsabilidades. Pero su rivalidad iba más allá del ser los unos burócratas y los otros militares. Los de la pluma, siendo el brazo real de la monarquía en las cuestiones navales, veían a los de la espada como incompetentes, mientras que estos últimos los percibían como hombres inexpertos, poco atentos y socialmente inferiores, pues casi ninguno procedencia de la nobleza.²⁰⁶ Siendo justos, la mayoría de los hombres de mar ignoraba los procedimientos y formas burocráticas, mientras que los empleados de la administración entendían poco de los problemas y necesidades generales de la marina.²⁰⁷ Este problema se sumaba a la poca claridad en la jurisdicción de cada cuerpo dentro del sistema establecido desde las Ordenanzas de 1689, mismas que incorporan nociones de la gestión judicial del pasado, mientras el Estado se movía ahora hacia una mayor

²⁰⁴ A decir del escritor Charles-Jean-François Hénault "los ministros de entonces eran cambiados como las decoraciones de la ópera", reflejo de una falta de continuidad debido a intereses personales. Citado en Pritchard, *Louis XV's navy...*, p. 8.

²⁰⁵ Pritchard, *Louis XV's navy...*, pp. 28-29.

²⁰⁶ Brownlow Byington, "The forgotten service...", pp. 38-39 y Cormack, *Revolution and political conflict...*, p. 31.

²⁰⁷ Pritchard, *Louis XV's navy...*, pp. 33-36.

centralización de la autoridad, por lo que sus términos eran imprecisos y se contradecían en cuanto a las facultades de los distintos cuerpos.²⁰⁸

Francia acababa de atravesar por la Guerra de Sucesión de Austria (en la cual la marina, a decir de Richard Brownlow Byington, “estaba vencida antes de los primeros disparos”),²⁰⁹ las Guerras Carnáticas, y simultáneamente en el último período de éstas, la de América del Norte. Parecía que para entonces *La Royale* se encontraba en una mejor condición material que en el siglo anterior, gracias a las diligencias de Rouillé, pero arrastraba deudas y retrasos con pagos de todo tipo que la imposibilitaba a continuar con sus demandas a corto plazo, como las operaciones de defensa de sus colonias americanas e Indias ante la amenaza británica a su comercio marítimo. Además, la demanda de nuevos impuestos para la guerra, perturbaba aún más la de por sí delicada situación entre el Estado y el Parlamento de París.²¹⁰ En poco tiempo, el continuo proceso bélico derivó en una contienda mayor: la Guerra de los Siete Años, en cuyo escenario, la marina de guerra francesa representó la culminación de décadas de abandono real y ministerial. En este gran teatro bélico, el antagonismo entre los oficiales de la pluma y los de espada fue principio fundamental del caos institucional que llevó a Francia a la derrota, todo lo contrario de lo que ocurría al interior del Almirantazgo británico, como se verá más adelante. El hecho que colmó los ánimos fue que d’Arnouville, en un movimiento poco característico de un administrador de finanzas, reorganizó las jerarquías de los arsenales cediendo al comandante naval el control sobre el intendente, algo similar a lo que ocurría en España en aquel tiempo, como se recordará, cuando Arriaga redujo el poder de los administradores para subordinarlos a los militares. Como sea, los oficiales de la pluma manifestaron tal recelo que tras la victoria de la flota francesa en Menorca en 1756, dieron rienda suelta a una serie de afrentas a los miembros de la espada, socavando todo esfuerzo de cooperación con éstos y provocando altercados en los arsenales y los buques. La situación llegó a tal nivel que los duelos eran comunes y los intendentes no podían realizar su trabajo en los arsenales sin el temor al asalto físico o verbal por parte de jóvenes oficiales de marina.²¹¹

Cuando en 1757, François-Marie Peyrenc de Moras, anteriormente Controlador General de Finanzas, fue nombrado secretario, posiblemente se pensaba que era el hombre indicado para sacar a la marina de su estancamiento económico y sus conflictos internos. Sin embargo, los problemas continuaron, así como pocos resultados efectivos en las operaciones navales. Un año después, Claude-Louis d’Espinchal, marqués

²⁰⁸ *Ibid.*, p. 41.

²⁰⁹ Brownlow Byington, “The forgotten service...”, p. 47.

²¹⁰ Pritchard, *Louis XV’s navy...*, pp. 8-11.

²¹¹ François de Veillechere de la Mardiere, *L’Evolution historique du controle de la marine*, 1912, citado en Brownlow Byington, “The forgotten service...”, p. 53.

de Massiac, fue el primer oficial naval (noble) nombrado secretario de Marina, probablemente en un intento de equilibrar la lucha interna de poder y mejorar la eficacia de la flota de guerra. Su nombramiento calmó por un tiempo el agitado espíritu de la espada. No obstante, durante su breve gestión, la persistencia de la adversidad de la pluma, especialmente los *premiers commis* o *commis*, grupo medular de la administración central,²¹² junto con los defectos en la organización, debilidades en la función y el mando, provocaron el descrédito público de la institución. El Consejo de Estado tuvo que intervenir súbitamente para su investigación y reforma, y como consecuencia, Massiac fue despedido.²¹³

Ese mismo año, el Ministerio fue nuevamente controlado por un político: Nicolas René Berryer, también miembro de la élite burocrática monárquica y anteriormente Teniente General de Policía. Pero tampoco él supo encontrar un remedio. Su inadecuado manejo de la administración y política militar se reflejó en las deficientes operaciones navales y la falta de preparación en los combates durante la guerra. Desde la primavera de 1758 hasta finales de 1759, la flota perdió casi la mitad de su fuerza de batalla. Los graves problemas financieros se volvieron insostenibles tras tres años de conflicto y la marina fue incapaz de reemplazar las pérdidas. El Estado se hallaba nuevamente en bancarrota y mantenía la mayor parte de su flota en puerto, incapaz de reponerse de las derrotas en Norteamérica y el Atlántico. Pocos buques permanecían en mar y en 1761 solamente 21 navíos de línea estaban disponibles para las operaciones.²¹⁴ En un momento poco afortunado, Berryer decidió reducir el personal burócrata y obrero de los arsenales, ya que consideraba que su numerosa presencia llevaba a la duplicidad de labores y a la ineficiencia en el trabajo. En opinión de Pritchard, esta medida, aunque bien intencionada, no previó que se necesitaba más gente para separar las tareas de control y dirección en los arsenales, y acabó por afectar gravemente la construcción naval, de tal manera que cuando el ministro mandó construir dos buques de guerra, el personal se encontraba tan reducido que no pudieron fabricarse en el momento.²¹⁵

Conforme avanzó la guerra, *La Royale* se vio cada vez más imposibilitada para proteger sus puestos coloniales y convoyes costeros. Además de la complejidad de la organización burocrática, la división de autoridades y el continuo vacío de fondos para el mantenimiento y construcción de buques o para su avituallamiento y armamento, no se podía contar con una adecuada reserva profesional de hombres, especialmente de oficiales al mando. La opinión pública atribuía los continuos fracasos de la guerra al mal

²¹² Se trataba de empleados que trabajaban en la corte, escogidos entre la familia y amigos de los secretarios de Estado, asistiendo principalmente a estos últimos, pero también a los controladores de finanzas, intendentes y consejeros (magistrados). Eran un “tipo temprano de sirviente civil moderno” de origen plebeyo. Véase J. F. Bosher, “The Premiers Commis des Finances in the Reign of Louis XVI”, *French Historical Studies*, vol. 3, núm. 4, 1964, p. 475.

²¹³ Pritchard, *Louis XV's navy...*, pp. 11-13.

²¹⁴ *Ibid.*, p. 136.

²¹⁵ *Ibid.*, pp. 106, 142.

desempeño, actitudes y valores de los cuerpos de oficiales, concretamente del *Grand Corps*, considerados arrogantes, egoístas y prejuiciosos. La raíz de esta percepción se puede encontrar tiempo atrás. Desde 1715, las promociones de vice-almirantes y lugartenientes generales se habían convertido más en plazas honoríficas para el retiro que en indicadores de liderazgo, ocupadas principalmente por hombres de edad avanzada (con un promedio de entre 70 y 80 años), de manera que la inactividad y los decesos se debían más a lo añejo del sistema que a la peligrosidad intrínseca del oficio. Sin duda, muchos eran educados profesionales, pertenecientes a una élite científica que vivía con códigos que demandaban altos estándares de valentía personal, conducta honorable frente a los enemigos y preocupaciones paternalistas.²¹⁶ Sin embargo, a su lado se hallaba una fila de jóvenes oficiales y guardiamarinas, muchos de los cuales no habían adquirido todavía la experiencia necesaria, ni navegado, ni comandado una formación, y ocurría a menudo que se comportaran de manera inmadura, arrogante e indisciplinada propia de su aristocracia.²¹⁷ Con este personal, difícilmente se podía esperar gran eficacia en el desenvolvimiento bélico de la flota. A ello se sumaba que durante la crisis financiera de la primera mitad de siglo, nadie, ni los viejos nobles experimentados, ni aquellos jóvenes excepcionales que habían demostrado cumplimiento y valor en batalla, pudieron evitar la falta de promociones y de paga de salarios. Así que cientos se hallaban continuamente desmoralizados y endeudados, y los que se quedaban competían continuamente entre ellos por favores y por las pocas promociones que se otorgaban. Durante todo el intervalo de paz anterior a 1740, muchos viejos ya se habían retirado, mientras que un número significativo de nuevos abandonaba el servicio, reduciendo aún más las reservas de oficiales y acentuando la exclusividad del Cuerpo.²¹⁸ Después de la guerra austriaca, se hicieron repetidos esfuerzos de reestructuración de la jerarquía tradicional de los cuerpos de oficiales. Una vez más, el Estado trató de reformar socialmente a la marina a través de la promoción del profesionalismo, de manera que mientras que un siglo antes se buscó establecer escuelas militares como complemento para acceder al *Grand Corps*, ahora se buscaba desmantelar completamente su dominio sobre el reclutamiento y la promoción.²¹⁹

La creciente demanda del servicio de guerra, especialmente de marineros experimentados para las corbetas y fragatas encargadas de las escoltas que protegían los convoyes de provisiones y municiones a Brest y Rochefort, habían llevado a Berryer en 1755 a abrir nuevamente las puertas del servicio para que

²¹⁶ Cormack, *Revolution and political conflict*, pp. 40-42.

²¹⁷ La opinión sobre el desafortunado carácter de los nobles aristócratas también era compartida por los británicos, quienes opinaban que en general estos *honourables*, no eran aptos para seguir órdenes ni para darlas. Véase las opiniones de Horatio Nelson y Cuthbert Collingwood en Rodger, *The command of the ocean...*, pp. 513- 514

²¹⁸ Pritchard, *Louis XV's navy...*, p. 63.

²¹⁹ Brownlow Byington, "The forgotten service...", p. 51.

hombres de cualquier origen ocuparan grados intermedios de la oficialidad. Estos fueron conocidos como oficiales azules, quienes en el común saber se diferenciaban de los “rojos” (el *Grand Corps*), pero su aumento entre las filas de los oficiales levantó una vez más la ola de protestas de parte de los últimos.²²⁰ Sin embargo, para los azules, las preocupaciones eran otras. No contaban con un programa de enseñanza, entrenamiento y promoción homogéneos en comparación con los *enfants du corps* (hijos de oficiales aristócratas), por lo que en realidad el servicio resultaba poco atractivo para aspirantes a oficiales provenientes del exterior. De modo que ni los rojos ni los azules se hallaban satisfechos con el sistema, y su infelicidad fue causa de la desunión y falta de lealtad que caracterizó a los cuerpos navales de aquel entonces, situación que el mismo Berryer simplificó en una frase: “en la marina todos se odian los unos a los otros”.²²¹ Todo ello contribuyó a la mala fama de los oficiales en general, por lo que es comprensible que fueran señalados por la sociedad francesa como los culpables de la derrota del país en aquella guerra. No sorprende tampoco que la historiografía del siglo XIX, heredada en parte por la actual, subrayara la actitud prepotente de los rojos frente a los azules y los de la pluma, empero, la situación parece haber sido más compleja. Jaques Aman postula que los azules, los cuales servían de manera voluntaria y temporal durante las guerras, aunque en su mayoría eran oficiales de reserva reclutados de la marina mercante y suboficiales navales, 20% eran de origen noble. Por lo mismo, la hostilidad del *Grand Corps* se debía a algo más que al prejuicio social y era igualmente conducida por el temor de perder privilegios de comando en manos de los que consideraban *amateurs*. Este desprecio también alcanzó a los oficiales provenientes del ejército (nobles o no) a los que calificaban de “intrusos”.²²² Si bien la actitud general de los miembros del *Grand Corps* solía ser intransigente, Acerra y Meyer consideran que fue exagerada hacia finales del siglo por parte de oficiales mercantes con fines propagandísticos. Si bien su antagonismo data de la Guerra de Sucesión de Austria, en la que la cooperación naval entre oficiales de la Compañía de Indias y de la armada no fue buena y dejó ondas huellas, al estallar la Revolución y tras el exilio, encarcelamiento y asesinato de gran cantidad de oficiales nobles, como se verá en capítulos posteriores, grupos de ex-oficiales de la Compañía se encargaron de popularizar su imagen de manera negativa.²²³

De cualquier forma, las diferencias humanas en la marina eran una realidad y también se relacionaban con el origen geográfico de los individuos. La historiografía suele marcar dos bandos

²²⁰ Pritchard, *Louis XV's navy...*, p. 61.

²²¹ *Ibid.*, pp. 61, 63, 66.

²²² Jaques Aman, *Les officiers bleus dans la marine française au XVIIIe siècle*, 1976, citado en Cormack, *Revolution and political conflict...*, pp. 37-38. Véase también Martine Acerra y Jean Meyer, *Marines et Révolution...*, pp. 46-47.

²²³ Acerra y Meyer, *Marines et Révolution*, pp. 147, 47. Según los citados autores, con la Revolución se reanimaron las repulsiones y los prejuicios regionales.

geográficos bien definidos: por un lado, los provenzales, que venían de puertos mediterráneos como Tolón y Marsella, y por el otro, los *ponantais* (del poniente, esto es el Atlántico) de Bretaña (Brest) y de las riveras de la Mancha. El mayor antagonismo, según Acerra y Meyer era el que enfrentaba a los bretones —quienes formaban un tercio de las escuadras de las flotas— y a los provenzales, y a los primeros con los normandos.²²⁴ No obstante, diferencias regionales había en todas las marinas (en España, por ejemplo, entre cantábricos y mediterráneos y en Gran Bretaña, hasta cierto punto con los irlandeses); sin embargo, como bien menciona Cormack hay que considerar que desde el fin de la Guerra de los Siete Años la marina francesa se volvió más multinacional, con un intercambio constante de buques y hombres entre sus puertos mediterráneos y atlánticos,²²⁵ por lo que las supuestas diferencias regionales deben comprenderse en este contexto y evitar generalizaciones. Lo que sí es cierto es que las divisiones sociales y los celos, la poca preparación de los cuerpos, la longevidad de los oficiales al mando, así como su incapacidad de cohesión con los oficiales jóvenes o guardiamarinas, aunado a la falta de paga y promociones, repercutieron en el desempeño de la flota durante la guerra, tras la cual quedaron profesional y militarmente humillados.²²⁶

Al concluir el mando de Berryer en 1761, fue remplazado nuevamente por un militar: Etienne-Francois, duque de Choiseul, ministro de Asuntos Exteriores y Guerra, quien heredó el cargo en un momento en que como se dijo, Francia arrastraba una serie de derrotas en el exterior y sufría fuertes críticas internas consecuencia de su desastrosa actuación en la Guerra de los Siete Años. El nuevo ministro, seguro de que continuar con las hostilidades navales traería frutos, estimuló la diplomacia con las naciones del norte para encrespar la relación con los británicos y buscó la alianza con España para contar con su flota de guerra. Aunque entre 1761 y 1762 consiguió apoyo financiero y restauró en parte el crédito de la marina con suministros y provisiones, no fue suficiente para asegurar que la próxima expedición de defensa de lo que quedaba de las islas francesas en las Indias Occidentales fuera exitosa.²²⁷ Para evitar un mayor desastre, Choiseul intervino para concretizar la firma de paz en 1763, mediante el cual, como se recordará, Francia cedió casi todas sus posesiones americanas y asiáticas a manos de los británicos. Este hecho permitió a la Corona y la marina un momento de respiro, que el secretario aprovechó para realizar varias reformas que produjeron un visible reavivamiento de la institución y del prestigio de la flota. De esta

²²⁴ Acerra y Meyer, *Marines et Révolution*, p. 53.

²²⁵ Cormack, *Revolution and political conflict....*, p. 199.

²²⁶ Pritchard, *Louis XV's navy...*, pp. 57-59.

²²⁷ *Ibid.*, p. 16.

suerte, el Estado supo aprovechar el lado positivo de su derrota, pues incluso la pérdida de sus colonias significó el ahorro de recursos que fueron destinados para la reconstrucción de la marina.²²⁸

Aparte de mantener la neutralidad con sus enemigos mediante la diplomacia, la principal empresa que se le reconoce a Choiseul fue la reorganización de las fuerzas bélicas del ejército y la marina. En cuanto a esta última, como se recordará, con la intención de crear una flota capacitada para defender las posesiones caribeñas y competir con Gran Bretaña, se propuso, mediante recursos combinados con la marina de guerra española, duplicar el número de buques y reclutar miles de marinos, oficiales y comandantes experimentados. Para algunos autores, aquella fue una de las mejores épocas de *La Royale* en cuanto a construcción naval y ciencia náutica,²²⁹ equiparable al programa que emprendió Gran Bretaña durante la guerra contra la Francia revolucionaria.²³⁰ Precisamente, entre 1763 y 1770 la fuerza conjunta de ambas marinas borbónicas alcanzó los 100 navíos de línea.²³¹ Pero, como señala Pritchard, en realidad no se potencializó el sistema de construcción naval en comparación con lo que habían hecho anteriores secretarios como Rouillé o Machault, quienes con menos material construyeron 38 navíos de línea en un periodo más corto que en el que Choiseul construyó 24,²³² por lo que todavía se estaba muy por detrás de lo necesario para entablar apropiadamente un conflicto con el enemigo.

En otro orden de cosas, Choiseul continuó con lo ya iniciado por Berryer en cuanto a la reorganización de los cuerpos de oficiales, tanto navales como administrativos. Para el ministro, la controvertida actuación de la marina durante las guerras pasadas se debía no sólo a la falta de material y hombres, sino a la incapacidad de la espada y la pluma para trabajar en un esfuerzo eficiente y colectivo. Así que se dio a la tarea de corregir, por un lado, la falta de dirección de los cuerpos de oficiales y las tripulaciones, y por el otro, la línea socio-política que separaba a burócratas y militares. Convencido de que el *Grand Corps* era el mayor problema debido a su ambición, corrupción e ineptitud, siempre se mostró impaciente con sus miembros y dio preferencia a la promoción de oficiales con base en los méritos personales. Como era de esperarse, y pese a que se incrementaron los sueldos para fomentar un mejor

²²⁸ Hamish Scott, "The importance of Bourbon naval reconstruction to the strategy of Choiseul after the Seven Years War", *International History Review*, núm. 1, 1970, p. 19.

²²⁹ Por ejemplo, para la construcción de buques se emplearon los descubrimientos del matemático y físico suizo Leonhard Euler sobre la resistencia de fluidos y cuerpos flotantes. Sin embargo, como afirma Valdez-Bubnov, esto no significa que la ciencia tuviese un impacto directo en el desarrollo de la construcción naval y es difícil establecer su conexión directa con el cambio tecnológico. Aun así, la profesionalización y el creciente prestigio de los constructores franceses se relacionaba intrínsecamente con el pensamiento científico. Véase Valdez-Bubnov, *Poder naval y modernización del Estado...*, pp. 331-332.

²³⁰ Black, *La Europa del siglo XVIII*, p. 393.

²³¹ Scott, "The importance of Bourbon...", pp. 33-34.

²³² Pritchard, *Louis XV's navy...*, p. 213.

rendimiento, las medidas propiciaron el tradicional descontento de los mandos rojos con sus subordinados azules, y la indisciplina se extendió en los arsenales y ultramar, dificultando cumplir con las misiones.²³³ La pluma también era percibida como responsable de la deficiencia de la marina, debido a su gran edad, continuos achaques y lejanía de la corte, por lo que el ministro había intentado infructuosamente disminuir su poder y restaurar el control en los puertos reduciendo la autoridad de los intendentes, limitándolos sólo a la administración de los arsenales. Por último, con base en la Ordenanza del 23 de marzo de 1762, el ministro otorgó puestos altos del gobierno naval a oficiales de la espada con base en su experiencia en las materias marítimas y redujo el número de burócratas, constituyendo el primer paso hacia su subordinación a la espada. Como se recordará, esto sería poco más tarde llevado a la práctica en la marina de guerra española como parte del proyecto Arriaga-Choiseul para el desarrollo de una estrategia institucional conjunta entre España y Francia. Sin embargo, pese a las intenciones del ministro francés, la incompetencia general de los oficiales navales a cargo de la oficina le obligó a confiar la dirección a los *premiers commis*, lo que salvó a la pluma de su total desaparición. De hecho, para 1765 sólo se había abolido el término “cuerpos de pluma” para ser remplazado por “oficiales de la administración”,²³⁴ y éstos continuaron influyendo la burocracia central naval, en la corte y ante el rey.

Para entonces el progreso ideal de la marina como había sido concebido en su origen, en el desarrollo de una política naval ligada al crecimiento comercial del Estado, no había podido sostenerse, y la marina de guerra y la mercante se desenvolvían de manera independiente a la política exterior. Ni el comercio ultramarino ni las posesiones coloniales eran más la columna vertebral del poder francés, el cual se sostenía a través de los recursos de su propia tierra y el trabajo de su población continental.²³⁵ En un esfuerzo por recuperar la política que tanto anhelaron Richelieu y Colbert, y que como veremos más adelante, llevaba con éxito Gran Bretaña, a partir de 1766, Choiseul buscó asimilar nuevamente la marina mercante a la de guerra, por un lado, contratando oficiales provenientes de la flota de comercio para ayudar al manejo de la de guerra, así como plebeyos para que trabajaran en los arsenales o para el reparo y manutención de navíos; y por el otro, incorporando buques de la Compañía de las Indias Orientales equipados para la batalla para proteger a los convoyes. Pero en cuanto a lo primero, la oposición de los oficiales rojos echó pronto abajo el proyecto. Lo mismo cabe anotar de lo segundo. Para 1774 sólo pudo conseguir reacondicionar tres fragatas, muy por debajo de lo previsto, por lo que no tuvo más remedio que limitarse a comisionar navíos de la marina mercante y flotas pesqueras para reforzar temporalmente las

²³³ Brownlow Byington, “The forgotten service...”, pp. 57-60.

²³⁴ *Ibid.*, p. 52.

²³⁵ *Ibid.*, p. 16.

flotas de guerra. En otro terreno, Choiseul luchó también por convertir los puertos de Tolón, Brest y Marsella en fortalezas marítimas, pero todo fue en vano.²³⁶ Sus esfuerzos por aumentar los gastos de los hospitales, poner al día los sueldos atrasados de aquellos que no habían sido pagados en tres años, y procurar la manutención de los veteranos heridos y de los herederos de los caídos durante el servicio, además de incrementar el número y eficiencia de la flota, no logró superar la gran herencia de obstáculos, mayormente financieros. Después de todo, pocos de sus programas se llevaron a buen fin y los que sí lo lograron, se centraron en resolver cuestiones técnicas que no permitieron a la institución vincular una estrategia naval específica con los objetivos de la política exterior. Siempre apoyada sobre una creciente montaña de crédito, la marina dependía más que nunca del financiamiento privado y de banqueros de la corte atrapados en las redes de intrigas políticas palaciegas, subordinados a una opinión pública volátil continuamente agitada por la crisis doméstica.²³⁷ Bajo una gran presión y con la firme determinación de asegurar la paz con Gran Bretaña, en 1766 el monarca despidió al ministro bajo el pretexto de su inagotable deseo de llevar al país a la guerra.

Transcurrieron años de continuas reformas encaminadas a reestructurar la marina, no sin poder evadir los constantes obstáculos de la incesante deuda, la falta de fondos y la incapacidad de organizar adecuadamente la regencia y el personal. En los tres años que duró su mandato, el último ministro del “bien amado” rey, Pierre Étienne Bourgeois de Boynes (1771-1774), trató de fortalecer el comercio marítimo con sus colonias en el Océano Índico y las operaciones de la flota naval en el Atlántico. Pese a que Francia se hallaba en un periodo de paz, el deterioro de la administración naval continuó. Había declinado drásticamente el suministro de materias primas para construcción (principalmente madera) y la producción naval se hallaba prácticamente estancada.²³⁸ Boynes intentó también eliminar el sistema de privilegios del *Grand Corps* y mejorar la educación del personal, para lo que estableció una Academia Real Naval en Le Havre para la promoción de cadetes de diversos orígenes. Ambicionó además reformar la marina a imagen del ejército, dividiéndolo en brigadas y sus respectivas promociones, a fin de eliminar el exclusivismo y aumentar el tamaño del cuerpo de oficiales.²³⁹ Pero como era costumbre, ambos proyectos fracasaron y sólo consiguió la habitual hostilidad de aquel grupo.

Con la subida al trono de Luis XVI (1774-1796), un monarca convencido de que el poder naval aseguraría los intereses comerciales y políticos, sobre todo si se desplegaba sobre sus rivales británicos, la

²³⁶ Brownlow Byington, “The forgotten service...”, pp. 60-61.

²³⁷ Pritchard, *Louis XV's navy...*, pp. 207, 213-214,.

²³⁸ Jonathan R. Dull, *The French navy and the Seven Years' War*, Lincoln, University of Nebraska Press, 2005, p. 248.

²³⁹ Brownlow Byington, “The forgotten service...”, pp. 62-63.

posibilidad de guerra con sus enemigos fue inminente. Poco hacía que Antoine-Gabriel de Sartine, había sido nombrado secretario de Marina, y poco hacía también del levantamiento de las colonias británico-americanas, por lo que junto con el ministro de Relaciones Exteriores, Charles-Gravier, conde de Vergennes, advirtieron al rey que había llegado el momento de buscar revancha con Gran Bretaña. Así es como comenzó el apoyo a los rebeldes: con envíos de municiones, pólvora y dinero, y permitiendo la entrada a los puertos nacionales de buques de guerra y de piratas americanos. La inminencia de la guerra estimuló a ambos ministros hacia una estrategia ofensiva y al desarrollo del poder naval a gran escala, lo que llevó a la flota francesa en combinación con la renovada flota de guerra española, a desafiar con determinación a los británicos en América a partir de 1778.²⁴⁰ Es notable que durante esta etapa, pese a que el corso tuvo nuevamente un ascenso, fue disminuyendo ya que los buques reales no se prestaban para correrías. De manera que el resurgimiento de una escuadra digna de su nombre fue la causa esencial del declive del corso francés.²⁴¹

Contrario a su antecesor, para Sartine las bases de la restauración del sistema naval se hallaban en la máxima atención de los oficiales a cargo de las flotas. Por consiguiente, en 1776 emitió una serie de decretos que les devolvía el manejo de los puertos y arsenales. Con el mismo ímpetu, reorganizó y cercenó el cuerpo de artillería y de infantería de marina y desapareció la academia de Le Havre, restableciendo los modelos de la doctrina tradicional a partir del entrenamiento práctico provisto por el *Grand Corps*, cuyos principios y experiencia de servicio en el mar, pensaba el ministro, eran la clave para la eficacia naval. Pero como siempre, las discordias continuaron entre los distintos grupos resultando en la ineficiencia profesional y productiva de los arsenales.²⁴² Así, a falta de oficiales suficientes para el esfuerzo bélico, se tuvo que emplear un buen número de oficiales auxiliares provenientes del servicio mercante que obtuvieron nombramientos temporales como oficiales de grado intermedio.²⁴³ Y pese a su esfuerzo por mejorar y expandir la marina, como mejorar las obras de los principales puertos de Brest, Rochefort, Lorient y Tolón; la creación de la fundición naval de Nantes; y la publicación de un reglamento sobre la higiene a bordo, entre otras cuestiones de salud de las tripulaciones, los crecientes gastos de la reciente guerra provocaron un conflicto con Hacienda que llevó a Sartine a ser remplazado de su puesto en 1780. El

²⁴⁰ Cuando Francia reconoció a Estados Unidos como nación soberana y se alió con España y los Países Bajos.

²⁴¹ Cabantous, *La vergue et les fers...*, pp. 26-27. Motivo por el cual Cabantous señala el aumento de motines en las flotas francesas en la Guerra de Sucesión de Austria, primer conflicto en el que el corso ya no es favorecido como estrategia. El corso se vuelve entonces “una bagatela” y los obstáculos encontrados por los corsarios para armar cualquier navío debieron desanimar mucho a las tripulaciones y despertar su mal humor, sobre todo tras un largo crucero en el que se obtuvieron pocas presas.

²⁴² *Ibid.*, pp. 62-63.

²⁴³ Jacques Aman en Cormack, *Revolution and political conflict...*, p. 37.

nuevo secretario de Marina, el mariscal Charles Eugene de la Croix de Castries, fue quien llevó a buen fin la intervención de Francia en la independencia de las colonias norteamericanas. La reciente victoria no detuvo los preparativos para que la flota de guerra estuviera lista ante cualquier posible renovación de la guerra con Gran Bretaña. En este sentido, Castries continuó con las reformas encaminadas a incrementar su rendimiento y mejorar el servicio, especialmente de los cuerpos de oficiales. Para ello reforzó su promoción a través de la educación, la experiencia y el mérito, y eliminó jerarquías intermedias en la pirámide social del mando naval. En las 12 ordenanzas y 11 reglamentos asentados en su Código (*Code de Castries*, 1 de junio de 1786), un nuevo esquema de reorganización naval, el ministro dictó la abolición de las guardiamarinas, percibidas como la raíz de la arrogancia e insubordinación del *Grand Corps*, y las reemplazó por dos colegios reales navales establecidos en Alais y Vannes para la enseñanza en los conocimientos teóricos y prácticos necesarios. Los estudiantes (*élèves du marine*) podían ser tanto hidalgos como hijos de ricos mercaderes, al igual que subtenientes de los puertos o capitanes de la marina mercante.²⁴⁴ Este nuevo intento por mantener una reserva de oficiales en la marina, permitiendo la entrada a miembros no nobles como sub-tenientes con la posibilidad de promoción a tenientes, aunque encontró nuevamente resistencia entre algunos grupos de oficiales del *Grand Corps*, rigió la dirección que caracterizó la última etapa del Antiguo Régimen, en la que la selección de oficiales se realizó más con base en sus cualidades navales y méritos.²⁴⁵ Para algunos autores del siglo XIX como Onésime-Joachim Troude, aquella fue una era dorada en cuanto al entrenamiento y disciplina de los oficiales, así como de camaradería con sus subordinados, lo que después se vendría abajo con la Revolución y las reformas que dieron prioridad de mando a oficiales de la mercante.²⁴⁶ Y aunque, como se señaló en un principio, este mismo discurso fue repetido incesantemente en la historiografía, por ejemplo por Alfred Mahan,²⁴⁷ en realidad como se vio repetidamente a lo largo del recorrido de las distintas administraciones que se desarrollaron en el siglo XVIII, la añeja y perpetua lucha de poderes al interior fue definitiva para deteriorar la estructura de mando a finales de la centuria, pues no había una línea institucional o liderazgo que definiera estrategias y operaciones navales e instituyera el orden y la unidad entre los distintos grupos.

Retomando las reformas de la administración de Castries, en 1781 se planteó el aumento a las pagas y bonificaciones, así como la contemplación de los gastos de viaje de los reclutas y la media paga a los

²⁴⁴ Aman en Cormack, *Revolution and political conflict...*, pp. 43-44; y H. Morse Stephens, *A history of the French Revolution*, vol. 1, Nueva York, Charles Scribner's Sons, 1902, p. 398.

²⁴⁵ Cormack, *Revolution and political conflict...*, pp. 44-45.

²⁴⁶ Troude, *Batailles navales de la France...*, pp. 252, 273.

²⁴⁷ Alfred T. Mahan, *The influence of sea power upon the French Revolution and Empire, 1793-1812*, Boston, Little Brown and Co., 1898.

marineros novatos que quedasen lisiados y no pudiesen ganarse la vida por ellos mismos. La cantidad y regularidad de los pagos de las pensiones iba a la mejora y se había suavizado la disciplina del reglamento naval. Con intenciones similares, en 1785 decretó para los arsenales la abolición del tradicional sistema de pago por día (*à la journée*) a cambio del pago por contrato o pieza de trabajo (*à la entreprise*), lo cual, como se verá más adelante, no tuvo el impacto esperado y al contrario, encontró resistencia entre los trabajadores, contribuyendo a las tensiones en los arsenales en la víspera de la Revolución.²⁴⁸ Un año más tarde proyectó construir más hospitales y aumentar los salarios de los médicos y cirujanos, así como el número de oficiales médicos en los puertos. Además, ordenó adoptar de forma reglamentaria el lavado de los barcos con productos químicos y el uniforme, y fomentó la investigación de la Sociedad Real de Medicina de París para la preparación y conservación de alimentos en alta mar y otras necesidades nutritivas de los marineros, para la ventilación en los barcos y el tratamiento de diversas enfermedades.²⁴⁹ Indudablemente las reformas de Castries reflejaban las preocupaciones ya existentes en administraciones anteriores y en general encerraban el deseo de toda marina imperial en desarrollo: abolir los conflictos internos basados en jerarquías y privilegios, incrementar el número de reservas para las flotas y mejorar su preparación, proveer de sueldos atrasados y mejorar los servicios médicos de las tripulaciones con miras a lograr una población preparada y en óptimas condiciones, necesaria para mantener una armada eficaz y controlada. Aun así, su ministerio reprodujo la incapacidad institucional para realizar proyectos con efectividad debido, como era costumbre, a la falta de fondos, de una política naval direccionada y a los incesantes conflictos internos que continuaron obstaculizando el manejo de la intrincada máquina naval.

Nombrado en 1787 como su sucesor, César Henri Guillaume de la Luzerne, un aristócrata militar del ejército con gran antagonismo político, fue el último secretario del Antiguo Régimen. En principio éste continuó con las políticas de Castries en un esfuerzo por modernizar la institución naval; esto es, los proyectos de reactivación de los arsenales, la movilización de materiales y bastimentos, la construcción naval (en 1788 se contaban con 76 navíos de línea)²⁵⁰ y el reclutamiento de hombres entre los cadetes de marina, pero al final su voluntad tampoco fue suficiente para poner fin a la tradicional debilidad estructural de la institución. Si bien entonces el servicio en la oficialidad, sobre todo gracias a las recientes victorias en Norteamérica, era una carrera atractiva con buena reputación y constituía un medio de ascensión social para los jóvenes cadetes de marina —una excepción en la estructura social que caracterizó el Antiguo Régimen—, su capacidad de reunir efectivos era inferior para las necesidades de la institución. Para

²⁴⁸ Cormack, *Revolution and political conflict...*, pp. 46.

²⁴⁹ Black, *La Europa del siglo XVIII...*, pp. 386-387.

²⁵⁰ Cabantous, *La vergue et les fers...*, p. 22.

ejemplificar, en el año de 1789 había 58 oficiales generales por 1008 lugartenientes y tenientes de navíos y 411 funcionarios.²⁵¹ Una diferencia significativa. Tampoco su intento de una conscripción más humana basada más en el mérito que en el privilegio, impidió la dificultad para manejar las flotas a partir de 1789, y a pesar de que los puertos y arsenales estaban “al día”, todavía dependían de recursos del exterior para la construcción naval y la obtención de bastimentos.²⁵²

Aún durante el estallido revolucionario, el comercio francés, al igual que la construcción naval, la tecnología militar y el número de la reserva continuaron creciendo hasta mediados de 1792, gracias en parte al capital neerlandés. Sin embargo, contagiada por la epidemia que asolaba al país, la facción humana de la marina se desintegró precipitadamente, conformada en su mayoría por población joven cuyo espíritu se incorporó de forma natural al barullo y la agitación revolucionaria. Se puede hablar no sólo de marineros, sino en un principio también incluso algunos tenientes de navíos, mientras que los oficiales superiores (veteranos) permanecieron en su mayoría en contra.²⁵³ Como se verá más a detalle en el capítulo III, en este intrincado juego de facciones, un gran abismo de violencia y prejuicios creció entre los oficiales superiores (vistos como representantes de la autoridad central) y la marinería, lo que resultó en oleadas de absentismo de los primeros, hasta la supresión definitiva del Cuerpo, así como una serie de rebeliones en los arsenales y las flotas que tuvieron como punto álgido la entrega de la flota mediterránea a manos del enemigo británico en agosto de 1793, y la consecuente negativa de la flota atlántica a acatar órdenes del gobierno republicano, al considerar este primer acto como una traición. Un mes después, la flota de Brest se amotinó en Quiberon Bay y durante ocho meses la marina y la representación del gobierno de París se dieron a la ardua tarea de restaurar la lealtad de la flota y rehabilitarla para el combate.

Mientras tanto, ese mismo año, a través de la llamada “misión de Genêt”, Edmond-Charles Genêt, el embajador de la República francesa en Estados Unidos, aprovechando que los norteamericanos debatían sobre el grado de su compromiso con los principios de la Revolución Francesa y sus obligaciones a partir de su alianza militar en 1778²⁵⁴ —con lo cual se consiguió el apoyo militar de Francia para su lucha de independencia—, se buscó el apoyo de la nación recién emancipada para organizar una escuadra de corsarios americanos que se unieran a la flota francesa contra los británicos y sus aliados españoles en el

²⁵¹ Acerra y Meyer, *Marines et Révolution*, pp. 113-114.

²⁵² Cormack, *Revolution and political conflict...*, p. 47.

²⁵³ Según Acerra y Meyer difícilmente se puede afirmar con precisión las posiciones adoptadas por los oficiales. Solamente se cuenta con las listas de oficiales a favor o en contra de la Revolución. Véase Acerra y Meyer, *Marines et Révolution*, pp. 114-115.

²⁵⁴ Harry Ammon, “The Genet Mission and the development of American political parties”, *The Journal of American History*, vol. 52, núm. 4, marzo de 1966, p. 725.

Caribe.²⁵⁵ Esta propuesta, contraria a los deseos de neutralidad de George Washington, causó gran controversia en las distintas facciones de la política de aquel país, así como una crisis en la diplomacia entre ambas naciones. En un claro desafío a las autoridades americanas, la flota del embajador comenzó a capturar buques británicos, pero la presión que ejerció Francia, que necesitaba países neutrales para proveerse de materias primas y alimentos, dio por terminada su misión en 1794.²⁵⁶ Pese a los reveses nacionales e internacionales, cuando en abril un convoy de más de 100 navíos mercantes provenientes de Estados Unidos rumbo a Francia estuvo en peligro de ser interceptado por la flota británica, desde Brest se logró despachar una escuadra con 26 navíos para su escolta a salvo hasta aquel puerto, lo que fue considerado un “triunfo del Gobierno Revolucionario” dadas las recientes dificultades para la movilización y manejo de las tripulaciones de la flota de guerra.²⁵⁷

Por aquel entonces el Ministerio de Marina, entonces conducido por un distinguido oficial corsario, Jean d'Albarade (desde 1793) —lo que explica la línea estratégica de Francia tendiente a la guerra de corso—, realizaba un gran esfuerzo de construcción naval que permitió alcanzar cierto crecimiento numérico, al mismo tiempo que restableció la disciplina y mejoró el desempeño militar, por lo menos hasta 1795. A partir de ese año, pese a circunstancias favorables como la conquista de Italia, la salida de los británicos del Mediterráneo, la alianza con los Países Bajos y el gran amotinamiento naval británico de 1797 (que puso en jaque a sus rivales), la situación fue en declive. Según un informe del almirante Louis Thomas Villaret de Joyeuse, tras la batalla de Groix, los capitanes de navíos eran escogidos por su “verborrea patriótica”, los oficiales se hallaban abrumados y eran notablemente insuficientes y algunos, viejos marineros y patriotas sinceros, apenas sabían leer, mucho menos escribir. Los artilleros no sabían otra cosa que “mandar las balas al agua”. Todos se hallaban en una profunda indisciplina, seguros de que su “patriotismo” era suficiente para ocultar su ignorancia, aunque no se supiese “operar un barco”.²⁵⁸ Al tiempo de la campaña napoleónica en Egipto, la flota era un desastre debido a las sucesivas pérdidas de navíos y hombres ocasionadas por las tormentas, pero sobre todo, por la incapacidad de los mandos y

²⁵⁵ Además fue enviado con la misión de obtener pagos por adelantado de las deudas de los Estados Unidos con Francia y para negociar un tratado comercial.

²⁵⁶ A partir de entonces los Estados Unidos reforzaron su política de neutralidad que duraría hasta el siglo XIX.

²⁵⁷ Sin embargo, desde el punto de vista táctico fueron los británicos quienes se llevaron el triunfo, pues sufrieron menos bajas que los franceses y capturaron seis de sus buques, Michael A. Palmer, *Command at sea: naval command and control since the sixteenth century*, Harvard, Harvard University Press, 2009, pp. 165-166.

²⁵⁸ Citado en Acerra y Meyer, *Marines et Révolution*, p. 187.

tripulaciones.²⁵⁹ Diezmados por la catástrofe, la derrota de la batalla de Aboukir (1798) y el desastre de Trafalgar (1805) no fueron más que reflejo de esta corriente adversa.²⁶⁰

Se puede concluir que de manera semejante a lo que ocurrió con la marina de guerra española, los principales problemas que repercutieron en el funcionamiento de *La Royale* fueron la falta de una política naval concreta por parte del Estado; las complicaciones financieras que se perpetuaron durante todo el siglo, lo que para Pritchard fue el punto crucial de inestabilidad y demostró la debilidad de toda institución que depende absolutamente del soporte de su Estado; y la falla en el liderazgo y control institucional de sus oficinas y personal. Esta dinámica, agravada con el advenimiento de la guerra civil, condujo a un verdadero deterioro social en la marina que como se verá en los siguientes capítulos, se manifestó en una fase de rebelión masiva sostenida en los arsenales y flotas incluso antes de que cayeran las murallas de la Bastilla.

La Marina Real británica: la construcción de una hegemonía mercantil y naval

Whosoever commands the sea commands the trade; whosoever commands the trade of the world commands the riches of the world, and consequently the world itself.

Sir. Walter Raleigh, "A Discourse of the Invention of Ships, Anchors, Compass, &c.", 1650.²⁶¹

Remember, however, that the British Navy and that British seamen owe their fame, success, and national character, to vigor, union, and discipline, and subordinations; and that without them, the Navy is like a ship in a storm, without masts or rudder

The Seamen's Friend, "An Address to the Seamen in the British Navy" (10 de julio de 1797)

Inglaterra es una isla cuyas fronteras están definidas por el mar que abraza sus costas, motivo por el cual desde el siglo XVI las políticas internas y externas del Estado inglés se centraron en consolidar y desarrollar su poder naval en torno al comercio ultramarino y la guerra. La Marina Real inglesa (*Royal Navy*) se

²⁵⁹ Durante las guerras marítimas revolucionarias se produjo un cambio de actitud en los enfrentamientos. Como lo explican Acerra y Meyer, la guerra de "encajes" del Antiguo Régimen obedecía a determinadas normas, como la justificación de la retirada cuando la batalla se había perdido y se había hecho lo que era posible. Esto cambió por la obligación de la resistencia revolucionaria a ultranza llevada hasta la muerte (transformada en código de honor). Así se explica el brutal aumento de pérdidas tras las derrotas. Acerra y Meyer, *Marines et Révolution*, p. 145.

²⁶⁰ Acerra y Meyer, *Marines et Révolution*, pp. 97-99.

²⁶¹ Sir Walter Raleigh, *The works of Sir Walter Raleigh*, vol. 8 (*Miscellaneous works*), prefacio de William Oldys y Thomas Birch, Oxford, The University Press, 1829, p. 325. Posteriormente Sir John Evelyn plagió esta frase en el prefacio de su historia de las guerras anglo-holandesas (*Navegation and Commerce, their Origin and Progress*, 1674, pp. 15-17), por lo que muchos han atribuido equivocadamente la famosa cita a este último. Véase John Robertson, *A union for Empire: political thought and the British Union of 1707*, Cambridge University Press, 2006, p. 41.

estableció como tal bajo el reinado de Enrique VIII. Como ya se vio, para entonces el Reino de España era un poderoso Imperio ultramarino, monopolizador del comercio con las recién descubiertas tierras americanas, por lo que Inglaterra y otras naciones rivales como Francia y los Países Bajos, empleaban la guerra de corso para tratar de equilibrar la balanza. Por otro lado, con la constante necesidad de mantener la seguridad en la entrada y salida de suministros para el desarrollo comercial inglés, y ante el potencial peligro de una invasión por parte de sus enemigos, como el intento de España con la Gran Armada en 1588, el papel de la *Royal Navy* fue trascendental en las políticas de la Corona inglesa. Como fue característico también en los inicios de las marinas de sus rivales, el Estado inglés no contaba con los recursos suficientes para conformar una flota real, por lo que para cualquier operación militar importante no reunía más de 59 buques de su propiedad, y si requería incrementar su fuerza seguía el modelo castellano de contratar mercantes privados y navíos de voluntarios. En total, entre buques reales y privados se podían juntar hasta 197 navíos y un aproximado de 14,000 hombres, como sucedió en 1588.²⁶² A principios del siglo XVII, el poder naval inglés efectivo lo constituían las compañías de comercio ultramarino: flotas de buques mercantes armados privados que combatían el monopolio hispano, después el francés y más tarde el neerlandés, y que a la vez protegían sus intereses de sus adversarios berberiscos y neerlandeses-españoles de Dunkirk. Todavía entre 1625 y 1628, para incrementar la flota en las operaciones importantes, la Corona seguía contratando navíos mercantes privados, de manera que en la *Royal Navy* el buque de guerra especializado continuaba siendo la excepción y no la norma.²⁶³

Para sostener el desarrollo comercial y su protección, así como las consecuentes guerras, la política naval inglesa era dirigida a través de dos instituciones: el Almirantazgo y el Consejo Naval. El Almirantazgo existía desde el siglo XV —como imitación del español y francés—, primero como Oficina del Almirante de Inglaterra (*Office of Admiral of England*) y después del Gran Almirante (*Lord High Admiral*), y a través de la figura de este último o de un Consejo del Almirantazgo —que ejercía cuando la oficina estaba en comisión—, en consulta con el rey y sus ministros, era responsable del control operacional y disciplinario de la marina de guerra. A diferencia de otros almirantazgos, el inglés constituía el centro del sistema naval, donde todas sus líneas de comunicación y autoridad se enlazaban, por lo que era esencial para el funcionamiento de los diferentes consejos y autoridades. Cabe señalar que el cargo de Gran Almirante lo podía detentar tanto un oficial marino como un político (ministro o secretario de la Corona) o el propio monarca, de acuerdo con las circunstancias y necesidades políticas del momento. Bajo sus órdenes estaba el Consejo Naval, órgano establecido desde 1546 para el control administrativo de los recursos para la

²⁶² Michael Duffy, “The foundations of British naval power”, en Duffy, *The Military Revolution...*, p. 49.

²⁶³ *Ibid.*, pp. 49-50.

operación de los astilleros, la construcción naval, la reparación de buques, etc. Conforme se desarrolló la marina, el Consejo quedó limitado en sus funciones, de manera que éstas se repartieron entre una serie de oficinas subordinadas: el Consejo de Avituallamiento (1683), que tenía la tarea de suministrar comida y bebida; el Consejo de Transporte (1689), responsable de trasladar suministros y militares; y el de Enfermos y Heridos, encargado de los servicios médicos navales, el cual surgió a finales del siglo durante las guerras con los Países Bajos hasta consolidarse permanentemente en 1748. Por su lado, la Tesorería (existente también desde el siglo xvi), era representada por un miembro de la marina y aunque se hallaba bajo el control del Consejo de Almirantazgo, fiscalizaba las finanzas del ejército de manera independiente, mientras el Consejo de Artillería, órgano autónomo desde el siglo xvi, suministraba armas, municiones y bodegas tanto para la marina como para el ejército.²⁶⁴

En 1639, la Guerra de los Tres Reinos (Inglaterra, Irlanda y Escocia, 1639-1651) llevó a Inglaterra al enfrentamiento político con sus vecinos y a la Guerra Civil que tuvo tres etapas entre 1642 y 1651. Como se recordará, durante este periodo el Parlamento desafió el poder monárquico, e instauró el periodo de la Mancomunidad o *Interregnum* (1649-1660). En este nuevo orden, el Parlamento tomó el control de la Marina Real y tanto el Consejo de Almirantazgo como el Consejo Naval, fueron varias veces sustituidos por comisiones compuestas por soldados sin experiencia marítima. Aún con la intervención política y del ejército en los asuntos navales, en aquellos días se realizaron reformas importantes para su desarrollo. Fundamentalmente, se mejoró la eficiencia en la administración, y dando continuidad a la misma estrategia política, se incrementó la fuerza naval al extenderse las operaciones marítimas con fines mercantiles y bélicos. Parte fundamental de este proceso fue la definición de estatutos para el regimiento de la marina y su comercio. Así, en 1651, Oliver Cromwell, entonces *Lord protector* de la Mancomunidad, instauró el Acta de Navegación, dirigida a contener la expansión del poder naval-mercantil de sus enemigos y a la protección del comercio nacional. Entre otras cosas, el acta establecía la subordinación de las colonias inglesas en América, Asia y África al Parlamento —a través del Comité Naval, formado en su mayoría por dueños de buques o proveedores de bodegas navales—, así como el monopolio del comercio inglés con sus colonias y la extensión de las fronteras a otros países mediante el desarrollo de una gran flota. Si bien esta provocadora estrategia, conducida con el fin último de mermar las concesiones de las colonias neerlandesas de África y Norteamérica, permitió construir un gran monopolio comercial e industrial y abrir el mercado con el Báltico y el continente africano, sumergió a Inglaterra en una desgastante guerra por la

²⁶⁴ Rodger, *The command of the ocean...*, p. 33.

supremacía naval-mercantil con las Provincias Unidas, que como ya se dijo, abarcó tres periodos entre 1652 y 1674; al mismo tiempo que entabló otra guerra de rivalidades comerciales con España entre 1655 y 1660.

Hacía apenas un año que había comenzado la guerra con las Provincias Unidas, cuando la flota inglesa al mando de Robert Blake sufrió una desastrosa derrota en Dungeness, Inglaterra, después de que 20 de sus navíos, algunos comandados por comerciantes contratados y otros por hombres de guerra, se retiraron sin tomar parte en la acción, dejando al almirante en disparidad de números ante la flota enemiga.²⁶⁵ El incidente llevó a la necesidad urgente de reorganizar la marina, por lo que el Parlamento publicó en 1652 las primeras regulaciones enteramente dedicadas a su manejo, Las Leyes de Guerra y Ordenanzas del Mar (*The Laws of War and Ordinances of the Sea*). Sus estatutos indicaban los pasos a seguir para el mejor gobierno de los buques y flotas de guerra a cargo del Almirantazgo, los cuales debían ser respetados y obedecidos debidamente por vice-almirantes, almirantes, capitanes, tenientes y demás oficiales, así como por marineros y soldados, bajo las condiciones en él contenidas y expresadas.²⁶⁶ De lo contrario, a través de un juicio de corte marcial (conforme al derecho militar), podía llegar a castigarse con la pena de muerte a aquellos capitanes de los buques y las compañías que mostraran renuencia a participar en una batalla, al igual que a los culpables de negligencia en la defensa de una escuadra. Estos comportamientos, considerados evidentemente por la institución como actos de “cobardía” y ahora señalados de manera específica en las leyes tras el deshonroso incidente en Dungeness, tenían un trasfondo más complejo. Como se recordará, hasta entonces la formación de una flota de guerra dependía en gran parte de buques mercantes armados fletados, lo que si bien resultaba conveniente para el ahorro de las finanzas de la Corona, constituía un arma de doble filo, cuando los capitanes, quienes eran muchas veces los propios dueños, en determinado momento de la batalla preferían evitar la confrontación por temor a arriesgar sus navíos, como sucedió en aquella ocasión. Aquella gran lección dejó asentada la necesidad de tomar medidas para establecer una armada profesional permanente al servicio real, por lo que a partir de entonces se comenzaron a elegir cuidadosamente los navíos y capitanes contratados, y bajo la observancia de los códigos, se buscó controlar su comportamiento y disciplina. De manera paralela se

²⁶⁵ Samuel Rawson Gardiner, *History of the Commonwealth and Protectorate 1649-1660*, Londres, Longmans, Green, and Co., 1897, p. 150.

²⁶⁶ Véase *Laws of war and ordinances of the sea: ordained and established by the Parliament of the Commonwealth of England; for the regulating and better government of the navies, fleets and ships of war, and armies by sea of the commonwealth of England, and all singular persons, ships, and vessels there not belonging; to be put in execution according to an act of this present Parliament, entitled, An act for constituting commissioners for ordering and managing the affairs of the admiralty and navy; and are to be observed and duly obeyed by the vice-admirals, rear-admirals, commanders, captains, lieutenants, masters, masters-mates, and all other officers, mariners, sea-men and soldiers, and all others whomsoever these laws and ordinances may concern, under the pains and penalties therein contained and expressed...*, Londres, impreso por John Field, Parlamento de Inglaterra, 1652.

renovó el servicio y aumentó su demanda a través de medidas como la abolición del otorgamiento de puestos por convenios o amiguismo, y se intentó mejorar el pago puntual a los oficiales y marineros (un problema que como hemos visto era permanente en todas las marinas de los Estados en guerra), así como el avituallamiento de las flotas y cuidado sistemático de enfermos y heridos.

Pese a las reformas, el *Interregnum* se caracterizó por prestar poca atención a la guerra naval, ocupado más en las luchas políticas internas y la pureza religiosa, de manera que el Parlamento, el cual mantuvo el último voto en cuanto a finanzas, proveyó con pocos recursos a la marina.²⁶⁷ Se recordarán quizás algunos periodos en los que la fuerza naval logró incrementarse. Ya desde la guerra civil, los impuestos y la venta de propiedades de Estados monárquicos incautados habían producido ingresos que pudieron invertirse en la construcción naval, por lo menos hasta 1650, cuando ya no hubo más tierra que vender. Más tarde, durante la primera guerra con las Provincias Unidas, ante la desconfianza de continuar dependiendo de los mercantes fletados, como ya se dijo, se construyeron buques de menor porte, de cuarta clase (40 a 54 cañones), quinta (28 a 38 cañones) y sexta (16 a 26 cañones), más veloces y de menor calado, efectivos para perseguir al enemigo y penetrar en aguas costeras. Además, conforme avanzó la guerra, el número de navíos logró incrementarse con las presas hechas a los españoles y neerlandeses.²⁶⁸ Pero para ser ciertos, en general, el conflicto con las Provincias Unidas resultó desgastante y tuvo un gran costo económico para Inglaterra, ya que desde su inicio en 1650, alrededor del 90% de su gasto fue para el ejército y la marina.²⁶⁹

A fin de cuentas de esta experiencia también surgieron aprendizajes positivos. Por un lado, como ya se mencionó, se habían transformado las tácticas de batalla naval. En vez de la confrontación uno a uno entre buques, el abordaje o el barco incendiado para romper la formación enemiga, los ingleses instauraron la confrontación entre navíos en línea de batalla, en la que requerían buques de gran porte y poder de fuego (de primera a tercera clase, esto es, de 96 a 100, 80 a 90 y 60 a 74 cañones respectivamente),²⁷⁰ además de que perfeccionaron las instrucciones de pelea para el desarrollo táctico de esta “ciencia” durante la batalla.²⁷¹ Por otro lado, se impulsó la estrategia que definió la política naval británica hasta principios del siglo xx: tras la restauración de la monarquía y la instauración del reinado de

²⁶⁷ Rodger, *The command of the ocean...*, pp. 35-36, 50.

²⁶⁸ Duffy, “The foundations of British naval power”, pp. 51-53.

²⁶⁹ Andrew Ayton y J. L. Price, “Introduction: the Military Revolution from medieval perspective”, en *The medieval Military Revolution. State, society and military change in medieval and early modern Europe*, Nueva York, I.B. Tauris, 1998, p. 5.

²⁷⁰ Duffy, “The Foundations of British naval power”, p. 53.

²⁷¹ Palmer, *Command at sea...*, p. 89; para mayor idea véase Julian Stafford Corbett, *Fighting instructions, 1530-1816*, Londres, Publications of The Navy Records Society, 1905.

Carlos II (1660-1685), durante la tercera guerra con los Países Bajos, se reforzó la expansión simultánea del poder naval militar y la riqueza comercial en la política denominada “de agua azul” (*blue water policy*). A partir de entonces, la *Royal Navy* ejecutó operaciones ultramarinas para impulsar y proteger el comercio nacional, permitiéndole generar ingresos que incrementaron las fuerzas navales en la forma de renta aduanera y marineros competentes, así como abrir nuevas rutas al enriquecimiento.²⁷² Aunque, como afirma Rodger, todavía quedaba mucho por aprender acerca de cómo hacer mejor ambas cosas, pocos podían dudar que el comercio era “la madre y enfermera” de los marineros, éstos la vida de la flota, y ésta última, la seguridad y protección del comercio; y todos juntos constituían “la riqueza, fuerza, seguridad y gloria de Gran Bretaña”.²⁷³

En este punto es preciso señalar que gracias a esta política, los oficiales de las flotas de guerra de aquel tiempo eran en su mayoría hombres de mar que contaban con gran experiencia como maestros, pilotos u oficiales de cubierta en los buques mercantes,²⁷⁴ tenían una edad mediana, y algunos eran opulentos y solían ser gente razonablemente educada en algún negocio o trabajo administrativo. No se podía decir menos de los comandantes. Casi todos provenían de familias respetables, principalmente de tradición marinera, y para el puesto se les exigía una larga experiencia naval. Conforme se desarrolló la guerra con los Países Bajos, se comenzó a establecer una estructura de carrera, aunque todavía primitiva, la cual definiría a la *Royal Navy* del siglo XVIII. En ella, los principales mandos de los buques de mayor porte se otorgaban a aquellos que se hubieran distinguido por su honestidad y valentía en navíos menores, independientemente de su noble cuna. La ventaja del sistema es que permitía que jóvenes suboficiales y oficiales de cubierta pudieran ser candidatos a tenientes o maestros, y los más hábiles ascendían rápidamente, incluso si venían de cuna humilde.²⁷⁵ Más aún, durante una campaña de guerra, las posibilidades incrementaban, pues al ser “la muerte una lotería”, algunos “podían morir y otros ser promovidos en su lugar”.²⁷⁶ Pero de cierta forma aún persistía el patronazgo entre los mandos superiores y sus seguidores, lo que constituía la vía más rápida de promoción. Como fuera, poco a poco se fue

²⁷² Brewer, *The sinews of power...*, p. 136.

²⁷³ Así lo escribió Lord Haversham en sus Memorias. Rodger, *The command of the ocean...*, p. 180.

²⁷⁴ A estos últimos se les conocía como *mates*.

²⁷⁵ Rodger, *The command of the ocean...*, pp. 52-53. De ahí que para finales del siglo en la *Royal Navy* sirvieran personalidades como Hood, Bridport, St. Vincent, Nelson, Collingwood, Keith, Gardner, Gambier y Exmouth con títulos de nobleza ganados por sus acciones en alta mar. Véase *Ibíd.*, p. 513. A estos oficiales solía conocerseles como *taraulins*. Coloquialmente la palabra refiere a una resina (alquitrán) a prueba de agua, pero en el contexto significaba la diferencia de origen de nacimiento, entre comandantes *taraulins* o *tars* y *gentlemen* o caballeros.

²⁷⁶ Clayton, *Tars. The men who made Britain rule the waves*, p. 7.

conformando una casta de oficiales que se heredaba a los hijos u otros parientes.²⁷⁷ Según Michael Duffy, con el tiempo el servicio naval fue considerándose una profesión con mayores probabilidades de éxito que el ejército, pues además de que sus hombres podían ser recompensados con títulos de nobleza, también recibían premios económicos por la captura de buques enemigos y la repartición del botín (*prize money*), de lo que se hablará más ampliamente en el siguiente capítulo.²⁷⁸

Por sus reformas, se puede considerar que Carlos II fue un monarca interesado en su marina. En el aspecto institucional reinstauró las convenciones de la administración naval existentes antes del *interregnum*,²⁷⁹ con algunas innovaciones, y fortaleció el Consejo Naval, mientras que en el terreno práctico incrementó el poder de la flota para la línea de batalla y el número de tripulaciones para el manejo de buques y artillería. Según Brian Weiser, el monarca era consciente de los límites de sus recursos y de lo políticamente posible,²⁸⁰ así se entiende que durante la tercera guerra con las Provincias Unidas, buscara una alianza secreta con Francia, en un intento por resolver los problemas financieros de la Corona. De esta manera, por medio del Tratado de Dover (1670) acordó con Luis XIV la entrega de cierta cantidad al año para las arcas inglesas, a cambio del suministro de tropas y el anuncio de su conversión al catolicismo.²⁸¹ Sin embargo, con la Crisis de Exclusión o Complot Papista de 1679 que evidenció que el hermano del rey y heredero al trono, Jacobo, entonces duque de York y Gran Almirante,²⁸² era católico romano, el príncipe tuvo que deponer su cargo y Carlos se vio obligado a establecer un nuevo Consejo de Almirantazgo dominado por parlamentarios. En este contexto de intrigas cortesanas, solamente en el último año de su regencia (1684) pudo recuperar el control sobre la marina, desapareciendo el Consejo de Almirantazgo y tomando el control personal de la institución.²⁸³ La situación no cambió durante el efímero reinado de Jacobo II (de 1685 a 1688), cuya experiencia en mar no fue suficiente para realizar acciones significativas para la marina. Si bien intentó reorganizar una armada en tiempos de paz, no obtuvo el consentimiento del Parlamento y su regencia fue marcada por conflictos políticos a causa por un lado, de su catolicismo y absolutismo monárquico, y por el otro, del temor de los parlamentarios a una nueva alianza con Francia. En este suelo movedizo, sus opositores protestantes, con el apoyo de su sobrino y yerno (esposo de su hija

²⁷⁷ Rodger, *The command of the ocean...*, p. 53.

²⁷⁸ Duffy, "The foundations of British naval power", pp. 63-64.

²⁷⁹ Del latín *inter* (intermedio) y *regnum* (reinado), se refiere a la interrupción en la sucesión normal de los monarcas.

²⁸⁰ Brian Weiser, *Charles II and the politics of access*, Wiltshire, The Cromwell Press, 2003, p. 176.

²⁸¹ Antonia Fraiser, *King Charles II*, Londres, Weidenfeld and Nicolson, 1979, p. 275.

²⁸² Desde 1636, cuando Jacobo tenía solo tres años de edad, fue nombrado Gran Almirante, aunque de manera honorífica. Después de la Restauración de la monarquía, ya adulto, tomó el puesto de manera oficial, dirigiendo a la marina de guerra durante la Segunda y Tercera Guerra Anglo-Holandesa.

²⁸³ Randolph Cock y N. A.M. Rodger (comps.), *A guide to the naval records in the National Archives of the UK*, Londres, Institute of Historical Research the National Archives of the United Kingdom, University of London, 2008, p. 26.

María), el neerlandés Guillermo de Orange, comenzaron la denominada Gloriosa Revolución de 1688, por la que destituyeron su corona e instauraron una monarquía constitucional.

En el tiempo del reinado de Guillermo III (1689-1702), aunque en teoría el Almirantazgo pasó nuevamente a depender casi por completo del Parlamento, fue el propio monarca quién procuró la última palabra en las decisiones de los asuntos navales, mismas que comenzaron a ser ejecutadas a través de su secretario de Estado,²⁸⁴ Daniel Finch, conde de Nottingham. El conde fue despedido unos años después (1693) cuando fue evidente que la Casa de los Comunes lo usaba como instrumento para incrementar su control sobre las deudas monetarias. Muy disgustado, Guillermo intentó detener el poder parlamentario al nombrar nuevamente un señor almirante, hombre de su confianza, Thomas Herbert, conde de Pembroke, con lo que restauró el estatus del Consejo de Almirantazgo. Ya para entonces había emprendido un ambicioso programa para incrementar la fuerza naval a partir del traspaso de buques y tripulaciones de la marina neerlandesa al mando de almirantes ingleses, conformando una gran flota que participaría con la coalición de la Gran Alianza,²⁸⁵ al enfrentar a los franceses en ultramar y en sus colonias en Norteamérica durante la Guerra de los Nueve Años, y posteriormente en el primer año de la Guerra de Sucesión Española. Según John Brewer, fue durante este periodo que Inglaterra comenzó a adquirir las características básicas de un Estado fiscal-militar: altos impuestos, una burocracia civil creciente y bien organizada, un ejército permanente y la determinación de actuar como la mayor potencia europea.²⁸⁶

Pero como todo régimen autoritario, uno de los mayores problemas del mandato de Guillermo fue la propagación de una política de desconfianza y deslealtad generalizada entre los cuerpos de oficiales. Los sospechosos de catolicismo fueron despedidos, mientras que otros renunciaron o siguieron a Jacobo II en su exilio a Francia, donde sirvieron en la flota de aquel reino.²⁸⁷ Bajo estas circunstancias, en los albores del siglo XVIII, la promoción de oficiales se volvió aún más dependiente de la cercanía o influencia que un individuo tuviese con la monarquía, más allá de su experiencia, rango o antigüedad, lo que dio por resultando constantes enfrentamientos entre los oficiales navales y la facción parlamentaria, pues los primeros tenían la impresión, bastante acertada, de que sus carreras dependían más de amistades políticas que de su experiencia en el mar. Para algunos observadores de la época, este problema se reflejaba en la baja calidad de las acciones bélicas navales de ciertos oficiales, a quienes se les acusaba de morosos,

²⁸⁴ Para entonces las operaciones navales más importantes eran oficialmente jurisdicción de los secretarios de Estado, quienes tras la Restauración, comenzaron a asumir mayor poder en asuntos internos y externos del Estado.

²⁸⁵ O Liga de Augsburgo, conformada por España, Austria, Baviera, Brandemburgo, el Sacro Imperio Romano Germánico, los Países Bajos, el Palatinado, Portugal, Sajonia, Suecia y Gran Bretaña.

²⁸⁶ Brewer, *The sinews of power...*, p. 137.

²⁸⁷ Rodger, *The command of the ocean...*, p. 201.

groseros y cobardes, por consiguiente, un buen número de tenientes y capitanes fueron despedidos o sentenciados a muerte. Era de esperarse que ello provocara la escasez de oficialidad competente para la guerra, y en 1702 la marina se vio obligada a depurar nuevamente las regulaciones para que cualquier persona, de manera voluntaria y con el apropiado rango de edad (desde los 20 años de edad) y tiempo de experiencia en mar (con un mínimo cuatro años) pudiera ser examinada para teniente, lo que de forma paulatina eliminó la posibilidad de que el servicio se volviera socialmente excluyente,²⁸⁸ como ya se vio que ocurrió en mayor medida en las marinas española y francesa.

Por otra parte, solía haber desacuerdos y pugnas entre el Consejo del Almirantazgo y el Consejo Naval, características entre militares y burócratas, como ya vimos, relativas a las necesidades operacionales inmediatas de la flota y al manejo de los recursos por parte de la administración, la cual, en aquel entonces era bastante conservadora, probablemente porque muchos de sus empleados eran de avanzada edad y contaban con muchos años de servicio. A su vez, el Consejo Naval tenía fricciones burocráticas y problemas financieros con sus propias organizaciones subsidiarias como el Consejo de Enfermos y Heridos o el Consejo de Avituallamiento, el Consejo de Transporte, así como con el Consejo de Artillería. En opinión de Rodger, en las raíces de las dificultades de la administración naval de aquel periodo, como sucedía en las otras marinas, se hallaba la pobreza. Como las actividades navales costaban más dinero del que había, los fondos asignados eran insuficientes y el Consejo Naval los dirigía a los requerimientos más urgentes. No había ningún sistema de préstamo a largo plazo y el crédito a corto plazo de la marina y del gobierno se disolvía rápidamente, reflejo de la crisis financiera que asoló al país a finales del siglo xvii y principios del xviii tras los largos periodos de guerra.²⁸⁹

A la muerte de Guillermo en 1702, Ana, hija de Jacobo II y última regente de los Estuardo, subió al trono e instauró a su esposo Jorge de Dinamarca como el nuevo Gran Almirante, junto con un consejo que funcionó prácticamente de la misma manera que el tradicional, hasta que éste se restituyó nuevamente en 1709.²⁹⁰ Ana heredó no sólo una guerra (la de Sucesión Española), sino una gran deuda de Estado acumulada desde el reinado de su abuelo. Como se vio, desde mediados del siglo xvii, Gran Bretaña (consolidada como tal desde 1707) había participado en conflictos bélicos con mayor frecuencia y por periodos más largos de tiempo, desplegando armadas y flotas de un tamaño sin precedentes en más de un continente. Para finales de aquel siglo, su poder naval incrementó de 8 a 66 buques,²⁹¹ y al comenzar el

²⁸⁸ *Ibid.*, pp. 202-205.

²⁸⁹ *Ibid.*, pp. 197-199.

²⁹⁰ Cock y Rodger, *A guide to the naval...*, p. 26.

²⁹¹ Rodger, *The command of the ocean...*, pp. 187-188.

siglo XVIII mantenía un número de entre 110 y 130 navíos de línea de primera a tercera clases, de un porte y capacidad de fuego adecuados para la guerra de escuadra. Con el aumento del comercio y su protección hacia mediados de siglo y la necesidad de continuar el corso contra el comercio de la Carrera de Indias en busca de presas, la flota se expandió todavía más con navíos de menor porte. Según Brewer, con excepción de los Países Bajos y de Francia durante la guerra de Independencia de Norteamérica, ningún Estado había consagrado tan enorme proporción de gastos a su fuerza flotante. Era de esperarse entonces que el sustento administrativo de la guerra a mayor escala ampliara las deudas del Estado, lo que se trató de resolver con el aumento constante de impuestos a la población. De esta forma, cada guerra provocaba una crisis financiera generalizada y nuevas deudas. Cuanto más larga era la guerra, más grave era la crisis.²⁹²

¿Cómo es que esta situación no detuvo el crecimiento del poder naval inglés? En opinión de Rodger, aunque en teoría la marina estaba perpetuamente sin fondos, en la práctica siempre tenía suficiente. Esto se debía a que contaba con su propio sistema de crédito, independientemente de la Tesorería, a través de inversionistas interesados en la expansión y protección del comercio, que procuraban su administración, mientras que el Consejo Naval manejaba su negocio frugalmente para salvaguardar su crédito.²⁹³ Gracias a ello, se pudo sostener con éxito el aparato bélico naval durante la guerra, además de que las coaliciones con los Países Bajos y con la mayoría de los Estados Alemanes y Austria, permitieron intensificar el poder británico en los mares, lo que consolidó su dominio comercial en el Mediterráneo y en las colonias americanas de Canadá y el Caribe a partir de 1713.

El Almirantazgo adquirió una mayor estabilidad durante el periodo de guerras con España entre los reinados de Jorge I y Jorge II (1717-1721 y 1727-1729),²⁹⁴ a finales de la Guerra del Norte (1700-1721)²⁹⁵ y durante la Guerra de la Oreja de Jenkins (1739 hasta 1748). Para entonces lo encabezaban una sucesión de almirantes respetables: Orford (1714-1717), el heredero de Berkeley (1717-1727), Lord Torrington (1727-1733) y Charles Wager (1733-1742), todos ellos considerados oficiales expertos (algunos con amplio servicio), lo que era inusual entre los ministros, pues anteriormente la mayoría eran escogidos no precisamente por sus habilidades para el puesto, sino por ser representantes de cierta propiedad e

²⁹² Brewer, *The sinews of power...*, pp. 22-24 y 95.

²⁹³ Rodger, *The command of the ocean...*, p. 293.

²⁹⁴ Como se recordará, la primera fue la guerra que España inició en el afán de recuperar Sicilia, en la que enfrentó a la Cuádruple Alianza, mientras que la segunda fue una continuación de viejas rencillas en la que Gran Bretaña intentó bloquear Portobelo y España recuperar Gibraltar.

²⁹⁵ Conflictos en el norte y el este de Europa, en los que estuvo en juego la supremacía en el Báltico por Suecia, Rusia, Reino de Dinamarca y Noruega, y Mancomunidad de Polonia y Lituania.

intereses.²⁹⁶ La institución se hallaba visiblemente fortalecida, pero aún continuaba la falta de entendimiento entre el Almirantazgo y el Consejo Naval, lo que repercutió en el papel de la *Royal Navy*, particularmente durante la guerra de Jenkins. Nadie ignora que este problema fue común en todas las marinas de los Estados en vías de centralización, aunque en el caso de Gran Bretaña, quizás porque muchos de los burócratas fueron formados previamente como oficiales de marina, no trascendió las funciones primordiales de la institución, como sí sucedió en Francia y España. De cualquier forma, durante las operaciones navales británicas en aguas americanas, las escuadras se encontraron con una serie de dificultades, como largas jornadas entre climas adversos, enfermedades y epidemias, falta de suministros, y rivalidades personales, que dejaron en evidencia que la gran potencia naval estaba todavía lejos de poder mantener con éxito las campañas.

Aunque se contaba con algunos puertos de escala en el continente americano y ciertos avances técnicos que permitían mantener las flotas en acción en alta mar por mayor tiempo, prevalecían las fallas estructurales. Uno de los principales problemas era el avituallamiento deficiente, en gran medida causado por la poca cooperación entre el Consejo Naval y el Almirantazgo, lo que impedía que los convoyes con provisiones llegaran a tiempo.²⁹⁷ La cantidad y calidad de los suministros determinaban el tiempo en que una flota podía mantenerse en alta mar, bloquear una escuadra o puerto enemigo, así como la eficacia de las tripulaciones durante una batalla. Por consiguiente, la comida pasada o raciones insuficientes significaban hombres enfermos y débiles, lo que podía forzar su regreso a puerto y el fracaso de las operaciones.²⁹⁸ Tampoco los arsenales contaban con un manejo eficiente y generaban cierta improductividad que el Almirantazgo atribuyó al descuido del Consejo Naval. Para llegar al fondo de este problema, en 1744 emprendió una investigación a fondo, solicitándole información sobre finanzas, políticas de construcción naval, reclutamiento, empleos en los astilleros, entre otros. Sin embargo, el Consejo ignoró tal solicitud, manteniendo su monopolio sobre la información, así como el poco progreso en los arsenales, y como era de esperarse, juzgó que la falla le correspondía al primero, ya que el trabajo no se realizaba con la rapidez esperada debido a la negligencia de sus oficiales y a la insuficiencia de trabajadores.²⁹⁹

Un cambio importante se observó a partir de 1751, cuando el almirante George Anson fue nombrado cabeza de la institución. La reciente experiencia del almirante en su expedición al Pacífico (1740-1744), en la que se conjugaron diversos elementos adversos para causar graves pérdidas en su flota: retrasos, mala

²⁹⁶ Rodger, *The command of the ocean...*, pp. 294-295. Varios oficiales ocuparon el puesto de Gran Almirante de manera continua a principios y a finales del siglo XVIII, el resto del tiempo se alternaron con políticos y otros nobles.

²⁹⁷ Rodger, *The command of the ocean...*, p. 304.

²⁹⁸ Brewer, *The sinews of power ...*, p. 29.

²⁹⁹ Rodger, *The command of the ocean...*, pp. 299, 300.

navegación, clima adverso, hambre, sed y epidemias,³⁰⁰ había dejado en él un hondo recuerdo. Así que como cabeza de la institución, hasta su fallecimiento en 1757, se esforzó por procurar la práctica de los más altos niveles de entrenamiento y conducta en el servicio,³⁰¹ así como del arte de navegar. Asimismo, reavivó los fondos con el fin de levantar los estándares de aprovisionamiento de las flotas en acción y mejorar la alimentación de las tripulaciones, y lograr que éstas se mantuvieran hasta seis o siete meses en alta mar.³⁰² Pero esta circunstancia no fue aprovechada durante la guerra de América del Norte, cuando los problemas internos y sus consecuencias en alta mar pesando más que los progresos. Posteriormente, al comenzar la Guerra de los Siete Años, junto con la ofensiva británica para expandirse al norte de América, ocurrieron repetidas derrotas en el viejo continente, mientras que en América “las cabelleras de oficiales británicos decoraban las viviendas de los indios aliados de los franceses”. La prensa hacía burla de las fuerzas armadas británicas. El *London Evening Post* publicó una parodia de petición de las mujeres de Kent que rogaban “ser elegibles para servir como generales y almirantes ya que los hombres fallaban miserablemente”.³⁰³ Aquí cabe hacer un breve paréntesis para mencionar que los británicos por inclinación, así como por razones pragmáticas, evitaban comprometerse a gran escala en la guerra continental,³⁰⁴ por lo mismo, trataban de compensar su desventaja creando alianzas con potencias continentales, como Prusia en el caso de esta guerra, cuyos intereses eran la antítesis de sus enemigos, específicamente los franceses y sus aliados españoles.³⁰⁵ Su mayor capacidad residía pues, en la guerra naval mediante el bloqueo de las flotas adversarias, así como en el bombardeo y toma de sus colonias. Empero, al extinguirse el conflicto, Gran Bretaña demostraría su capacidad para mantener una doble estrategia continental y ultramarina.

Pese al difícil inicio, pronto las fuerzas británicas comenzaron a cosechar el fruto de años de transformaciones al interior de las políticas institucionales. El verdadero cambio comenzó a ser visible cuando, conforme avanzó el conflicto, la coordinación entre los organismos administrativo y operacional mejoró considerablemente, reflejo de que el Almirantazgo estaba mejor consolidado en su papel como eje

³⁰⁰ Véase Glyn Williams, *The prize of all the oceans, Commodore Anson's Daring Voyage and Triumphant Capture of the Spanish Treasure*, Londres, Penguin, 2001.

³⁰¹ Nicholas A. M. Rodger, *The wooden world. An anatomy of the Georgian Navy*, Nueva York, W. W. Norton and Company, 1996, pp. 30-31. Anson, así como otros primeros almirantes, fue nombrado varias veces cabeza del Almirantazgo en diferentes años. En aquel entonces, las regencias duraban desde un año hasta cinco, y en algunas pocas ocasiones como en la segunda mitad del siglo hasta 10 u 11 años.

³⁰² Jeremy Black y Philip Woodfine (comps.), *The British navy and the use of naval power in the eighteenth century*, Leicester, Leicester University Press, 1988, p. 281.

³⁰³ Clayton, *Tars. The men who made Britain rule the waves*, p. 5.

³⁰⁴ Geoffrey Till, *Development of British naval thinking: essays in memory of Bryan Ranft*, Abingdon, Routledge, 2006, p. 77.

³⁰⁵ Karl W. Schweizer, *England, Prussia, and the Seven Years War: studies in alliance policies and diplomacy*, Lewiston, Edwin Mellen Press, 1989, pp. 15-16.

rector.³⁰⁶ Por ejemplo, para mejorar la cantidad y calidad, así como la producción de productos alimenticios para abastecer sus flotas, desde 1755 la marina manufacturaba sus propios víveres, como leche, chícharos en polvo y avena molida, en su almacén principal en Redhouse, Deptford, al igual que empaquetaba y embodegaba carne comprada en la propia Inglaterra. Tres años más tarde, reemplazó el impopular (entre los marineros) queso de Suffolk por uno de mayor calidad de Cheshire, Warwickshire y Gloucestershire.³⁰⁷ El avituallamiento de la *Royal Navy* durante aquel periodo no pudo ser más eficiente en costos y calidad, como demuestra el análisis de los datos financieros que al respecto realizó Christian Buchet. El autor afirma que ello representó un papel concluyente para “hacer sonar las campanas de la victoria”³⁰⁸ al finalizar la guerra. No se puede dejar a un lado que para entonces también la limpieza a bordo había mejorado notablemente, lo que permitió combatir epidemias como la tifoidea, al tiempo que se crearon hospitales de la marina que proveyeron con cuidados médicos de calidad a las tripulaciones.

Como contrafuerte, la producción de los arsenales mejoró visiblemente. Según algunos estudios, ya desde finales de 1755 había comenzado una expansión sin precedentes del poder naval británico, que entonces contaba con un aproximado de 200 buques en comisión, incluyendo 88 navíos de línea y 40.000 hombres, y para cuando inició la guerra, aumentó su dotación a 239 buques, de los cuales 90 eran navíos de línea. Para 1759, a mitad del conflicto, la *Royal Navy* contaba con 300 buques (entre los que se hallaban las primeras barcasas o *flatboats* para desembarco de tropas)³⁰⁹ y un aproximado de 80,000 hombres en acción. Estos números se refuerzan con el hecho de que durante dicho conflicto pocos barcos ingleses fueron hundidos, en cambio, cerca de 1,165 buques mercantes franceses fueron tomados presos.³¹⁰ Pero eso no es todo. A partir de 1761, para hacer más seguras las operaciones, los británicos desarrollaron la práctica del revestimiento de cobre en la obra viva de los buques que navegaban a las Indias Occidentales, lo que permitió proteger los cascos de sus navíos del desgaste producido por el molusco de aguas cálidas *Teredo navalis* y realizar viajes más largos, sin necesidad de regresar a puerto para su mantenimiento. Otro acierto de la estrategia militar general fue crear líneas de operación altamente organizadas. Específicamente en la estructura de mando naval, por un lado, se limitó la libertad operacional de los comandantes, obligándolos a seguir planes tácticos específicamente detallados por el Almirantazgo, y por

³⁰⁶ Para más del tema, véase Christian Buchet, *The British navy, economy and society in the Seven Years War*, Gran Bretaña, Boydell Press, 2013, capítulo I.

³⁰⁷ Clayton, *Tars. The men who made Britain rule the waves*, p. 135.

³⁰⁸ Buchet, *The British Navy, economy and society...*, p. 253.

³⁰⁹ Probadas por primera vez en el Támesis en 1758, diseñadas para llevar 50 hombres con sus armamentos, Clayton, *Tars. The men who made Britain rule the waves*, p. 190.

³¹⁰ Richard Middleton, "Naval Administration in the age of Pitt and Anson, 1755-1763", en Black y Woodfine, *The British navy and the use of naval power...*, pp. 112, 115, 123.

el otro, se delinearon claramente sus funciones y responsabilidades en relación con las fuerzas del ejército.³¹¹ Con el poder naval renovado, Gran Bretaña pudo obtener grandes ganancias en los territorios ultramarinos y conquistar importantes puestos americanos al norte, como Quebec y Montreal.

La experiencia bélica de esta primera mitad de siglo llevó al país a experimentar transformaciones significativas en otros ámbitos. El desarrollo agrícola interno y el éxito de la política de expansión del mercado ultramarino internacional, permitieron el crecimiento económico y el financiamiento de los gastos de guerra para la obtención de riqueza y poder, en una política que tiempo atrás sólo pudo ser imaginada por hombres de Estado y almirantes como Cromwell, Carlos II y Edward Vernon, hasta concretarse finalmente con la figura del gran estratega William Pitt *el Viejo*,³¹² primer ministro de Gran Bretaña durante la Guerra de los Siete Años, quien logró ligar el poder naval a la conquista de los emplazamientos de América y el desarrollo comercial y político de sus colonias.³¹³ En este sentido, el fin de la guerra significó para el Imperio británico el control del comercio ultramarino a nivel global, tras arrebatar Canadá y las Islas Orientales de la India a Francia, así como una parte de la Florida a España,³¹⁴ a cambio de la devolución de La Habana y Manila. La clave del éxito fue la mencionada política de agua azul, llevada hasta el final mediante la retención de aliados europeos (como Hannover y Prusia) para desviar los recursos de Francia hacia una costosa campaña³¹⁵ y el crecimiento paralelo del poder naval.

La *Royal Navy* continuó en expansión, no sin que la administración entrara en un periodo de dificultades pese a las victorias, debido al gran esfuerzo económico que implicó la guerra. Al coronarse Jorge III en 1760, Pitt presentó su renuncia después de que sus posturas políticas fueran rechazadas por el rey y su gabinete. Una serie de secretarios de Estado le siguieron en el puesto, poco interesados en la política naval y en las estrategias que habían distinguido al mandato del *Viejo*. El extraordinario triunfo que constituyó la pasada guerra había alterado la perspectiva estratégica de Gran Bretaña. Con el creciente interés de un mundo más allá de Europa, se buscó realizar expediciones con fines científicos y geográficos en el Pacífico, como la de James Cook (en 1768 y 1772-1775), y en el Ártico, la de Constantine Phipps en 1773, a fin de explorar las nuevas latitudes y descubrir sus posibilidades. Por primera vez se llegó a creer

³¹¹ Buchet, *The British navy, economy and society...*, p. 5.

³¹² Rodger, *The command of the ocean...*, p. 290.

³¹³ Pitt también creía que Gran Bretaña debía ser lo suficientemente fuerte para dar “ley a las naciones” e imponer su hegemonía. Marie Peters, “The myth of William Pitt, Earl of Chatham. Great imperialist. Part I: Pitt and imperial expansion, 1738-1763”, *Journal of Imperial and Commonwealth History*, XXI, enero de 1993, p. 55.

³¹⁴ P. J. Marshall (dir.), *The Oxford history of the British Empire: Volume II: The eighteenth century*, Oxford, The Oxford University Press, 2001, p. 1, 8.

³¹⁵ Estrategia que casi se va a pique debido a las complejidades de la diplomacia europea y la debilidad militar de los enemigos de Francia.

que las colonias americanas eran una fuerza en sí mismas, una unidad económica valiosa, más allá de su importancia como fuente de comercio, por lo que se dispuso una serie de reformas para sacarle provecho.³¹⁶ El Parlamento impuso la elevación de impuestos mediante el acta de 1765 y en la Declaratoria de 1766 pronunció su poder para “unir las colonias y los pueblos de América, súbditos de la Corona de Gran Bretaña, en todo los casos concernientes”.³¹⁷ Aquellas imposiciones parlamentarias reflejaban la desesperada situación que enfrentaba el poder fiscal británico,³¹⁸ y provocaron que los colonos se negaran a acatar las disposiciones de la metrópoli e iniciaran la lucha por su independencia en 1775. El poderío naval demostrado en la Guerra de los Siete Años no significó mucho ante esta guerra “interna”, muy costosa para Gran Bretaña, que se vio incapacitada para derrotar las tropas rebeldes en tierra gracias a la ayuda militar y financiera que éstas recibieron de Francia y España,³¹⁹ al éxito de los corsarios enemigos que le hizo perder numerosos buques y provocó graves problemas financieros,³²⁰ y a la negativa de muchos británicos, especialmente comandantes de la armada, así como almirantes y oficiales al servicio en Norteamérica, de participar en un conflicto que consideraban fratricida, dividiendo al reino en opiniones encontradas como nunca lo había hecho antes.³²¹

En 1780, en pleno conflicto con sus colonias, Gran Bretaña enfrentó una crisis diplomática y estratégica frente a los poderes bálticos. Rusia y sus aliados Dinamarca y Suecia, se aliaron en la llamada Liga de la Neutralidad Armada (*Armed Neutrality League*), con el fin de proteger el comercio marítimo de sus naciones de las implicaciones de la guerra con América, pues se negaron a reconocer los bloqueos costeros que Gran Bretaña pretendía imponer a Francia, España y Norteamérica. Por su parte, los Países Bajos, aunque no pertenecían a la Liga, continuaban dominando el comercio báltico al suministrar a los puertos europeos y americanos libremente, al tiempo que proporcionaban ayuda a los rebeldes en América, lo que provocó que Gran Bretaña les declarara una guerra que duraría cuatro años. Este nuevo frente de dificultades se sumó al aislamiento que el gran coloso atlántico había adquirido con respecto a sus antiguos aliados tras la Guerra de los Siete Años. En cierto sentido, si ésta última había demostrado el poder fiscal-militar del Estado inglés, la guerra con Norteamérica reveló sus limitaciones.³²²

Al término del periodo de guerras, y pese a las interminables deudas y la pérdida de buena parte de las posesiones coloniales americanas, la administración de la marina aún era fuerte y capaz de reforma y

³¹⁶ Rodger, *The command of the ocean...*, p. 327.

³¹⁷ Marshall (dir.), *The Oxford history of the British Empire...*, p. 11.

³¹⁸ Brewer, *The sinews of power...*, p. 142.

³¹⁹ David Syrett, “The failure of the British effort in America, 1777”, en Black y Woodfine, *The British navy...*, p. 175.

³²⁰ Brewer, *The sinews of power...*, p. 198.

³²¹ Véase *ibíd.*, p. 143.

³²² Brewer, *The sinews of power...*, p. 142.

renovación, de manera que a partir de 1784, el nuevo primer ministro de Estado, William Pitt *el Joven*, hijo del ambicioso y enérgico Pitt, se dedicó, entre otras cosas, a la restauración del sistema naval, evitando en lo posible reducir los gastos de la marina e incluso aumentando los recursos humanos a unos 18 000 en ese primer año, y a 20 000 hombres para 1788. Buscó además asegurar un monto importante para la construcción naval, mientras que el comercio trasatlántico continuó fluyendo y creciendo, incluso con la Norteamérica independiente,³²³ ya que ésta carecía de una producción industrial como la británica. Pero muy pronto, su regencia se enfrentaría a la nueva amenaza que constituía la Francia revolucionaria, y al mismo tiempo, al complicado manejo de las flotas en el año de 1797.

Pero no hay que adelantarse. Para Gran Bretaña, como para muchos otros Estados de aquel tiempo, las guerras, fuesen victoriosas o no, podían ser el incentivo para hacer crecer sus instituciones militares o por lo menos para plantear su reorganización y perfeccionamiento. Si bien la tendencia a aumentar el poder militar era una característica de los imperios europeos poderosos, la particularidad de Gran Bretaña era que gastaba poco en los asuntos civiles, y fundamentalmente en la guerra, el 75 y el 85% del gasto anual se iba al ejército, armada y artillería o para pagar las deudas de guerras anteriores, manteniendo como prioridad el gasto militar de la marina, incluso más que las Provincias Unidas en su periodo inicial y la monarquía francesa al final, que hallaron grandes dificultades para sufragarlo. Según Brewer, a gran Bretaña le ayudó que su economía se mantuviera relativamente estable entre finales del siglo XVII y la ascensión de Jorge III. Después de 1760 hubo un lento incremento en los precios y para 1780 eran 25% mayor que veinte años antes. El historiador considera también que la población había crecido 46% entre la Gloriosa Revolución de 1688 y el final de la guerra con América, aumentando el gasto en 600% en los precios constantes, por lo que el crecimiento en el gasto público *per cápita* era relativamente bajo.³²⁴ Según Patrick O'Brien, el periodo entre la Gloriosa Revolución y la posterior derrota de Napoleón en Waterloo se caracterizó por un crecimiento vigoroso de la economía británica y de su Imperio, como se ha venido diciendo, gracias a su creciente agricultura, mano de obra industrial y comercio transcontinental.³²⁵

Al estallar la Revolución Francesa en 1789, ante la desintegración política del mayor rival de Gran Bretaña, parecía que las perspectivas internacionales le serían favorables, pero en 1792 estalló otra guerra de grandes proporciones. Prusia y Austria se unieron en una ofensiva para detener a los revolucionarios franceses y cuando un año después estos últimos invadieron los Países Bajos austriacos, le declararon la

³²³ Rodger, *The command of the ocean...*, pp. 362, 367, 378.

³²⁴ Brewer, *The sinews of power...*, pp. 38-40

³²⁵ Patrick K. O'Brien, "Inseparable Connections: Trade, Economy, Fiscal State, and the Expansion of the Empire, 1688-1815", en Marshall (dir.), *The Oxford history of the British Empire...*, p. 53.

guerra a Gran Bretaña. Sin embargo, como se verá más adelante, para entonces la marina francesa se hallaba en caos debido a que los puertos principales habían sido tomados por radicales de la facción Jacobina, quienes influyeron de manera negativa en la disciplina y organización de la marina.³²⁶ Bajo estas circunstancias, difícilmente la Francia revolucionaria podía aventajar a su enemigo en alta mar, lo que se corroboró en episodios como la victoria táctica de la Flota del Canal sobre la francesa en 1794 y el intento fallido de Francia de invadir Gran Bretaña a través de Irlanda en 1796 (debido sobre todo a mal clima), así como la constante pérdida de buques capturados por los británicos, además del hundimiento o naufragio de otros tantos. Sin embargo, pese a la serie de victorias que Gran Bretaña coleccionó en los primeros años de la década de 1790, incluyendo la captura de la flota española en San Vicente en 1797, no todo le era favorable. La amenaza de invasión prevalecía; un grupo de asalto francés desembarcó en Gales, lo que desencadenó una crisis financiera en Londres. Entre sus planes se hallaba combinar la flota atlántica de Francia, con las flotas españolas y holandesas para invadir las islas británicas, lo que facilitarían los levantamientos de rebeldes irlandeses. En la primavera de 1797, la inteligencia británica reveló que la flota holandesa se reunía. El escenario forzó a las flotas británicas a concentrarse en aguas territoriales.³²⁷

Una crisis económica y política interna (con la oposición del partido radical, a favor de la paz con Francia) amenazaba la capacidad del gobierno de continuar la guerra. Pese a la insistencia de *el Joven* de abrir negociaciones de paz con Francia, el monarca prefirió continuar. Las consecuencias se resintieron en el país: escasez general de productos básicos y aumento de precios en más de un tercio de los niveles de 1790. La inflación fue particularmente dura con los marineros y sus familias, a quienes se les debían sueldos atrasados, además de que estos últimos no habían subido desde hace más de un siglo,³²⁸ como se verá en detalle en el siguiente capítulo. Por lo mismo, la desertión aumentaba día con día. En este contexto arribaron las peores noticias posibles: la Flota del Canal en el puerto de Spithead se había amotinado.³²⁹ Los ánimos no podían ser más negativos. Edmund Burke, reconocido político y escritor irlandés de la época, escribió al respecto: “Nuestra única esperanza es rendirse al enemigo. Si ellos demandan el pueblo de Portsmouth por precaución le será cedido, así como nuestra Marina de Guerra, que ya ha perecido con su

³²⁶ Rodger, *The command of the ocean...*, pp. 367, 426-427.

³²⁷ Steven Pfaff, Michael Hechter y Katie E. Corcoran, “Attaining Solidarity in High-risk Collective Action: The Nore Mutiny of 1797”, ponencia presentada en la reunión anual de la American Sociological Association, Colorado Convention Center y Hyatt Regency, Denver, <<https://sociology.ucdavis.edu>>, p. 8. Véase también Jonathan Dull, *The age of the ship of the line*, Lincoln, University of Nebraska Press, 2009, pp. 123-150; y Rodger, *The command of the ocean...*, 2004, p. 429.

³²⁸ Pfaff, *et. al.*, “Attaining solidarity in high-risk...”, p. 9.

³²⁹ *Ibíd.*, pp. 438, 441.

disciplina para siempre”.³³⁰ Más allá de este pensamiento negativo, inspirado por un momento de verdadera crisis de la *Royal Navy*, lo cierto es que aunque con dificultades, entre conciliaciones y mano dura, pronto el Almirantazgo logró restaurar el orden, y las flotas británicas estuvieron nuevamente preparadas para acumular triunfos frente a sus adversarios, hasta lograr consolidarse como la marina de guerra más poderosa del mundo a principios del siglo XIX.

³³⁰ “Our only hope is a submission to the enemy. If they demand Portsmouth as a cautionary town it will be yielded to them; and as to our Navy, that has already perished with its discipline forever”, citado en Rodger, *The command of the ocean...*, 2004, p. 441.

II. EL SERVICIO EN LAS FLOTAS DE GUERRA

For a philosopher, a student of human nature, what could be better? says Stephen of naval life. The subjects of his inquiry shut up together, unable to escape his gaze, their passions heightened by the dangers of war, the hazards of their calling, their isolation from women and their curious but uniform diet. And by the glow of patriotic fervor... A ship must be a most instructive theater for an inquiring mind.

Stephen Maturin en Patrick O Brian, *Master and Commander*, 1970

Reclutamiento y manejo de las escuadras

Las marinas de guerra del siglo XVIII se componían en promedio por hombres jóvenes en sus veintes y treintas, y la británica en especial, por un gran número de muchachos de menor edad.¹ Los motivos por los que se incorporaban en los diferentes servicios navales dependían de las circunstancias particulares de su contexto social y laboral, pero también de las necesidades de cada Estado y sus instituciones militares. Ya vimos cómo en un circuito bélico mundial como el que caracterizó la centuria, fue un constante problema mantener dotaciones suficientes de hombres para las flotas de guerra. Por lo que para garantizar una oferta regular de tripulaciones, desde los primeros años del siglo XVII diferentes monarquías europeas, entre ellas la sueca y la danesa, así como la española y francesa, establecieron sistemas oficiales de reclutamiento de gente de mar. En España, las primeras medidas se pusieron en práctica a partir del interés de gentiles hombres como el comandante de la armada Alonso Pérez de Guzmán y Sotomayor, duque de Medina Sidonia, y en menor medida de Felipe III, y posteriormente con más eficacia como parte del ambicioso programa del conde-duque de Olivares (valido del rey Felipe IV) para el rearme naval y la reactivación de las flotas de guerra y corso que operaban en el Mar del Norte. Mientras que en Francia, como se sabe, se instauraron por primera vez las bases de un método formal con el cardenal Richelieu. Estos primeros sistemas fracasaron y aunque en Francia la inscripción marítima establecida nuevamente en

¹ Por ejemplo, en el año de 1793, de 100 oficiales que pasaron su examen de guarda marina en la *Royal Navy*, por lo menos 38 no eran mayores de doce años cuando fueron por primera vez al mar. Cuatro eran menores de ocho y el más joven tenía menos de cinco años. Por otra parte, el capitán y novelista, Frederick Chamier, comandó por primera vez un bote para una operación anfibia a la edad de trece años y a su regreso lo felicitó su capitán: "Eres un marinero ahora; has estado borracho, en lo alto del aparejo y en acción. Saca tus manos de los bolsillos, joven, o deberé ordenar al reparador de velas que te los cosa" ("you are fairly a sailor now; been drunk, been aloft, and been in action. Take your hands out of your pockets, youngster, or I shall order the sailmaker to stitch them up"), Frederick Chamier, *The life of a sailor*, vol. 1, Londres, J & J. Harper, 1833, p. 24; véase Rodger, *The command of the ocean...*, pp. 507 y 508.

época de Colbert pervivió con ciertas reformas hasta el siglo XVIII, en España la matrícula reinstaurada por Felipe IV en 1625 y al poco tiempo frustrada, no se conformó de nuevo hasta el siglo XVIII siguiendo el modelo francés.² Por su parte, desde alrededor de 1664 los ingleses operaban con la leva de enganche, señalada en la mayor parte de la historiografía como injusta debido a su carácter forzoso; aunque como se verá a continuación, tanto el sistema español como el francés, implicaron cierta imposición y en tiempos difíciles ambos países recurrieron también a reclutamientos obligatorios.

La matrícula de mar

En el capítulo anterior se vio cómo durante el siglo XVIII, para Estados como España y Francia, las guerras continentales eran una preocupación primordial y el ejército constituía el elemento vertebral del poder militar, mientras que la marina ejercía esencialmente las operaciones de transporte de tropas, salvaguarda de rutas de abastecimiento, operaciones de bloqueo y daño al comercio marítimo enemigo. Según Jesús Padrells Nadal, pese al visible crecimiento del poder naval inglés, en las audiencias europeas permanecía la idea de que la guerra naval, a diferencia de la protagonizada por los ejércitos, era mucho menos eficaz porque no se traducían en ningún dominio territorial seguro.³ No se olvide, tampoco, que era costosa⁴ y mucho más impredecible que la de tierra debido a las condiciones marítimas y los fenómenos climáticos. En España, la alta nobleza estuvo prácticamente ausente del mar, en comparación con su presencia en el ejército, escenario por esencia idóneo para buscar el honor y la gloria, justo donde los cargos de oficiales continuaban heredándose por venalidad. Quizás, como dice Antonio Morales Moya, esta preferencia se debió a “los sacrificios propios de la vida naval y las dificultades de su preparación técnica”, para lo que no cualquier aristócrata estaba dispuesto. En cambio, era la media y baja nobleza, la hidalguía, quien ocupaba los altos rangos de las plazas militares navales, incentivada por el despertar de una mentalidad popular que identificaba las actividades bélicas con los altos valores de la caballería, una oportunidad para el éxito personal: “La guerra [...] es, al igual que el duelo, la actividad del ‘noble’ por excelencia, en la que el individuo llega a superarse, a diferencia de la gente común”;⁵ si bien con la introducción de las reformas borbónicas, los principales puestos se hallaban en competencia también con la administración militar de

² José Manuel Vázquez Lijó, “La matrícula de mar y sus repercusiones en la Galicia del siglo XVIII”, *Obradoiro de Historia Moderna*, núm. 15, 2006, p. 293.

³ Padrells Nadal, “La formación de la Marina Española...”, p. 45.

⁴ Los costos capitales de convertirse y permanecer como potencia naval fueron muy altos, incluso más que mantener un ejército poderoso. Storrs, *The fiscal-military State...*, p. 45.

⁵ Antonio Morales Moya, “Milicia y nobleza en el siglo XVIII. Apuntes para una sociología de las armas y de la nobleza en España”, en *Cuadernos de Historia Moderna*, núm. 9, 1988, pp. 122, 135-136.

origen civil. Como sea, según Javier de Salas en su *Historia de la Matricula de Mar y examen de varios sistemas de reclutamiento marítimo* (1870), siguiendo algunas opiniones críticas de miembros de la oficialidad naval y de la Corona de principios del siglo XIX, como el ministro José Vázquez Figueroa, para el Estado español el servicio del ejército era en definitiva más valioso que el de la marina. Dicha preferencia se reflejaba, por ejemplo, en el pago casi siempre puntual de los sueldos de los oficiales del ejército, lo que no ocurría con los de la marina, por lo que algunos de estos últimos preferían cambiarse al primero.⁶ La apreciación de Vázquez Figueroa recuerda la del capitán de fragata Manuel de Guirior, quien en un informe redactado alrededor de 1769, disertó acerca de las condiciones del personal de la armada, al que juzgó más desfavorecido que el del ejército.⁷

Si así lo era para la oficialidad, ni qué decir para los marineros comunes. La percepción de que el oficio militar naval era peligroso y mal remunerado existía desde el siglo XVI. Desde entonces había resistencia a la leva de carácter “voluntario” que la Corona pretendía realizar (sin ser todavía un sistema formal de reclutamiento), especialmente en los puertos de Guipúzcoa y Vizcaya, donde las autoridades eran reacias a entregar a sus hombres de mar. Ante tal negativa, la Corona buscó otorgar privilegios especiales a los reclutas, como servir en buques construidos en los puertos de sus provincias para mayor comodidad, como fue el caso de los vascos en 1583, o que el reclutamiento se realizara solamente en una provincia, como se planteó para Guipúzcoa en el año de 1587. Los hombres de esta última región eran reconocidos por ser marineros y pescadores experimentados en Terranova. Esto mismo los hacía muy solicitados también por las flotas neerlandesas, francesas e inglesas, por lo que ante la competencia, la Corona tenía razones de sobra para otorgarles consideraciones especiales.⁸ Pero los motivos para evitar la leva real eran justificados, como se menciona en una instancia que las autoridades de Guipúzcoa dirigieron a Felipe II en 1589: a los marineros de la armada se les pagaba muy mal, por lo que no les alcanzaba para sustentar a sus familias, además de que tenían que servir de soldados llegando el momento, por lo que en realidad tenían dos oficios. De manera que para que “se animaran” a servir al rey, pedían que se les pagara antes de salir al mar (desde el día que se alistasen), y se les armara y vistiera como lo requería la dignidad del servicio. También exigían que el reclutamiento lo hicieran los maestros, en vez de los ministros de

⁶ Francisco Javier de Salas, *Historia de la matrícula de mar y examen de varios sistemas de reclutamiento marítimo*, Madrid, Imprenta de T. Fortanet, 1870, pp. 85, 219-220, 233-241, 246.

⁷ “Informe de Don Manuel de Guirior, sobre la dificultad de formar bien una propuesta que se le encargó para Capitanes de Navío y de Fragata, según el estado en que estaba la Armada”, AGMAB, ms. 473, f. 233; véase E. Zudaire Huarte, “Don Manuel de Guirior. Teniente General de la Real Armada”, en *Revista de historia Naval*, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, Armada Española, Año II, núm. 4, 1984, pp. 62-63.

⁸ De Salas, *Historia de la Matricula de Mar...*, pp. 56, 59, 102-105.

marina, y de buena gana, pues con el acostumbrado rigor sólo conseguían amilanar los ánimos de los marineros, por lo que estos preferían buscar otros modos de vivir, e incluso huir de la provincia si era necesario. Otra demanda era la mejora de las vituallas, para evitar “la mortandad que los malos bastimentos ocasionaban en las expediciones”, que se les dieran licencias para visitar sus casas al final del viaje y “que por entero les corra el sueldo” desde que fuesen despedidos del servicio hasta el día en que regresasen a su hogar, aparte de que la munición y pólvora fuera pagada por el rey y no por los marineros como era costumbre. Finalmente, se requerían garantías para los que muriesen o enfermasen a bordo.⁹ Aunque las reclamaciones eran todas justas, persistía la negación de derechos básicos incluso asentados en las ordenanzas para las armadas del mar Océano, flotas de Indias etc.¹⁰ A causa de ello, para los hombres de mar el servicio en las flotas de guerra era un oficio peligroso y poco redituable económicamente, y su carácter forzoso continuaba siendo motivo para un mayor rechazo. En definitiva, crear una leva voluntaria implicaba muchas dificultades para el Estado.

El mismo problema ocurría en las flotas de galeras mediterráneas. Los remeros, por ejemplo, en un inicio recibían salarios cada dos meses, pero con el paso del tiempo aumentó la negativa a alistarse voluntariamente debido a lo bajo de los sueldos, su retraso y al temor a los enemigos, por lo que la Corona realizó levas forzosas, principalmente en los puertos de Granada.¹¹ Aunque, según Ricardo Cerezo Martínez, durante el siglo XVI, los voluntarios también conformaban las tripulaciones de los bergantines mediterráneos,¹² en las cuales no había ni forzados ni esclavos,¹³ esto parece haber sido una excepción, pues se puede ver que durante los dos siglos siguientes, la escasez de personal voluntario, tanto de oficiales, como de marineros, fue un continuo en todas las flotas de guerra españolas.

El mayor problema del Estado era por tanto, establecer un sistema de reclutamiento eficaz. A mediados de 1606, algunos hombres entendidos en los asuntos de la marina, como el duque de Medina Sidonia y Domingo de Echeverri, propusieron varias opciones elementales: pago puntual, comodidad y buenos tratos para los marineros, así como la creación de una milicia con sueldo para que sirviera de reserva, creada a partir de marinos y oficiales provenientes de la mercante para ser generales y almirantes de flotas y armadas. Por su parte, el entonces rey Felipe III planteó recoger en Guipúzcoa y Vizcaya muchachos pobres de 12 a 16 años, educarlos en seminarios, y entregarlos a maestros de navíos y dueños

⁹ 1589, AMN, VP, doc. 13, leg. 4, en De Salas, *Historia de la Matrícula de Mar...*, pp. 60-61.

¹⁰ De Salas, *Historia de la Matrícula de Mar...*, pp. 62-63.

¹¹ Esteban Mira Caballos, “La Armada del Reino de Granada (1492-1550): apuntes para su historia”, en *Revista de Historia Naval*, Instituto de Historia y Cultura Naval, Armada Española, núm. 68, año XVIII, 2000, p. 52.

¹² Propulsados a remo y con aparejo latino.

¹³ Ricardo Cerezo Martínez, “La táctica naval en el siglo XVI”, *Revista de Historia Naval*, núm. 2, año I, 1983, p. 38.

de pinazas, y después de los años correspondientes de servicio, embarcarlos en los navíos reales.¹⁴ Nada de esto se llevó a cabo formalmente hasta algunos meses después, cuando el monarca finalmente expidió las *Ordenanzas para las Armadas del mar Océano y Flotas de Indias* (Ventosilla, 4 de noviembre de 1606), mismas que fueron ampliadas por Cédula Real del 22 de enero de 1607, lo que constituyó un primer intento para establecer un sistema formal. Entre los privilegios prometidos en ellas se hallaban, en teoría, el buen trato y el pago puntual, licencias para invernar (regresar a sus casas durante la estación), la posibilidad de embarcarse en naves construidas en sus provincias, jubilarse después de 20 años de servicio, así como portar armas y extravagancias como cuellos de camisas, valonas, coletos de ante, etc.¹⁵ En otra Real disposición del 5 de octubre de ese mismo año se solicitaba a los pueblos de Guipúzcoa que formasen una matrícula de sus marineros eficaces sin excepción, con la prohibición de pescar a los que no estuviesen en las listas, ni de viajar en la provincia sin licencia del corregidor del rey una vez reclutado. Claro está, la disposición fracasó debido al rechazo de la Junta de aquella provincia, la cual argumentaba que se pisoteaban sus fueros y coartaban sus atribuciones municipales. Sin duda, la oposición de los territorios vascos fue uno de los mayores obstáculos a los que se enfrentó el sistema desde un inicio; empero, también incidieron cuestiones demográficas y económicas como el despoblamiento de las costas del reino y la disminución gradual del comercio marítimo, lo que provocó la escasez de gente de mar para la guerra. A principios del siglo XVII, las costas de Guipúzcoa fueron testigo del desplazamiento de cientos de hombres que partieron en la búsqueda de una mejor fortuna al Nuevo Mundo y otras naciones; e incluso en contra de las prohibiciones, muchos se enrolaron en buques de bandera extranjera. Los que quedaban continuaron eludiendo la matrícula y ejercían la industria del mar cuando se ausentaban los ministros de las levadas. Ante la falta de reclutas y la reticencia de las autoridades de entregar a sus marineros, se obligaba a embarcarse a gente que no sabía nada de faenas marítimas, como aldeanos, campesinos y trajineros.¹⁶

Felipe IV volvió a instaurar la matrícula el 31 de octubre de 1625, con carácter obligatorio y particular distinción de “los que son pilotos o lo han sido, o han tenido oficios de mandadores en los navíos, los que son marineros ordinarios y grumetes, y los que son calafates, carpinteros, y toneleros, y todos los que son artilleros, o han sido y han navegado, y el tiempo que ha que lo usan: los arráeces de embarcaciones menores y barcos de reino, y marineros de ellos y pescadores, con la misma distinción de tiempos, que se

¹⁴ De 2 de septiembre de 1606, San Lorenzo, AMN, FN, tomo VIII, núm. 34; véase De Salas, *Historia de la Matrícula de Mar...*, pp. 67-78.

¹⁵ Fernández Duro, *Historia de la Armada española...*, vol. III, p. 426.

¹⁶ De Salas, *Historia de la Matrícula de Mar...*, pp. 74-77, 89-91, 97-98, 101-102, 105.

han ocupado, en estos oficios [...]”.¹⁷ Un nuevo fracaso se podía vaticinar al leer que a cambio de servir “a Dios, por honor”, no se ofrecía ningún incentivo material considerable, fuera de una serie de franquicias de carácter militar, como la exención de reclutar para el ejército¹⁸ y de alojar milicia en sus hogares —lo que entonces era una costumbre molesta para las familias, sobre todo cuando los hombres se hallaban en alta mar—, así como de cierto beneficio económico preferencial para las tripulaciones de las flotas de Indias.¹⁹ La nueva matrícula tuvo poco éxito puesto que un año después se expidió otra que ofrecía supuestos privilegios “especiales” para los que se apuntaran voluntariamente: no podían ser ejecutados ni presos por deudas, ni sus barcos, vestidos o las camas de sus mujeres embargados, podían portar armas (aun con campana de queda) y exentarse de hospedar soldados y otros huéspedes en sus casas. En realidad poco había de nuevo o ventajoso, por lo que ante la invitación del rey para “que todo oficio y servicio de la mar [...] no sea un impedimento para gozar de todos los actos de nobleza con la misma honra y calidad que los soldados que me sirven en la infantería”, la Junta de la Diputación de Guipúzcoa respondió indignada que “los marineros de esta costa, como son tan hidalgos no desean más honores de los que tienen y en las Juntas que se han hecho sólo piden que S. M. les mande cumplir lo de las invernadas [...]”.²⁰ Esto último al parecer tampoco se pudo formalizar, por lo que dicha matrícula tuvo que declinar, abandonando la inscripción y actualización de listas que se practicaban al menos en Galicia, Asturias y en las costas de Granada y Murcia. En contraste con las obligaciones y prohibiciones designadas a los matriculados, faltaban incentivos y la Corona incumplía en el pago de sus sueldos, anticipaciones y otros derechos, lo que ocasionó la rotunda caída del sistema, aunque en ello también influyó la debilidad de la estructura administrativa en los distritos costeros para atender los asuntos marítimos.²¹

Tras la Guerra de Sucesión Española y ante la necesidad de contar con una mayor reserva, se intentó restituir nuevamente la matrícula. Por experiencias pasadas, en las que fue notable la resistencia por parte de las autoridades locales y de la población cuando las levas las llevaban a cabo los representantes del rey,

¹⁷ *Ibid.*, pp. 101, 108-109.

¹⁸ Las levas o quintas para el ejército (un recluta por cada cinco vecinos sorteados) también tenía un carácter forzoso y fueron instauradas por Felipe V en 1702, originando grandes resistencias en los municipios sobre todo, en los de la Corona de Aragón. Francisco López, “La medicina e higiene militar...”, p. 134. Para más, véase Cristina Borreguero Beltrán, *El reclutamiento militar por quintas en la España del siglo XVIII: orígenes del servicio militar obligatorio*. Valladolid, Universidad de Valladolid, 1989.

¹⁹ Vázquez Lijó, “La matrícula de mar...”, p. 293.

²⁰ Diputación, 9 de julio de 1627, AMN, VP, núm. 65, f. 4, en De Salas, *Historia de la matrícula de mar...*, pp. 112, 117, 119.

²¹ Vázquez Lijó, “La matrícula de mar...”, pp. 293, 294.

se consideró que el mejor método era hacerlo a través de las cofradías de mareantes.²² Como ello no siempre fue posible, en algunas provincias no quedó más que hacerlo a través de los comisionados reales, quienes siguieron encontrando dificultades para lograr su cometido.²³ La Corona no dejó a un lado su pretensión de una matriculación voluntaria. En el anhelo de constituir un solo gremio con “libertades” y privilegios continuó prometiendo “ventajas” que apenas podía cumplir, como aquella referida en la Real Cédula del 29 de agosto de 1726, que no siendo ninguna novedad, prometía librar a los inscritos del sorteo de quintas para el ejército. Por las reiteradas ocasiones en que el entonces intendente Joseph Patiño expidió cédulas recomendando el cumplimiento de lo manifestado en dicha instrucción, se deduce que la obligación de entrar a los sorteos continuó,²⁴ así como las contradicciones que esto acarreaba. La desorganización se perpetuó, y sobre todo en circunstancias apremiantes, las flotas se conformaron con todo tipo de gente proveniente de levadas de carácter forzoso. A juicio de Acerra y Meyer, la matrícula difería apenas de la leva inglesa. Era también un sistema de forzado institucionalizado y codificado, con la excepción de que supervisaba un número considerable de personas sin experiencia en el mar.²⁵ Esto último se puede constatar en documentos como el escrito firmado en mayo de 1727 por algunos personajes locales de Villafranca, entre ellos el conde de Peñaflores, en el que se propone que cuando haya leva en la provincia de Guipúzcoa, para “alivio de las repúblicas marítimas” de aquella provincia, se recoja a los vagabundos y se destinen a servir en las armadas; así como la carta escrita por el ministro de Marina José Patiño al comisario Juan José Sereno, en junio de 1734, en la que le comunica que de los vagabundos que hay en el puerto de Cartagena, se han escogido dieciocho para servir en los buques bombardas,²⁶ lo que da una idea de la costumbre de embarcar todo tipo de gente para llenar las vacantes necesarias, sobre todo por parte de las provincias reticentes a entregar a su gente. Más adelante se verá como también la marina francesa recurrió a este método en tiempos desesperados.

En aquellos días, siguiendo el modelo de inscripción marítima francés, del cual hablaré más adelante, la matrícula funcionaba a partir de listas de inscritos por departamentos, a su vez divididos en partidos, que se organizaban en clases de marineros, artilleros y grumetes, cada uno fraccionado en secciones que

²² De tradición medieval, las cofradías de mareantes eran gremios de personas dedicadas al mar ubicadas en cada villa o ciudad costera. Véase Esteban Mira Caballos, “Aportes sobre las cofradías de mareantes de Sevilla y Cádiz en el siglo XVII”, en <estebanmira.weebly.com>, consultado en agosto de 2014.

²³ Pérez Fernández-Turégano, “La fiscalización económica...”, pp. 403-404.

²⁴ De Salas, *Historia de la matrícula de mar...*, pp. 162-164.

²⁵ Acerra y Meyer, *Marines et Révolution*, p. 31.

²⁶ El primero de 4 de mayo de 1727, Villafranca en AMN, VP, tomo IV, doc. 175; y el segundo del 11 de junio de 1734, AMN, San Ildefonso, Tomo XXXIII, doc. 83, f. 83.

cuando eran requeridas, salían a campaña por turnos.²⁷ La normativa de la matrícula adquirió mayor cuerpo en 1737 a partir de la *Ordenanza del Infante Almirante Felipe V*, con instrucciones para que se matriculara “toda la gente de mar de mis dominios, para reducirla a un grupo separado y distinguido con honras, franquezas y privilegios”. Fue precisamente esta orden la que selló las condiciones de la oficialidad y marinería durante el resto del siglo, al abrir las puertas de la institución no sólo a los nobles de todas las jerarquías que quisiesen imitar al Infante, sino a los vasallos ejercitados en la navegación, provenientes de todas las naciones, siempre y cuando fuesen católicos.²⁸ La nueva instrucción establecía límites de edad para matricularse entre los 14 y 60 años,²⁹ así como 30 años de servicio para el inscrito y su licencia al cumplir 60 años de edad; aunque en realidad este tiempo se reducía a alrededor de cuatro años en campañas alternadas, lo que no hubiera sido tan duro si no fuese por la mala organización de los buques y la falta de paga.³⁰ También estipulaba la reducción de los impuestos a los marinos, el derecho de monopolio de pesca y navegación de cabotaje y altura, todo esto y más, a cambio de la mencionada obligación de servir por turno y tras un reposo entre cada campaña.³¹ Pero prevaleció el incumplimiento de promesas, por lo cual en los años siguientes subsistieron los problemas de escasez de hombres. Aun en la Secretaría de Ensenada, que pretendió formalizar la matrícula intentando ampliar las facilidades para la selección de reclutas a partir de las ordenanzas de 1748, estas prácticamente reproducían los preceptos del Infante y en 1751, por su tendencia favorable a la burocracia, solo se adicionaron aclaraciones y ampliaciones de atribuciones a los intendentes y ministros de las provincias para el control de las listas.³²

Al respecto, en los ya mencionados *Varios puntos de gobierno*, específicamente en el apartado dedicado a la matrícula, el marqués de la Victoria no ocultaba la arbitrariedad concerniente a ésta, de la que culpaba abiertamente a los alcaldes de las provincias, quienes no permitían que los reclutas gozaran de los privilegios concedidos, y ello “porque la superioridad siempre ha suprimido a los humildes, o con el miedo o con la fuerza”, por lo tanto “no hay marinos”.³³ Pero, el panorama no era tan desolador para Ensenada, pues según su exposición de 1751, “estas providencias, como las de pagar puntualmente, socorrer las familias de los que se embarcan, y tratar bien a los extranjeros que acuden, producen ya sus efectos, pues antes no había marineros en los navíos que no fuesen por fuerza y hoy hay muchos

²⁷ González-Aller Hierro, “El navío de tres puentes...”, p. 72.

²⁸ De Salas, *Historia de la matrícula de mar...*, pp. 168, 170.

²⁹ Vázquez Lijó, “La matrícula de mar...”, p. 300.

³⁰ Indalecio Núñez Iglesias y Pedro Fernández Núñez, *El Coloquio de Brion*, Madrid, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1977, pp. 389-390.

³¹ Yusty Bastarreche, “Gobierno y Armada Española”, p. 107.

³² Núñez Iglesias y Fernández Núñez, *El Coloquio de Brion*, p. 392.

³³ Navarro, marqués de la Victoria, “Sobre las Matrículas de Marineros”..., pp. 203, 206.

voluntarios”.³⁴ Si hemos de creer al ministro, en sus tiempos hubo cierta mejora, por lo menos en cuanto a voluntarios, aunque parece haber sido gente desesperada, más interesada en cobrar las primas de enganche, por lo que a la primera oportunidad desertaban,³⁵ y aunque entre los voluntarios había buenos marineros, se caracterizaron por carecer de la disciplina y el entusiasmo de los cuerpos organizados.³⁶

Las cosas continuaron sin cambio hasta agosto de 1785, cuando el rey Carlos III mandó inspeccionar la función de la matrícula y efectuar lo necesario para su correcto funcionamiento. Esta vez, la tarea fue encomendada a oficiales de guerra en vez de los ministros (como había sido costumbre desde 1737), ya que eran los responsables directos de la eficiencia de la gente inscrita. Francisco de Salas afirma que los resultados fueron halagüeños, porque al divulgarse los propósitos de la Corona de cumplir las condiciones estipuladas y pagar a los que servían al rey, lo que se efectuó al momento y durante otros cinco años más, acudió a matricularse un número importante de hombres, considerando que se trataba de un país despoblado, sin comercio ni industria, y cuyo litoral se hallaba desolado por la continua emigración a las colonias americanas.³⁷ Aquí cabe detenerse para advertir que según un estudio sobre las procedencias de los hombres de las flotas españolas en las últimas dos décadas del siglo XVIII, la mayoría provenían de las regiones litorales (89%), siendo la predominante la cantábrica (con 56.1%, en su mayoría gallegos), seguida de la mediterránea (32.9 %, en su mayoría andaluces); mientras que sólo 11% provenían del interior. De todos estos, 89.4% eran nacidos o residentes de los territorios peninsulares de la Corona española, mientras que un 10.6% eran extranjeros o súbditos de territorios ultramarinos.³⁸

Para el año 1790, el sistema de reclutamiento parecía funcionar, pues se logró reunir dotaciones para 64 navíos, 40 fragatas y 100 buques, que pudieron armarse en tres meses. Pero este caso parece haber sido excepcional, y en 1793 la situación volvió a su camino habitual, consecuencia de la precipitación en las órdenes de alistamiento, de una política que obligaba a mostrarse con un aparato de fuerzas superiores a las que el reino podía sostener y al abandono histórico en que general se tenía al personal.³⁹ Cuando en aquel año se entró en guerra con la Francia revolucionaria, había una limitada oferta de matriculados y un primer armamento se realizó con tal premura que Hacienda no pudo pagar sus sueldos debido a

³⁴ Marqués de la Ensenada, Zenón de Somodevilla y Bengoechea, *Representación del marqués de la Ensenada a Fernando VI, sobre necesidad de aumentar el Ejército y la Marina: año 1751*, RBM, PN, MG, II/2890, fol. 187 r-234 r. Véase también Fernández Duro, *Historia de la Armada española...*, tomo VI, cap. XXI, p. 379.

³⁵ Vázquez Lijó, “La matrícula de mar...”, p. 319.

³⁶ Leopoldo Boado y González-Llanos, “Algunos aspectos de la Marina española en los años previos al combate de Trafalgar”, en *Revista de Historia Naval*, núm. 11, año III, 1985, p. 16.

³⁷ De Salas, *Historia de la matrícula de mar...*, pp. 209, 211.

³⁸ Alfredo Martín García, “Entre el mar y la muerte. Procedencias, condiciones de vida y mortalidad de los navegantes del Real Servicio (1776-1804)”, en *Espacio, Tiempo y Forma*, Serie IV, H. Moderna, t. 12, 1999, pp. 420-421.

³⁹ De Salas, *Historia de la matrícula de mar...*, p. 217.

necesidades más urgentes con el ejército.⁴⁰ Conforme avanzó la crisis bélica, aumentó la necesidad del voluntariado. En la Real Cédula de agosto de 1794, ante la insuficiencia de reclutas debido a que gran parte se ocupaban en el comercio y la pesca, Carlos IV manifestó que a fin de aumentar los armamentos marítimos para sostener la guerra, por exigirlo “la religión, la conservación de mis Reynos, y mi propio decoro”, se eximía a los voluntarios por diez años del sorteo de quintas para el ejército y las milicias, extendiéndose esta gracia a sus hijos en caso de fallecer antes de cumplirse el término; así como otros privilegios que en teoría se prometían a los matriculados como el socorro mensual a sus familias con la mitad de sueldo que les correspondía, invalidez tras ser inutilizados en el servicio, el sueldo para las viudas y familia si se moría en campaña, así como el derecho de pesca.⁴¹ Pero para variar, las promesas no se materializaron ante la conocida realidad del servicio.

Así que desde hace tiempo, las dotaciones de todas las flotas, en cualquiera de las posesiones de la Corona, se completaban con gente inexperta e indisciplinada. En noviembre de 1787, el comandante de Marina de Cartagena de Indias, Luis Arquedard, hacía una descripción de la casta de gentes que componían las flotas de guardacostas en aquel territorio, incluyendo la oficialidad y marinería de la administración. Como buen oficial formado por el sistema de la academia, en su opinión se trataba de gente de limitadas facultades que solían cometer excesos, por no estar formadas por las ordenanzas sino a “su antojo”; en fin, “aventureros e ignorantes” prestos a la desobediencia. Al carecer de “los rudimentos que franquea una mediana crianza” era imposible hacerles comprender sus principales obligaciones. Por todo ello, y por carecer de subalternos que le auxiliaran, el comandante se hallaba con la salud quebrantada, con continuas “indisposiciones de estómago” y experimentando “suma flaqueza” en su cabeza.⁴² Y así, décadas. “Gente de leva, entrando a bordo tan desnudos de ropa, como cargados de vicios”, señalaba el propio ministro Vázquez Figueroa poco más de veinte años después en sesión pública (1811). El panorama tan solo era reflejo de décadas de descuido, abandono y falta de interés institucional. A juicio del ministro, como también lo manifestaron en reiteradas ocasiones varios de sus contemporáneos, la Corona desatendía a la marina por proveer al ejército. El hombre se lamentaba que los reclutas se hallaran sucios, desnudos, enfermos (asolados por las epidemias) y por ser muchos provenientes de tierra, asustados por el mar “al que a sus rigores no se acostumbran”, por lo que los navíos figuraban una especie de presidios, y “horrorizados los honrados con tan funesto espectáculo, destrozado su corazón por la indigencia en la que

⁴⁰ Boado y González-Llanos, “Algunos aspectos de la Marina española...”, p. 15.

⁴¹ AHA, ZMM, P II G Reales Órdenes, leg. 40.

⁴² AGMAB/6, El, Documentos de aquella Marina, núms. 8-21, Cartagena de Indias, 2 de noviembre de 1787, exp. 8, ff. 1-4.

vivían sus familias, a las que no se les daba el socorro que se les había prometido, buscaban en la deserción el medio de buscar la vida”.⁴³

Como bien señala González-Aller Hierro, aunque teóricamente la matrícula fue un buen sistema y en ocasiones dio resultados favorables, al final naufragó, en primer lugar, debido a la necesidad de organizar grandes armadas para hacer frente a las sucesivas guerras en las que se vio envuelta España a partir de 1770; en segundo, a la falta de previsión y precipitación en su cumplimiento; y en tercero, a la falta de pagas y omisión de los preceptos en las ordenanzas que dejaba a los hombres y sus familias en graves condiciones.⁴⁴ El abandono siguió hasta que en 1820 la matrícula fue abolida y sustituida por un sistema no más eficaz de listas por sorteos y leva voluntaria, que atrajo nuevamente gran cantidad de gente sin conocimiento marino, experiencia y disciplina. Para entonces, el descontento y la insubordinación era tal, que para Salas fue la causa de motines que ocasionaron la pérdida de navíos como el *Asia* y el *Aquiles*.⁴⁵

La inscripción marítima

El también llamado “sistema de clases”, era el método de reclutamiento francés establecido desde tiempos de Colbert con la Ordenanza de Luis XIV para las armadas navales y arsenales de marina (*Ordonnance de Louis XIV pour les armées navales et arsenaux de marine*) de 1689. Los edictos establecían que los hombres de mar, oficiales y marinos de la ciudad o del campo, a partir de los 18 años, tenían la obligación de registrar su nombre en el departamento de su provincia correspondiente con el comité que realizaba el reclutamiento encabezado por oficiales del Estado. A partir de entonces, se les ordenaba estar listos para el servicio cuando se les llamara. El sistema dividía a los conscriptos en “clases” (según las provincias), cada una de las cuales estaba obligada a servir durante un año de cada tres, cuatro o cinco, dependiendo del tamaño del distrito al que pertenecía.⁴⁶ La inscripción marítima implicaba ciertos beneficios que el Estado se encargaba de proveer a fin de mantener una reserva disponible. Algunos eran la manutención con una parte del sueldo de los reclutas que no fuesen comisionados a los buques durante su año de servicio; su exclusión de determinadas faenas, así como la oportunidad de recibir dinero de la Caja de los Inválidos, fundación estatal para marinos lisiados y sus familias, así como las de aquellos perdidos en el mar.⁴⁷

⁴³ El ministro de la Corona a las cortes generales y extraordinarias, 5 de febrero de 1811, MM. SS. de V. Figueroa. T. H., en *Historia de la matrícula de mar...*, pp. 219-220.

⁴⁴ González-Aller Hierro, “El navío de tres puentes...”, p. 72.

⁴⁵ De Salas, *Historia de la matrícula de mar...*, pp. 280-281.

⁴⁶ Livre Huitième, Titre I, Art. I-XXXV y Titre II, Art. I-XXVI, de la *Ordonnance de Louis XIV pour les armées navales et arsenaux de marine*, París, Estienne Michallet, 1689, pp. 147-170.

⁴⁷ Acerra y Meyer, *Marines et Révolution*, pp. 30-32.

Pese a que en comparación con las otras marinas de guerra, el sistema de clases tenía la ventaja de una relativa “movilización” de los reclutas en pocos meses, lidiaba con varios conflictos, entre ellos las frecuentes capturas efectuadas por los enemigos, tanto de los buques de guerra, mercantes y de pesca, como sus tripulaciones, lo que desorganizaba rápidamente las clases. Tal fue la principal causa de que entre 1690 y 1715 el sistema quedara inutilizado. Hasta 1723, al inicio del ministerio de Maurepas, se restableció, aunque continuó siendo insuficiente para cubrir la cuota necesaria de hombres entrenados para la guerra.⁴⁸ Si bien en sus inicios el sistema funcionaba adecuadamente, cuando bastaba la movilización de una moderada cantidad de hombres, conforme se desarrolló el poder naval hacia la segunda mitad del siglo, aumentó a su vez la necesidad de un mayor número de reclutas —y no sólo en tiempos de guerra—, por lo que el sistema resultó limitado. En 1746, el ministro expresó así el problema: "se ha reconocido desde hace tiempo que la ejecución (del servicio) es imposible, sobre todo cuando el rey se ha hecho de armamento considerable; en efecto, esta clase de servicio mantiene, en la mayoría de los departamentos, sólo un cuarto del número total de marineros y en los demás el tercero, y en tiempo de guerra se está obligado a encargar para el rey o para la Compañía de Indias o para operaciones especiales, el envío de aproximadamente la mitad del total de los marineros que hay en el reino".⁴⁹

La escasez de hombres llevó a optar por otros medios de sustitución. En algunos casos se ponía en práctica una especie de leva forzosa, aunque de forma encubierta, entre las tripulaciones de los navíos de las riveras, especialmente de las desembocaduras al mar y principalmente entre el ejército —en particular los artilleros—.⁵⁰ En opinión de hombres como el almirante Charles Henri, conde d'Estaing, un tráfugo de la armada de tierra que actuó simultáneamente como general en jefe de las tropas terrestres y almirante de la escuadra durante la Guerra de Independencia Norteamericana, era “una quimera creer que hay que haber visto el mar al nacer y necesariamente haber pescado sardinas para aprender a no temerlo. Solamente hay que ser forzado a ello y haber probado un poco para tener éxito sin temor”, así como era

⁴⁸ Marie-Laure Goebbels, “Histoire du droit social de la marine”, en *Revista Crítica de Historia de las Relaciones Laborales y de la Política Social*, núms. 1-2, diciembre de 2010/enero de 2011, p. 17.

⁴⁹ “On a depuis longtemps reconnu que l'exécution (des anciennes ordonnances pour la publication de la classe de service) est impossible, surtout lorsque le Roy fait des armements considérables; en effet cette classe de service ne contient, dans la plupart des départements, que le quart du nombre total des matelots, et dans les autres le tiers, et on est obligé en temps de guerre de commander pour le Roy, ou pour la Compagnie des Indes, ou pour des opérations particulières, environ la moitié du total des matelots qu'il y a dans le royaume”, ADL, AMR, C 877, fol. 25, citado por Marie-Laure Goebbels, “Histoire du droit social...”, p. 18.

⁵⁰ Acerra y Meyer, *Marines et Révolution*, p. 31. Como mencionó Alexandre de Pouget: se pueden organizar en tres clases las formas de procurar de marineros necesarios para las flotas de guerra: voluntarios, a través del reclutamiento obligatorio (classement) y la leva de enganche (la presse). Alexandre de Pouget, *Mémoire sur les classes de la Marine, lu au Comité de la Marine de l'Assemblée Nationale, le 11 février 1790*, París, N.H. Nyon, 1790, p.17.

“ciertamente una charlatanería del Estado pretender que hay marineros como pintores y poetas” y “que todo hombre bien constituido” posee las facilidades necesarias para lograrlo.⁵¹

Al igual que ocurrió con la matrícula, la inscripción no dejó nunca de provocar reacciones adversas. A excepción de las provincias bretonas, la desobediencia colectiva alimentó la crónica ministerial durante los decenios que siguieron a la publicación de la instauración del sistema. Las razones económicas, junto con la defensa de los privilegios locales o señoriales ante la intrusión del poder central, la amenaza de las libertades colectivas y la dificultad para encontrar la población marítima necesaria, explican las constantes resistencias y desobediencias, no sólo de las tripulaciones, sino de las autoridades de las provincias. Tal continuó siendo la negación social a las clases que cuando los marinos del departamento mediterráneo de Aigues-Mortes fueron amenazados con ser conducidos a Tolón en 1784, se ocultaron en los bordes de los estanques y pantanos cercanos con la complicidad de la comunidad de la villa. Frente a estos episodios de desobediencia eran característicos, primero, las constantes amenazas (la prohibición de la pesca, por ejemplo) y después, el retroceso de las órdenes (amnistías a los amotinados, aumentos de sueldos, etcétera). En ocasiones, el Estado recurrió a métodos extremos como el embargo sobre los puertos y su cierre con el fin de poner mano sobre todos los marineros disponibles, como ocurrió en Bretaña en 1762 y en Dunkerque en 1781, o al igual que en España, forzó el alojamiento de la soldadesca con las familias de los marineros, como un medio de sanción ciertamente ineficaz.⁵²

Otra alternativa a las clases eran los *volontaires*, aunque estos siempre fueron un número menor, ya que el servicio naval tampoco era considerado tan respetable como el ejército, en el caso de los oficiales, para realizar una carrera, y en el de la marinería, simplemente para subsistir.⁵³ Sólo por dar un ejemplo, en 1755, cuando los oficiales generales de la marina eran 20, el ejército contaba con un sorprendente total de 786.⁵⁴ Se trataba del resultado, como ya se vio, de las preferencias políticas de Francia, enfocadas principalmente en los problemas continentales, dando prioridad al ejército, por supuesto, con un presupuesto mucho mayor.⁵⁵ Como consecuencia, la marina, poco preparada, careció de aciertos

⁵¹ Citado en Camille Couderc, *Revue historique*, París, Librairie Germer Baillière, 1876, p. 18.

⁵² Cabantous, *La vergue et les fers...*, pp. 84-86, 121-122.

⁵³ Cabantous recuerda la célebre copla “Adiós, querido camarada” (*Adieu, cher camarade*): ¡Y si me caso y tengo hijos/ Les romperé un miembro antes de que sean grandes/ Haré lo posible para ganar el pan/ El resto de mi vida ¡para que no sean marineros! (Et si je me marie et que j'aie des enfants/Je leur casserai un membre avant qu'ils ne soient grands/Je ferai mon possible pour leur gagner leur pain/ le restant de ma vie pour qu'ils ne soient pas marine!, Cabantous, *La vergue et les fers...*, p. 133.

⁵⁴ *Almanach Royal de 1755*, París, pp. 90-98, véase Pritchard, *Luis XV's navy...*, p. 64.

⁵⁵ Hugh Boscawen, *The capture of Louisbourg 1758*, Norman, University of Oklahoma Press, 2011, p. 82.

operacionales.⁵⁶ Ha de saberse que en tiempos de Luis XIV, era común que oficiales mercantes y comandantes de buques piratas sirvieran en la marina de guerra como voluntarios, pero esto comenzó a ser poco frecuente tras la muerte del Rey Sol. Como se mencionó en el capítulo anterior, el ministro Choiseul intentó revivir este concepto como una alternativa a las *gardes de marine*, y en una ordenanza de 1764 se estableció que “jóvenes de buenas familias”, tanto aristócratas como no-nobles, podían inscribirse como oficiales voluntarios con la posibilidad de ser promovidos a grados intermedios o incluso al *Grand Corps*.⁵⁷ Posteriormente, durante el reinado de Luis XV, los voluntarios, en su mayoría no-nobles, solían ser hijos de armadores y comerciantes portuarios, capitanes de mercantes y oficiales navales de cierta élite, que pese a su escaso número, causaban con su presencia el descontento y recelo de los oficiales subalternos, *gardes* y marinos conscriptos, supuestamente por la ventaja de sus condiciones y su origen.⁵⁸ Ante la dificultad de darles un trato especial y protegerlos del desprecio de los demás, muchos fueron reacios a servir por su propio pie.⁵⁹ Más tarde, como se recordará, entre las reformas del Código de Castries estuvo el instituir nuevamente el sistema de voluntarios, como método de reclutamiento paralelo a la conscripción.⁶⁰ Aun así, la diferencia entre estos y los conscriptos siguió siendo imprecisa y la falta de incentivos suficientes para alistarse provocó que rara vez se encontraran voluntarios en los registros.

Dado que parte de la expansión del poder naval francés ocurrió en la década de 1780, para 1785 la flota contaba con 62 modernos navíos de línea y 57 cruceros (véase Anexo 1), más el incremento del número de unidades no implicó la solución de los problemas en la estructura social de la institución.⁶¹ Como Acerra y Meyer señalan, había una gran contradicción entre la capacidad de rearme de la flota y la imposibilidad práctica de usarla.⁶² En tiempos de crisis como aquellos, ante la necesidad de contar con hombres preparados para la navegación y el combate, se recurría también a reclutar extranjeros, lo que no siempre resultaba beneficioso. Por ejemplo, tiempo atrás, en 1756, 400 de los 500 hombres movilizados en Génova, Italia, además de que nunca habían estado en el mar, eran “cojos, inválidos, vagabundos, ladrones

⁵⁶ Charles Hauss, *Politics in France*, Washington, CQ Press, 2007, p. 194.

⁵⁷ Jaques Aman en Cormack, *Revolution and political conflict...*, p. 37.

⁵⁸ Cormack, *Revolution and political conflict...*, p. 43.

⁵⁹ “Mémoire sur les classes fait au mois de Janvier 1750”, BHM, CHV, ms. 29, ff. 71-4; en Pritchard, *Luis XV's navy...*, pp. 73-75.

⁶⁰ Poco antes del *Code de Castries* (1º de junio de 1786), por ejemplo, según el reglamento del 1º de enero de 1786, la tripulación de las flotas de guerra debía ser teóricamente de 705 hombres, de los cuales 12 debían ser oficiales, 55 suboficiales, 42 artilleros de tropas de marina, 404 marineros, 100 soldados de tropas de marina o infantería de línea, 50 aprendices, 13 funcionarios, siete alumnos o voluntarios y seis timoneles. Por lo que se podrá observar que el voluntariado era mínimo. En AN, FM, B5, 28 (1786-1787).

⁶¹ Cormack, *Revolution and political conflict...*, pp. 22-23.

⁶² Acerra y Meyer, citado en Cormack, *Revolution and political conflict...*, p. 24.

y sinvergüenzas”, por lo que dos tercios tuvieron que ser regresados a su país.⁶³ En determinadas ocasiones se formaron legiones de voluntarios extranjeros (suecos, irlandeses, bávaros, etc.), como por ejemplo las tres creadas entre 1778-1783 en plena guerra contra Gran Bretaña, para luchar junto a las tripulaciones en los buques y en tierra en los territorios bloqueados o bombardeados por el enemigo, principalmente en las Indias occidentales y orientales.⁶⁴ Pero esta nunca fue la norma y la mayor parte del tiempo no había capital humano nativo o externo suficiente o preparado para sostener los enfrentamientos bélicos.

La incapacidad del Estado de mantener el número necesario de hombres se debía a la conjunción de tres elementos: la realización de incursiones en tiempos de paz (por lo que el tiempo de libertad condicional de los reclutas era relativo); como ya se mencionó, la disminución de efectivos disponibles como consecuencia del impacto de las derrotas navales que causaron la pérdida importante de navíos y de hombres, ya fuese porque murieron o fueron prisioneros; y finalmente, las epidemias a bordo de las escuadras en alta mar.⁶⁵ Jacques Le Goff planteó otro problema: que el tamaño de la población marinera francesa a finales del Antiguo Régimen, aunque era relativamente estable no excedía los 60,000, por lo que ni en sueños satisfacía la demanda de expansión tanto de las fuerzas navales como del comercio francés, y pese a que el desarrollo tecnológico (como la simplificación del aparejo) permitió navegar con tripulaciones menores, solo aumentó el número de reclutas novatos.⁶⁶ No podían ocultarse, además, los problemas financieros de la institución de los que ya he hablado, por lo que esta se vio imposibilitada para pagar a tiempo los sueldos de los conscriptos, contrariedad que se detallará más adelante y que provocó que el servicio naval no representara para los hombres ni sus familias la seguridad económica que sí tenían con otros oficios como la pesca, el comercio e incluso la piratería.

Estas dificultades que sufrió la marina francesa a lo largo del siglo XVIII impidieron que consolidara un sistema confiable para el manejo de sus escuadras, lo que se complicó aún más con el advenimiento de la Revolución. Fue entonces, cuando la institución se dividió por la política, entre la parte que tomó partido por el movimiento y la que no, que el método de reclutamiento naval dio un vuelco total, aunque muchos reclutas aún provenían de este sistema y otros eran forzados. El 31 de diciembre, la Asamblea Nacional Revolucionaria adoptó una nueva propuesta de elección de comisarios navales para la supervisión de las

⁶³ Pritchard, *Louis XV's navy...*, p. 84.

⁶⁴ Véase *Les troupes de marine: quatre siècles d'histoire*, París, Comité national des traditions des troupes de marine, Panazol, Lavauzelle, 2002.

⁶⁵ Acerra y Meyer, *Marines et Révolution*, pp. 35-36.

⁶⁶ Jacques A. Le Goff, “Offre et productivité de la main d’oeuvre dans les armements français aux XVIIIe siècle”, *Histoire, économie et société*, 2, 1983, y “Les origines sociales des gens de mer français au XVIIIe siècle”, *La France d’Ancien Régime: Etudes réunies en l’honneur de Pierre Goubert*, 1985), citado en Cormack, *Revolution and political conflict...*, pp. 25-26.

clases, lo que recayó en las autoridades demócratas locales y removió la autoridad naval tradicional de los comandantes, y por lo tanto, el control ejecutivo.⁶⁷ A partir de entonces, las escuadras se conformaron principalmente con revolucionarios voluntarios. Se puede ver en las reformas a las escuelas de marina de 1791, que se alentaba a los hombres de mar a inscribirse voluntariamente para el servicio a la República en un acto de patriotismo,⁶⁸ como resultado, no todos eran marineros, sino también gente de tierra de diverso oficio, desde soldados hasta criminales. Las flotas de aquellos días congregaban a cientos de hombres que jamás habían puesto un pie en un navío.⁶⁹

La leva de enganche

Como los otros Estados navales-militares, Gran Bretaña contaba desde 1664 con un sistema particular de leva (*impressment*), el cual ha sido poco comprendido, calificado incluso de brutal e irracional, tanto por sus contemporáneos, como en la historiografía que suele reproducir el mismo discurso sin mayor perspectiva. En 1745, el almirante Vernon escribió preocupado:

No dejo de pensar que un consejo franco para el servicio de Su Majestad, es que la Corona debe estipular alguna disposición parlamentaria para obtener el servicio voluntario de nuestros marineros, que de aquellos de los que va a depender la defensa de nuestra familia real, nuestra la religión y nuestras libertades, no deben ser las únicas personas en este país que parecen no tener ninguna libertad.⁷⁰

Habría que entender que el interés de Vernon era genuino y se sumaba a la serie de críticas internas y externas de la institución, algunas objetivas, otras más allá de la realidad, con las que el Almirantazgo debía lidiar cuando se trataba del manejo de sus flotas. La visión negativa era inevitable, pues como explica Rodger, desde entonces condenar al sistema fue natural y popular; además, los ingleses del siglo XVIII se sentían orgullosos de sus libertades, cuyo modelo se fue consolidando a partir de la Revolución Gloriosa de

⁶⁷ Cormack, *Revolution and political conflict...*, p. 82.

⁶⁸ Carta escrita por Pierre Lévêque, dirigida a Gaspard Monge, hidrógrafos examinadores de la Marina (carta n°8, PL a GM, 29 marzo de 1793), en Guy Boistel, "Une loi de la marine discutée: la réforme des écoles de la marine du 10 août 1791, las da correspondance Gaspard Monge-Pierre Lévêque", 18 décembre 2003, p. 9, Société Française d'Histoire Maritime, <https://www.sfhm.asso.fr/ressources_articles.php>, consultado en mayo de 2013.

⁶⁹ Acerra y Meyer, *Marines et Révolution*, p. 182.

⁷⁰ "I can't but think it honest advice for His Majesty's service, that some Parliamentary provision should be provided for the Crown's obtaining the voluntary service of our seamen; that those who are to be depended upon for the defence of our present Royal Family, our religion, and liberties, should not be the only persons in this country that appear to have no liberty at all", Vernon al Almirantazgo, 10 de octubre de 1745, citado en Douglas Ford, *Admiral Vernon and the Navy* (1907), Londres, Forgotten Books, 2013, pp- 296-297.

1689.⁷¹ Encima de todo, los hombres de mar pertenecían a una profesión sumamente móvil y estaban habituados a ir y venir a su antojo. Valoraban su autonomía, acostumbrados a viajar donde quisieran, por lo que resentían los intentos de sujetarlos a un servicio interminable.⁷² Por otra parte, el derecho a la libertad como regla significó también el derecho de las autoridades de las provincias locales contra el central. La marina, y en este caso específico, la leva, era un instrumento del gobierno central, por lo tanto, potencialmente “tirano” de los poderes locales. Para muchos ingleses era un deber patriota o una necesidad política oponerse a las acciones impopulares del gobierno, y sobre todo, a cualquier extensión del poder del Estado que pretendiera controlar y regular.⁷³ Empero, más allá de sus antagonistas, como se verá a continuación, el *impressment* era un sistema ciertamente complejo, pero práctico y eficaz.

Pese a la leyenda negra de su método cruel y forzoso, uno de los principales recursos de la *Royal Navy* fue el voluntariado, aunque no en los parámetros de la marina neerlandesa, considerada la única que realmente logró establecer este sistema con éxito. En Gran Bretaña, siendo un reino forjado por su relación con el mar, a diferencia de Francia y España, muchos hombres entraban al servicio por iniciativa propia. Se le consideraba una profesión socialmente respetable y próspera para las clases adineradas, que conformaban una casta.⁷⁴ Algunos eran impulsados por un espíritu patriota o aventurero, pero la atracción principal para los voluntarios era la promesa de buenos salarios (con dos meses de adelanto), comida, atención médica, la oportunidad de ascenso de hombres de diverso origen —principalmente de los oficiales de los buques insignia, pero también de los marineros, sobre todo los asistentes de artilleros, a grados de la suboficialidad—,⁷⁵ compensación por heridas y lesiones, indemnización para la familia tras la muerte y una pensión a edad avanzada, ofertas que como ocurrió en las demás naciones, no siempre fueron firmes.

⁷¹ Los “derechos de los ingleses” incluían los individuales, garantizados por una antigua constitución contenida en documentos como la Carta Magna (Juan I de Inglaterra, siglo XIII): la igualdad ante la ley, la libertad de expresión, la protección contra la detención ilegal; y derechos políticos como el ser gobernado bajo la autoridad inglesa mixta de la Corona, la Cámara de los Lores y la Cámara de los Comunes. Peter J. Marshall, “El Imperio británico y el Atlántico del siglo XVIII”, en Agustín Guimerá, Alberto Ramos y Gonzalo Butrón (coords.), *Trafalgar y el mundo atlántico*, Madrid, Marcial Pons, 2004, p. 74.

⁷² Rodger, *The wooden world...*, p. 200.

⁷³ *Ibid.*, p. 164.

⁷⁴ Esto se puede observar, por ejemplo, en las novelas de la época, como *Persuasion* de Jane Austen (cuyos hermanos Francis y Charles llegaron a ser almirantes de flotas de guerra). Si bien la popularidad del servicio se relacionaba con un fuerte sentimiento de patriotismo, acarrearba el éxito que provee el poder económico, a través de ya mencionado *prize money* (dinero de presas). Véase J. H. Hubback y Edith C. Hubback, *Jane Austen's sailor brothers: Francis and Charles in life and art*, Cap. III, Londres, John Lane, 1843, p. 37.

⁷⁵ Para comprender el grado de apertura y oportunidades que brindaba la marina británica basta decir que algunos oficiales, incluso contralmirantes, comenzaron sus carreras “bajo el mástil”, siendo hijos de calafateadores o cocineros. Por otra parte, en las escuadras americanas y de las Indias Orientales eran comunes los marineros negros (libres o esclavos) y hasta hubo casos de un capitán y un oficial mulatos. También sucedió que un marinero que alguna

Con todo, la marina de guerra británica poseía ciertas ventajas, incluso por sobre la propia mercante. Como indica Rodger, en un buque de guerra el trabajo era menos duro y pesado que en el comercial debido a que el primero solía ir más poblado, de forma que el total del trabajo se repartía entre más gente.⁷⁶ Para ilustrar lo dicho, menciona la suerte del navío mercante *Blandford*, anclado en St. Mary Road, en la isla de Scilly en octubre de 1758, el cual arribó desde Málaga con la tripulación “demacrada con la continua fatiga” y tan exhausta que “apenas podían sostenerse en las cubiertas”. Incluso uno de ellos se hallaba tan débil que cayó por la borda mientras el buque entraba en la Sonda.⁷⁷ Aunque sin duda este es un caso extremo, en cierta medida los hombres de los buques de guerra estaban más seguros y mejor acomodados que los de mercantes, porque los primeros, además de ser más grandes, estaban mejor organizados, mientras que en los segundos la prioridad solía ser el cargamento. No en balde era común que la tripulación de los mercantes se ofreciera a servir en la marina de guerra de manera voluntaria. Otra ventaja era que se podía escoger el buque en el que se quería servir, de preferencia donde se hallaban compañeros provenientes de la misma región o eran comandados por un capitán renombrado. Pero de entre todos los atractivos que pudiese tener el servicio, había uno en particular que ningún otro sistema igualaba: el dinero de presas (el ya mencionado *prize money*), una recompensa monetaria a la tripulación por capturar o hundir un barco enemigo, de lo que se hablará más adelante.

El reclutamiento de voluntarios constituyó una importante fuente de reserva al inicio de las guerras. Para Rodger, era recurso básico del poder humano naval británico.⁷⁸ Según cifras presentadas al Parlamento inglés, en los primeros años de la Guerra de los Siete Años, específicamente entre 1756-1757, en total se enlistaron 70, 566 hombres, de los cuales 33 243 eran voluntarios (47%), mientras 16 953 eran reclutados por medio del *impressment* (24%), y otros 20 370 figuraban también como “voluntarios”, pero separados en un grupo diferente (29%). Aunque no se indica el porqué de esta última división, es probable que el segundo grupo fueran hombres que siendo primeramente apresados, después se convirtieron en “voluntarios” para obtener los beneficios de estos, como el bono de bienvenida, un mejor salario y dos meses de su adelanto.⁷⁹ Como se podrá observar, pese al atractivo general del voluntariado, era poco menos de la mitad, si se considera que una buena parte no lo fue desde el principio, y que algunos se

vez fue azotado por desertión logró convertirse después en vicealmirante (sir William Mitchell). Véase Rodger, *The wooden world...*, p. 159 y *The command of the ocean...*, p. 508.

⁷⁶ Rodger, *The wooden world...*, pp. 114-116.

⁷⁷ William Spavens, *The narrative of William Spavens, a Chatham Pensioner, by himself*, Louth, 1796, p. 33 y 29 de octubre de 1758, TNA, ADM 51/3788, en Rodger, *The wooden world...*, p. 116.

⁷⁸ Rodger, *The command of the ocean...*, p. 397.

⁷⁹ Daniel A. Baught, “The eighteenth century navy as a national institution, 1690-1815”, en J. R. Hill (ed.) y Bryan Ranft (coed.), *The Oxford illustrated history of the Royal Navy*, Oxford, The University Press, 1995, pp. 138-139.

ofrecieron después para evitar las condiciones del reclutamiento forzoso o porque pretendían librarse de ir a prisión debido a alguna deuda u otra circunstancia semejante.

La *Royal Navy* contaba con procedimientos persuasivos de captación de voluntarios, y la mejor forma siempre eran las conexiones personales. Así, era común que los capitanes y oficiales buscaran hombres en sus poblaciones de origen y entre sus conocidos para formar sus compañías, convenciendo de embarcarse con ellos a grupos de marineros provenientes en su mayoría de las regiones costeras de los condados de Devon, Londres, Cork, Lancashire, Kent o Dorset, pero también a hombres de tierra o más bien, *landsmen* (término utilizado en la marina para referirse a “marineros de tierra” o marineros sin experiencia),⁸⁰ así como mineros, estos últimos conocidos como los *cornish*, habitantes de Cornwall, una región al sudoeste de Inglaterra. Asimismo, en ocasiones el Almirantazgo llegaba a acuerdos con determinadas poblaciones que ofrecían reunir voluntarios a cambio de librarlos de la leva forzosa y la asignación de un navío para la protección de su comercio.⁸¹ Según Rodger, sin *landsmen* hubiera sido imposible manejar la marina en tiempos de guerra, y algunos como el contralmirante Richard Kempenfelt, excedían en optimismo: “los jóvenes de tierra, con su debida atención pueden, en tres meses, si pasan la mitad de ese tiempo en el mar, llegar a conocer cada cabo del buque, anudar y empalmar [“to knot and splice”], aferrar y acortar [“hand and reef”], y ser perfectos en el manejo del cañón y armas menores”.⁸²

Con todo, sin duda el mejor suministro de reclutas fue la Sociedad de Marina, fundada por un grupo de comerciantes en 1756 al inicio de la Guerra de los Siete Años. La institución ofrecía vestido, cama, un subsidio anual y entrenamiento elemental en las faenas de mar a jóvenes de entre 12 y 19 años, generalmente huérfanos o sin padre, así como a un menor número de hijos de marineros desempleados. Algunos eran voluntarios, entre los que había fugitivos atraídos por una vida idealizada de aventura y peligros; y otros eran enviados por sus maestros, supervisores o familiares para su corrección o para deshacerse de ellos. La prioridad era enviarlos a la marina de guerra y al finalizar un periodo bélico, a la mercante.⁸³ La gran mayoría entraban como sirvientes o aprendices y cuando tenían entre 17 y 19 años eran calificados como marineros ordinarios (*ordinary seamen*) y entre los 18 y 21 años, debido a su experiencia, como marineros capaces (*able seamen*)⁸⁴ comenzaban a recibir un salario.⁸⁵ La propia sociedad

⁸⁰ Es decir, reclutas con poca experiencia en el mar. Demarca un rango anterior al de marinero.

⁸¹ Rodger, *The wooden world...*, pp. 156-157.

⁸² Barham Papers I, 308, to Middleton, 28 Dec (¿1779?), en Rodger, *The command of the ocean...*, p. 395.

⁸³ Roland Pietsch, “Ships’ boys and youth culture in eighteenth century Britain: the navy recruits of the London Marine Society”, *The Northern Mariner/Le marin du nord*, XIV, núm. 4, octubre de 2004, pp. 14-18.

⁸⁴ Pese a que en las regulaciones se requería un mínimo de tres años de experiencia en mar para ser un marinero capaz, algunos eran calificados como tales en su primer año y sin haber pasado por marineros ordinarios. Véase

declaraba que no solo buscaba muchachos desempleados, sino “chicos atrevidos cuyo ingenio les lleve a intentar su suerte en el mar”, incluso aquellos “que son demasiado volátiles para el comercio o demasiado audaces para vivir en la costa con maestros sobrios”, o simplemente “cuyas cabezas se inclinan a la guerra”.⁸⁶ Para darse una idea, durante aquel conflicto bélico la sociedad proveyó con 10 625 muchachos y hombres a la *Royal Navy*, aproximadamente un 5% del reclutamiento total.⁸⁷

Además, el servicio aceptaba abiertamente extranjeros voluntarios, por lo que podían embarcarse cretenses, daneses, italianos, portugueses, suecos, americanos de las colonias, incluso franceses y españoles incorporados como neutrales cuando no había guerra. Por lo común, no eran considerados de fiar, sobre todo los franceses, sus enemigos habituales. Algunos provenían de otros servicios de marina de guerra o mercantes como la Compañía de las Indias Orientales Neerlandesa, así como la prusiana, y de los ejércitos neerlandés, francés y austriaco. De vez en vez se aceptaban también a los prisioneros de guerra que no tenían posibilidad de ser intercambiados por cartel (sistema para el cambio de prisioneros del mismo rango), desertores de las propias mercantes británicas y una minoría de criminales presos: contrabandistas y deudores, además de esclavos y libres negros que se ofrecían como voluntarios.⁸⁸

Pese a lo atractivo que podía resultar el servicio naval inglés, por su prestigio y por sus posibilidades de avance personal —sobre todo para los jóvenes—, y aunque siempre había hombres dispuestos de manera voluntaria, nunca había el número suficiente, particularmente de aquellos experimentados en el mar. A la par de los demás imperios ultramarinos, las demandas del Estado inglés aumentaron conforme avanzó el siglo XVIII, no solo con respecto a la guerra naval, sino también al desarrollo de su comercio para el sustento de las operaciones navales y del reino en general. Entonces el Almirantazgo realizaba reclutamientos forzosos y sistemáticos a través de oficiales de guerra o patrullas de enganche, tanto en mar —sobre todo entre los navíos mercantes—, como en tierra. La legislación establecía que sólo podía reclutarse gente útil para el oficio como marineros, navegantes, barqueros, cirujanos, artilleros, carpinteros, calafates o toneleros, a los que se les daba un chelín de anticipo y una parte de los gastos de viaje. Sin embargo, en la práctica y principalmente en tiempos de guerra, como sucedió en España y Francia, se aprendía a todo tipo de hombres, no importando si tenían o no experiencia en mar⁸⁹ o si eran

Pietsch, “Ships’ boys and charity in the mid-eighteen century: the London Marine Society, 1756-1772”, cap. V. 4, tesis inédita, Londres, Universidad de Londres, 2003.

⁸⁵ Pietsch, “Ships’ boys and youth culture...”, p. 19.

⁸⁶ NMM, MS Y/A/1, enero 8, 1762; *The Bye-Laws and Regulations of the Marine Society* (1772), p. 41, y Hanway, *A letter from a member of the Marine Society* (1757), p. 29; citados en Pietsch, “Ships’ boys and youth culture ...”, p. 20.

⁸⁷ Rodger, *The wooden world...*, p. 162.

⁸⁸ *Ibid.*, pp. 157-162.

⁸⁹ Rodger, *The command of the ocean ...*, pp. 55-56.

inválidos, padecían enfermedades incurables, eran ciegos o cojos. En opinión de algunos oficiales de aquel tiempo, seguido se reclutaba al “resto de la basura de la tierra”, quienes solían ser rechazados por las tripulaciones de los buques a los que habían sido ofrecidos, “sirviendo para nada” y “creando gran confusión”.⁹⁰ En momentos desesperados, incluso se recurrió a métodos considerados poco ortodoxos para la propia institución, como despojar de sus tripulaciones a buques anclados en puerto, pertenecieran a quien pertenecieran. En noviembre de 1759, el almirante Francis Holburne, al mando en Portsmouth, al enterarse que una flota francesa navegaba con la intención de invadir Inglaterra, en tan sólo un día sustrajo a los hombres que pudo de cada buque anclado en el puerto para conformar una flota de batalla. Desde luego se trataba de un caso de urgencia y la mayoría de los secuestrados eran marineros, pero su proceder no fue bien visto, pues implicó el desmantelamiento de compañías ya asentadas. Podía ocurrir también que se levantara a la fuerza gente que iba de paso, entre la cual además de los mencionados “inservibles”, se hallaban pasajeros, viajeros o extranjeros que no se daban a entender, y hasta por equivocación, gente importante con influencias o peso político que después tenía que ser liberada.⁹¹

La falta de hombres se debía igualmente a la competencia con las flotas corsarias y mercantes nacionales, las cuales necesitaban continuamente marineros. Aunque los hombres de las mercantes británicas se presentaban como voluntarios buscando un trabajo sobresaliente y menos duro, en tiempos de crisis el Almirantazgo recurría a levas forzosas entre este gremio, lo que podía originar enfrentamientos violentos con la patrulla de enganche mercante.⁹² Pero muchos marineros se rehusaban a ser apresados y resistían peleando a puño limpio, incluso algunos de ellos armados; aunque no siempre tenían que recurrir a la fuerza para evitar la leva, pues podían contar con “protecciones” oficiales dadas por el Parlamento o el Almirantazgo. Las protecciones eran necesarias para el equilibrio del proyecto político del Estado, pues si se hubieran transferido de manera sistemática grandes tripulaciones desde los buques mercantes a la marina de guerra, la primera hubiera quedado escasa de hombres,⁹³ y era tan útil y necesaria como la segunda. Por último, al igual que sucedió en Francia y España, los mandos locales, principalmente los dueños de buques y comerciantes con ciertos intereses, se oponían con frecuencia a los sistemas de reclutamiento, ya que, como se vio, las levas dieztaban la población productiva para las actividades de pesca y comercio locales. De acuerdo con lo dicho, las autoridades de los puertos no cooperaban y los magistrados apelaban a todos sus recursos legales e ilegales para frustrar el reclutamiento, como enviar a oficiales de la leva a la cárcel.

⁹⁰ “[...] the rest of the dregs of the earth”, “the men serve for nothing and it makes the greatest confusion”, TNA, ADM 1/89, fol. 136 y TNA, ADM 1/480, fol. 581, en Rodger, *The wooden world...*, pp. 167-168.

⁹¹ Rodger, *The wooden world...*, pp. 152, 174.

⁹² Brewer, *The sinews of power...*, p. 41.

⁹³ Baught, “The eighteenth century navy...”, pp. 134-138.

Sin embargo, hubo casos opuestos, en los que se aprovechaba la leva para deshacerse de ciertos criminales (deudores o contrabandistas) y vagabundos.⁹⁴

Varios de los procedimientos de leva mencionados, tanto el levantamiento de extranjeros, viajeros y otra gente que no debió ser reclutada (que cabe decir, tampoco fue un procedimiento común), así como la “caza” enérgica de marineros en la marina mercante, con los resultantes enfrentamientos, reforzaron los discursos propagandísticos, sobre todo de los críticos extranjeros, que condenaban al sistema por su arbitrariedad y supuesto abuso de poder. Ciertamente, la cuestión del *impressment* fue importante en materia jurídica en Gran Bretaña. Para los tribunales superiores al sistema era legal y legítimo, y se justificaba por la necesidad extraordinaria del Estado en tiempos de guerra.⁹⁵ Aunque desagradable en una “tierra de libertad” como Inglaterra, en general se percibía como un mal necesario e inevitable, no más caótico e injusto que los sistemas de reclutamiento de las demás marinas europeas. Curiosamente, cuando en la primera mitad del siglo XVIII se intentó establecer una reserva al estilo francés, los detractores consideraron que un registro semejante, al ser obligatorio, iba en contra de la libertad pública,⁹⁶ lo que denota una idea sobre la libertad y la justicia muy diferente a la de sus rivales. En la historiografía moderna, algunos estudios refieren que la falta de voluntad política para instituir un esquema de conscripción análogo al francés condenó a la marina a luchar con el ineficiente, costoso y desagradable sistema de la leva de enganche. Empero, al comparar ambos esquemas, se puede ver que dependían de su eficacia para proporcionar a los hombres rotaciones regulares de períodos de servicio y de libertad, por lo que mientras hubiera la necesidad constante de individuos para la reserva, no había alternativa a un servicio indefinido, lo que en los dos casos volvía odioso al servicio y repelía a los potenciales voluntarios.⁹⁷

En los periodos en los que el manejo se volvió un verdadero problema, como lo fue en la Guerra de Independencia de Norteamérica, cuando una gran proporción de la fuerza humana ya estaba comprometida a la fuerza de transporte, la escuadra naval y las extensas operaciones anfibias y continentales en las colonias del continente, el sistema de reclutamiento forzoso volvió a ponerse en tela de juicio. Siempre controversial, durante aquel tiempo fue doblemente divisivo, pues como se recordará, la guerra en sí estuvo cargada de elementos de un conflicto civil, incluso en Gran Bretaña. Los que se oponían, lo hacían también a la leva, considerada una expresión del poder arbitrario.⁹⁸ Con todo, ésta continuó

⁹⁴ Según Rodger, la marina británica no aceptaba a nadie de la prisión excepto deudores o contrabandistas. Rodger, *The wooden world...*, pp. 168-170.

⁹⁵ Brewer, *The sinews of power...*, p. 41.

⁹⁶ Rodger, *The command of the ocean...*, pp. 313-314.

⁹⁷ Rodger, *The wooden world...*, p. 151.

⁹⁸ Rodger, *The command of the ocean...*, pp. 395-396.

siendo una de las fuentes principales de recursos humanos, y junto con el conjunto del voluntariado y los jóvenes reclutas de la Sociedad de Marina, le permitió a la *Royal Navy* mantener durante la mayor parte del siglo, un número superior, y más que nada, mejor preparado de hombres de mar debido al constante entrenamiento en alta mar desde temprana edad, una diferencia significativa con sus rivales.

Por último, hay que mencionar un método adicional a la leva: el sistema de cuotas (*The Quota System, Quota Acts* o *The Quod*), establecido por William Pitt *el Joven* en 1795, durante la guerra con Francia. El sistema imponía a cada condado en Inglaterra, Gales y Escocia que proporcionara cierto número de hombres dependiendo de su población y número de puertos. La minoría de los hombres reunidos por cuota fueron marineros. Buena parte fueron indigentes, deudores y personas que se hallaban en quiebra.⁹⁹ Algunos provenían de otros territorios como Irlanda, aunque en un porcentaje menor. De estos últimos, poco más de una centena fueron prisioneros políticos miembros de los Irlandeses Unidos (*United Irishmen*) movimiento revolucionario protestante, así como de los Defensores (*Defenders*), movimiento católico de resistencia rural, enviados específicamente entre septiembre de 1795 y junio de 1797.¹⁰⁰ En el capítulo siguiente, se verá cómo esta presencia irlandesa a bordo de las escuadras de la *Royal Navy* fue motivo de sospecha durante los motines de 1797.

Condiciones del servicio

El poeta inglés Samuel Johnson describía así la vida del marinero: “Ningún hombre será un navegante con suficiente astucia como para meterse él mismo en una cárcel, porque estar en un navío es estar en una cárcel con la posibilidad de ahogarse [...] Un hombre en una cárcel tiene más espacio, mejor comida y comúnmente mejor compañía”.¹⁰¹ Seguramente la percepción del célebre Dr. Johnson sobre aquel oficio era compartida por muchos de sus contemporáneos, los más, ajenos o poco acostumbrados a las faenas marítimas. Más pese a cierta verdad en estas palabras, en muchas ocasiones la vida a bordo ofrecía mejores condiciones que las de una prisión, e incluso que ciertos trabajos en tierra. En la práctica, en mayor o menor grado, podía ser simplemente incómoda y peligrosa o bien activa y estable, dependiendo de quién la experimentara y bajo qué circunstancias. Para un joven caballero o un noble, acostumbrado a la prosperidad de una buena comida, cierta limpieza y atención de sirvientes, las privaciones de un buque de guerra podían parecer funestas en todo momento. En cambio, para un joven humilde, la vida en la cubierta baja, con la perspectiva de comida caliente a diario, vestido y atención médica, y en el caso británico, con la

⁹⁹ Frykman, “The mutiny on the *Hermione*...”, p. 7.

¹⁰⁰ *Ibid.*, pp. 443-444.

¹⁰¹ Citado en Brewer, *The sinews of power...*, p. 41.

posibilidad de empleo de por vida con determinado rango de paga y la esperanza de algún tipo de pensión, no era del todo insoportable.¹⁰² Con todo, durante la guerra, las condiciones del navegante que ya de por sí eran en su mayoría difíciles, se recrudecían. Como se verá a continuación, la presión bélica que se acentuó hacia finales del siglo XVIII, obligó a las tripulaciones de las flotas de guerra a pasar largas temporadas prácticamente sin permisos ni descanso, en activo o alerta, ya fuese en continua persecución o lucha en alta mar o ancladas en puerto a la espera de órdenes. A bordo, los hombres convivían en espacios hacinados y húmedos, en general padecían de mala alimentación y escaso ropaje, así como de atención médica a los heridos o a los enfermos, por lo que muchos fueron devastados por las epidemias.¹⁰³ En este sentido, no extraña que antes de alguna campaña procuraran hacer sus testamentos, considerando, como solía decirse “los riesgos y peligros de los mares y otras incertidumbres de esta transitoria vida”.¹⁰⁴

Tiempo en activo

El tiempo que las flotas de guerra pasaban en comisión permite entender su nivel de experiencia, así como de preparación y capacidad de las tripulaciones, pero también ayuda a comprender el nivel de desgaste y estado de ánimo de aquellos hombres. Es bien sabido que a lo largo del siglo XVIII, la marina más activa fue la británica, sobre todo en los periodos bélicos. Solo por dar un ejemplo, de acuerdo con registros de bitácoras de capitanes recibidas por el Almirantazgo entre 1757 y 1762 durante la Guerra de los Siete Años, las cuales refieren las llegadas de los buques a puerto, Rodger calculó que las tripulaciones pasaban en promedio 43% de su tiempo de comisión en alta mar y el resto anclados en puerto o en sus cercanías, continuando con actividades de mantenimiento, reparación de buques y entrenamiento. Las más activas en alta mar eran las de los buques cruceros como las corbetas, así como los navíos de quinta y sexta clase (esto es, fragatas, incluyendo las nuevas del servicio), seguidos por los de tercera y cuarta clase, que constituían la mayoría. En cambio, los buques mayores y más especializados, navíos de línea de primera o segunda clase (tres puentes), así como buques bomba (*bomb vessels*), de fuego (*fireships*) y semejantes, pasaban más tiempo en puerto. Si además cualquiera de estos navíos era enviado para hacer otras diligencias por un determinado periodo, podía ser que algunos estuvieran activos casi de tiempo completo. El periodo en alta mar variaba dependiendo de las latitudes donde se operaba, ya que intervenían factores como la distancia y el clima. A modo de ejemplo, durante la misma época, en aguas de Norteamérica los hombres pasaban un 35% de su tiempo en mar, en aguas nacionales y alrededor del norte de Europa un

¹⁰² Rodger, *The wooden world...*, pp. 60-61.

¹⁰³ Frykman, “Seamen on late eighteenth-century ...”, pp. 70-71.

¹⁰⁴ Citado en Clayton, *Tars. The men who made Britain...*, p. 6.

39%, en las Indias Orientales un 44%, mientras que los que más navegaban eran los de las flotas del Mediterráneo con un 57% de su tiempo en activo. En las estaciones americanas y orientales, hay que considerar que al ser más lejanas, el tiempo real de cruce (tiempo en alta mar) era mayor debido además a la temporada de invierno en el primer caso y la de tifones en el segundo. Es posible asimismo que los buques que operaban en aguas nacionales, los de mayor clase (los más difíciles de mantener) y los menores (los menos utilizados), fueran los menos eficientes en términos de tiempo en activo porque el clima era malo la mayor parte del año o porque se concentraban en esa área.¹⁰⁵

Este ejercicio se mantuvo por el resto de la centuria a excepción del periodo de independencia norteamericana y la crisis con los Estados del Báltico, que como se explicó en el capítulo anterior, llevó a Gran Bretaña a grandes conflictos políticos y esfuerzos económicos. Empero, gracias a su creciente agricultura, industria y comercio transcontinental, después de este periodo, la marina de guerra se recuperó vertiginosamente, y hacia finales de siglo incrementó su gasto militar naval, así como el número de buques y hombres en comisión, permitiendo su concentración en aguas europeas como se requería al estallar la Revolución Francesa. Esta gran actividad de las tripulaciones en diversas labores, ya fuesen marineras o militares, explica el buen desempeño que tuvo en general la *Royal Navy* conforme avanzó el siglo, pero también supone un grado de presión singular ejercida sobre los hombres que debe tenerse en consideración para comprender la detonación de los motines a finales de aquel periodo.

En comparación, a lo largo del siglo XVIII la flota francesa pasó menor tiempo de comisión en alta mar, debido sobre todo al menor número de buques implicados en las operaciones navales, muy por debajo de los ingleses, incluso durante la Guerra de Independencia de Norteamérica.¹⁰⁶ Al finalizar la Guerra de Sucesión Austriaca en 1748, sólo quedaban 30 buques de línea y 19 fragatas, y seis meses después de firmada la paz, el número aprestado para mar era de 22.¹⁰⁷ Después del mencionado programa de construcción llevado a cabo entre 1748 y 1758, a dos años de comenzada la Guerra de los Siete Años, se contaba con una nueva flota, aunque no preparada para la guerra. Desde mediados de 1758 hasta finales de 1759, poco más o menos de la mitad de las fuerzas navales francesas fueron hundidas o apresadas, y como el gobierno francés se hallaba en bancarrota, pocos buques fueron puestos en acción y el resto se mantuvo en puerto. En 1761, sólo 21 navíos de línea estaban disponibles para operaciones.¹⁰⁸ Más el problema no era únicamente la falta de navíos o su baja participación. Así vemos como en 1758, sólo se

¹⁰⁵ Rodger, *The wooden world...*, pp. 37-39. Véase la tabla del Apéndice II, basada en el análisis de registros del Almirantazgo en TNA, ADM 7/573.

¹⁰⁶ Véase Martine Acerra y André Zysberg, *L'essor des marines de guerre européennes 1680-1790*, París, SEDES, 1997.

¹⁰⁷ AN, FM, B5, 3, 16 de abril de 1748 y mayo de 1750, en Pritchard, *Luis XV's navy...*, p. 136.

¹⁰⁸ AN, FM, B3, 552, f. 474 y 551, f. 266, en Pritchard, *Luis XV's navy...*, p. 136.

pudo mantener en comisión menos de la mitad de los barcos de línea de la flota debido a la falta de hombres de mar, debido como ya se ha dicho, a la mortandad que las epidemias causaron en Brest y Rochefort, a que fueron capturados por los ingleses o porque desertaron o se retiraron.¹⁰⁹ Después, durante el reinado de Luis XVI, la marina francesa se recuperó con respecto a las condiciones de mediados de siglo y como se recordará, junto con la marina española realizó grandes esfuerzos, mayormente económicos, para preparar un buen nivel de operaciones durante la guerra americana. Como resultado, en 1781 consiguió ampliar su fuerza hasta 42 000 oficiales y marinos. Más no pudo mantener por mucho tiempo tal esfuerzo debido principalmente a los limitados recursos con que disponía el Estado para reclutar nuevos marinos.¹¹⁰ Aunque durante esta guerra el creciente anhelo de profesionalismo de la marina francesa llevó a desarrollar las habilidades marítimas y practicar maniobras navales, lo que se conoció como el equipamiento de las escuadras de entrenamiento (*escadres d'évolutions*) para el ejercicio tanto de los oficiales y los marineros en la navegación, como de los artilleros en tácticas de batalla,¹¹¹ terminada la guerra, el problema financiero que se recrudeció a partir de 1789 redujo aún más los tiempos de práctica en alta mar, así es que los marineros pasaban largo tiempo en puerto.¹¹² El ímpetu disminuyó a partir de 1783 debido a la falta de fondos y también a conflictos internos entre bandos administrativos y militares, así como riñas entre las distintas clases profesionales y sociales, lo que se sumó a la poca experiencia de mar de las tripulaciones, impidiendo formar una reserva de oficiales y dotaciones más experimentadas.

Algo similar sucedió con la Real Armada Española durante la Guerra de la Oreja de Jenkins. Tiempo después del hundimiento deliberado de la flota de Blas de Lezo para bloquear la bocana del puerto de Cartagena e impedir la entrada de los británicos en 1741, la pérdida de algunos buques durante la batalla de la flota franco-española en el Cabo Sicié (Toulón, 1744) y la destrucción de seis buques de guerra en La Habana por los ingleses (1748), las fuerzas navales españolas eran prácticamente simbólicas en comparación con las de Gran Bretaña o Francia. Si se presta atención a los datos recopilados por Didier Ozanam, entre 1739 y 1748 se perdieron alrededor de 50 buques, quedando la flota de guerra reducida al igual que en la época del ministerio de Patiño.¹¹³ La situación mejoró durante el periodo de paz hasta 1755, cuando la reforma y modernización de los arsenales peninsulares y americanos impulsada por Ensenada —

¹⁰⁹ Dull, *The French navy and the Seven Years' War...*, p. 113.

¹¹⁰ T. j. A. Le Goff, "L'impact des prises effectuées par les Anglais sur la capacité en hommes de la marine française au XVIII^e siècle", en Martine Acerra, José Merino, Jean Meyer y Michel Vergé-Franceschi (eds.), *Le marines de guerre européennes: xvii^e – xviii^e siècles*, París, Presses de la Université de Paris-Sorbonne, 1998, p. 137.

¹¹¹ Cormack, *Revolution and political conflict...*, p. 41.

¹¹² Acerra y Meyer, *Marines et révolution*, p. 146.

¹¹³ Ozanam, "La Marina", en *Historia de España*, Tomo XXIX, *La época de los primeros Borbones. La nueva monarquía y su posición en Europa, 1700-1759*, citado en Padrells Nadal, "La formación de la Marina española...", p. 52.

que incluyó el trabajo de constructores ingleses—, permitió que se recuperara considerablemente el número de fuerzas navales hasta el punto de equilibrarlas con las británicas, al mismo tiempo que se mantuvieron ciertas operaciones con éxito en el Mediterráneo, Cádiz y Cabo San Vicente. La Real Armada continuó creciendo durante las siguientes dos décadas, no sin que sufriera serias pérdidas tras iniciar su tardía participación en la Guerra de los Siete Años a partir de 1761 y durante la guerra americana, de manera que hacia finales de la centuria las escuadras se hallaban casi siempre en puerto y el “estrageo que no hicieron las armas en los hombres ni en los buques, lo causaron en estos los temporales y en aquellos las enfermedades”.¹¹⁴ Para 1774, según un estado de fuerzas navales enviado por Real orden del 7 de febrero al Conde de Aranda, Embajador en París, la mayoría de los buques (un total de 79) se hallaban en la península, principalmente segundas y terceras clases, así como barcos menores como fragatas, bergantines, corbetas y urcas, entre otros, distribuidos en los puertos de Ferrol (47), Cádiz (16) y Cartagena (16). El resto (50) se encontraba en distintos puertos de las colonias americanas y en el Pacífico: algunos navíos menores en los ancladeros principales de la Habana (24) y Cartagena de Indias (4), así como de tercera clase y otros menores en Veracruz (5) y Lima (5), y finalmente, otros menores en Buenos Aires (3), Puerto Rico (1), Cumaná (2) y Filipinas (6). Dicha lista advertía que no se incluía al recién construido *San Miguel* (en la Habana) por estar de viaje rumbo a España, ni las embarcaciones de diversos portes empleadas como guarda costas en América por considerárseles dotación fija de aquellos parajes, ni tampoco otros barcos empleados para el comercio y correos.¹¹⁵

Si es verdad que la Real Armada contaba con una buena fuerza naval, no se puede decir lo mismo de la dotación de hombres entrenados para manejarla. Para el Ministro de Marina de Fernando VII, Luis María Salazar y Salazar (1814-1818), “la experiencia, la constante práctica de las cosas del mar, ó si se quiere llamar así, el empirismo náutico” era lo que formaba los grandes marinos, tanto de los que mandan como de los que obedecen,¹¹⁶ y eso faltaba en la marina española. En su *Juicio crítico de la Marina Militar de España...* Salazar alegaba algo significativo: en una marina en la que se navegaba poco como la española, debido a los periodos de paz y el limitado comercio marítimo, había un exceso de oficiales (guarda marinas), muchos promocionados desde muy jóvenes (16 o 17 años) y en continua ascensión casi siempre estando desembarcados; es decir, con poca o nula experiencia en los buques. Estos, según argumentaba, sentían poco interés en el ejercicio marítimo, por lo que se preguntaba “¿qué capitán de navío, qué general

¹¹⁴ Salazar y Salazar, “Carta II”, en *Juicio crítico sobre la Marina...*, pp. 96, 102.

¹¹⁵ “Lista de los bajeles en que consta la Real Armada y destinos en que se hallan” (El Pardo, a 7 de febrero de 1774), en Fernández Duro, *Historia de la Armada española...*, tomo VII, Apéndices al capítulo XI, núm. 1, pp. 225-227.

¹¹⁶ Salazar y Salazar, “Carta V”, en *Juicio crítico sobre la Marina...*, pp. 25-26.

tendrá el Estado en este oficial inexperto, abandonado y sin amor a la carrera?” Lo que faltaba, entre otras muchas cosas, a pesar de las academias náuticas, era la escuela de la experiencia, como bien decía el ministro: los marinos de “caza y braza”.¹¹⁷ ¿Y qué hacían los mandos mientras esperaban en los puertos, escasos de la oficialidad y marinería experta? Esperamos que lo contrario a lo que dijera León de Arroyal en su sátira *Pan y Toros*: “faltos de gente, están aguerridos en las fatigas militares de rizarse el cabello, blanquear con harina el uniforme, arreglar los pasos al compás de las contradanzas; gastar pólvora en salvas en las praderas, y servir a la opresión de sus mismos conciudadanos”.¹¹⁸

Como se puede apreciar en todos los casos, si no faltaban los barcos, faltaban los hombres para maniobrarlos, y peor aún, los expertos, tanto para la oficialidad y marinería, como para el manejo del armamento, por lo que se entiende que ello fuera una de las mayores dificultades que enfrentaron las naciones para mantener un nivel de operaciones navales óptimo durante las guerras. Por eso, cuando a finales de siglo los Estados aumentaron sus tiempos de interacción bélica hasta los límites de sus capacidades, el gran esfuerzo que esto implicó llevó al desgaste de armadas como la francesa y la española, con grandes pérdidas humanas y materiales, además de desastres económicos irreversibles, pues además al mismo tiempo sostuvieron conflictos bélicos continentales de gran envergadura. En tanto que la marina británica, a pesar de mantenerse como la gran potencia naval, tuvo que enfrentar también las consecuencias económicas y humanas de ese gran esfuerzo.

Dificultades de la vida a bordo

Faenas marineras y militares

Algunas realidades fueron particularmente difíciles durante los dilatados periodos de guerra, cuando se requería que las flotas estuviesen en activo y los hombres eran obligados a realizar labores duras y agotadoras para la manutención y manejo de las embarcaciones, al igual que para la preparación militar y el enfrentamiento bélico. La cosa empeoraba si la tripulación era poco experimentada, lo que como se vio ocurría con frecuencia. Si para la mayoría de las dotaciones de las flotas británicas de la segunda mitad de siglo —desde los altos oficiales hasta la baja marinería y artilleros—, entrenados desde la juventud

¹¹⁷ Salazar criticó el sistema educativo de las guardias de la marina, en el que se les exigen conocimientos científicos y otras erudiciones, distrayéndolos de la especialización y la experiencia marítima, y argumentó que el adiestramiento en el arte, que es “lo que importa”, se adquiría al navegar incesantemente. Salazar y Salazar, “Carta V” y “Carta VI”, en *Juicio crítico sobre la Marina...*, pp. 120-121.

¹¹⁸ León de Arroyal, *Pan y Toros. Oración apológica que en defensa del estado floreciente de España, en el reinado de Carlos IV, dixo en la plaza de toros de Madrid N. de N.*, Palma de Mayorca, Imprenta de Miguel Domingo, 1813, p. 4. En esta prosa, Arroyal se refiere a los regimientos y milicia española en general.

temprana para las faenas de la mar, las labores cotidianas en un buque de guerra, como el manejo del aparejo y velamen, así como de la bomba y las anclas, las guardias diurnas y nocturnas, la vigilancia, el mantenimiento y maniobra con la artillería, etcétera, no representaban un gran problema, no por ello era un oficio fácil o ausente de riesgos. En cambio, en aquellos casos en los que las flotas se componían de gente sin o con poca experiencia marinera o militar, como se hizo costumbre entre los buques franceses y españoles conforme avanzó la centuria, el trabajo era más duro y peligroso. En opinión del capitán de navío y oficial de los batallones de marina de la Real Armada Española, don Joaquín de Aguirre, en su conocido *Discurso general sobre la Marina* (1755), la mayoría de los hombres embarcados en los navíos españoles era gente “pescadora de playa” que sólo tenía la ventaja de “tener el estómago acostumbrado a la mar”,¹¹⁹ pues carecían de la experiencia y disciplina necesarias para desenvolverse en un barco de guerra. En este mismo tenor, el ministro de Marina La Luzerne, que como se recordará era originalmente un oficial del ejército, al observar la vida a bordo de un navío de guerra, había determinado que lo que sucedía con las tripulaciones no era que no estuvieran acostumbradas al mar, sino que en su mayoría eran pescadores que habían “pasado su vida en el mar sin haber montado una verga” o “efectuado una maniobra alta”.¹²⁰

Aparte de los típicos pescadores y hombres de tierra —campesinos, mineros, labradores, techadores, etcétera— con quienes se pretendía cubrir el número de tripulantes, una gran parte eran artilleros del ejército, muchos de los cuales se embarcaban sin previo entrenamiento en alta mar. Los buques franceses y españoles llevaban un poco más de artilleros por cañón que los británicos,¹²¹ e incluso en ocasiones estos llegaron a superar al número de marineros, como se verá más adelante, y como consecuencia faltaban manos hábiles para las maniobras propias de la navegación y el manejo de los buques. Lo cierto era que la mayoría de los artilleros se entrenaban en acción. El Almirantazgo inglés alentaban a sus oficiales para ejercitar a diario a sus marineros lo más posible en las maniobras del buque, estuviesen en puerto o navegando, pero también en el uso de la artillería y armas, orden que era generalmente obedecida.¹²² Acerra y Meyer aseguran que estas cualidades que caracterizaron a la *Royal Navy*, no se adquirieron solamente en los períodos prolongados en el puerto, que servían básicamente como instrucción de base previa, sino por el ejercicio continuo en el mar, lo que se vio que faltó a la marina francesa, pese a que

¹¹⁹ Citado en Martín García, “Entre el mar y la muerte...”, p. 428.

¹²⁰ Citado en Acerra y Meyer, *Marines et Révolution*, p. 40.

¹²¹ *Ibid.*, p. 39.

¹²² Rodger, *The wooden world...*, p. 42.

después de la Guerra de los Siete Años se dispusieron costosas escuelas de artillería y ejercicios en el mar, mismos que no fue posible mantener después de 1788 debido a la crisis financiera.¹²³

No faltaba que en algunas ocasiones, cuando se embarcaban directo a una batalla, los “artilleros” lo fueran por primera vez. Esto parece haber sido habitual en el caso español: matriculados clasificados para las actividades de armas, que como decía el marqués de la Victoria, aprendían las nociones básicas para olvidarlas enseguida y dedicarse en el combate a tirar sin respetar las mínimas nociones de puntería.¹²⁴ En opinión del ya mencionado Salazar, quien estaba en contra de que España fomentara la primacía de un aparato bélico naval superior a sus medios, era frecuente

el equivocar las municiones y los útiles del cañón; el duplicar las cargas exponiendo su aguante y perjudicando a su alcance; el disparar sin tino, concierto ni objeto, y tal vez sobre nuestros mismos compañeros; el no contar con las inclinaciones y balances, dejando caer por consiguiente los tiros bajo la boca misma de las piezas, ó bien perderse en el aire; [...] el no saber colocar, distribuir y manejar la pólvora con precavida cautela; y de ahí tan repetidos como funestos incendios, y el horrendo espectáculo aún para los propios enemigos de ver volar por las nubes nuestros míseros buques.¹²⁵

Pero ello también era consecuencia de que a cargo de los artilleros había oficiales de marina que no sabían nada de aquel arte. Esta incompetencia repercutía en la eficacia bélica, pero en el caso que nos interesa, dificultaba más la vida de los hombres a bordo, y más adelante se verá cómo en las tres marinas se intentó compensar estas y otras carencias (claramente generadas por desorganización institucional) con una dura disciplina y una serie de castigos, que aunque en su mayoría se regían en relación con legislaciones militares, en algunos casos fueron puestos en práctica de manera más estricta o arbitraria.

Alojamiento y otros espacios

Frente al gran esfuerzo que implicaban las faenas a bordo durante los períodos de guerra, había poco tiempo y espacios inadecuados para el descanso y el respiro. Las rondas de vigía que realizaban tanto oficiales como marinos interrumpían su sueño, alertos ante cualquier señal de presencia enemiga, y cuando llegaba la oportunidad de reposar la fatiga o recrear la mente, lo hacían en lugares incómodos y con pocas libertades. El espacio vital o la privacidad en un buque de guerra eran generalmente, excepto para los altos oficiales o los nobles, una condición prácticamente inexistente. Las circunstancias en tierra no eran muy

¹²³ Acerra y Meyer, *Marines et Révolution*, p. 43.

¹²⁴ A decir del marqués de la Victoria, citado en Martín García, “Entre el mar y la muerte...”, p. 428.

¹²⁵ Salazar y Salazar, “Carta XIII”, en *Juicio crítico sobre la Marina...*, pp. 51-53.

diferentes. La mayoría de los individuos estaban acostumbrados a pernoctar y convivir en pequeños espacios donde había poco lugar para la intimidad. Pero como quiera, estando en tierra, el que se sintiera “sofocado” siempre podía salir del hogar o la estancia y orearse por las calles de la villa o en campo abierto. En cambio, en un barco faltaba lugar para refugiarse de la concurrencia y más allá de la cubierta sólo había la gran extensión de agua salada.

Sobre el agua, el marinero acaba siempre por toparse con la barandilla, frontera circular que interrumpe el microcosmos de la gente de mar, más allá del cual se despliega el horizonte de una libertad hipotética. Por lo tanto, el buque actúa como una caja de resonancia que amplía a veces cualquier conflicto del trayecto, toda palabra un poco viva, toda insuficiencia material.¹²⁶

Las flotas europeas contaban con una distribución espacial y humana similar, lo que dependía del tamaño del buque, si eran de uno, dos o tres puentes, así como del acomodo de los espacios y el número de individuos abordo (véase la ilustración 1). Los mandos superiores solían ocupar camarotes especiales en la cubierta del alcázar y el entrepuente, mientras que los oficiales compartían alojamientos en la primera cubierta. Pero la mayoría de los hombres, suboficiales, marineros y soldados (de los batallones de infantería de marina), se acomodaban en la llamada cubierta baja o entrepuente. Ahí comían, dormían amontonados en sus hamacas y pasaban la mayor parte de su tiempo libre.¹²⁷ Podía ser que en ocasiones los suboficiales tuvieran el privilegio de separar sus hamacas de otras por medio de una madera. Pero hubo casos en que se sacrificó la comodidad de la dotación de un buque de gran calado por la velocidad de un buque menor, y un gran número de hombres, incluyendo oficiales, se hacinaron uno al lado de otro en pequeños espacios.

La cubierta baja era un espacio oscuro, con poca ventilación, en el que la principal entrada para el aire eran las portas, donde en su momento asomaban las bocas de los cañones. Éstas se hallaban cerradas la mayor parte del tiempo de navegación para evitar que entrara agua, sobre todo durante un mal tiempo, momento en la única luz y aire provenían de la escotilla principal. La bodega tenía un ambiente similar, con el aire y los calores concentrados. Se creía que aquellos espacios hacinados y encerrados en los buques causaban que el aire que se respiraba fuera impuro, según el connotado médico naval Pedro María González, catedrático del Real Colegio de Cirugía Médica de Cádiz, debido a las exhalaciones humanas y las

¹²⁶ Cabantous, *La vergue et les fers...*, p. 64.

¹²⁷ Las hamacas son de origen americano y su uso se extendió en los navíos desde el siglo xvi, pues resultaron ser muy útiles para descansar en espacios reducidos, sobrellevar el vaivén del barco o evitar la mordedura de roedores, al mismo tiempo que ahorran espacio para cargamento o artillería.

de los “cuadrúpedos que suelen alojarse en los mismos parajes”, “impuridades sensibles que se presentan para formar la mofeta atmosférica” (gas nitrógeno) que despojan al aire de su “natural bondad [...] para pervertirlo y volverlo nocivo e incapaz de servir a la respiración [...]”.¹²⁸ La impureza del aire en las cubiertas bajas y bodegas, debido al encierro y la mala ventilación, era con toda razón perjudicial para la salud en muchas maneras, aunado al común desaseo de los marineros, sus esputos, salivas, restos de alimentos que dejaban por doquier, así como la compañía de animales e insectos. Pero el área de la cubierta superior no era menos desprotegida. Allí se estaba constantemente expuesto a los rayos del sol, a los fuertes vientos y el oleaje, y si había mal tiempo, la lluvia caía directamente sobre los hombres y todo lo demás que se hallara sobre ella. La humedad lo impregnaba todo: cada madera del barco, el aparejo, las bodegas, los animales, los alimentos, las hamacas y las ropas. Según Rodger, en un barco de línea inglés se sufría menos de los efectos de la humedad que en las fragatas menores y corbetas, incluso que en los barcos franceses en general, cuyo diseño muy largo y con poco calado, en un mar encrespado, hacía que se abrieran las juntas y se filtrara gran cantidad de agua.¹²⁹ Las quejas de las tripulaciones sobre las condiciones de vida a bordo en las pequeñas corbetas y presas francesas eran constantes, muchas veces apoyadas por los altos oficiales a cargo. Sin embargo, durante la época de guerra, las solicitudes de transferencia a barcos más “cómodos” fueron generalmente rechazadas por el Almirantazgo, que consideraba que aquellos navíos eran imprescindibles.¹³⁰ Luego, la condición de humedad era generalizada en cualquier buque y podía provocar o empeorar la salud de las tripulaciones, peor aún durante la temporada de invierno. Con lluvias, se podían generar peligrosas zonas de aguas estancadas, que como refiere el médico naval Pedro González en su *Tratado de las enfermedades de la gente de mar en que se exponen sus causas, y los medios de precaverlas*, producían pestilentes y perniciosos vapores que se creía podían provocar la muerte súbita.¹³¹

¹²⁸ Pedro María González, *Tratado de las enfermedades de la gente de mar en que se exponen sus causas, y los medios de precaverlas*, Madrid, Imprenta Real, 1805, pp. 61-62.

¹²⁹ Rodger, *The wooden world...*, p. 62.

¹³⁰ *Ibid.*, p. 233.

¹³¹ Véase González, *Tratado de las enfermedades de la gente de mar...*, p. 47.

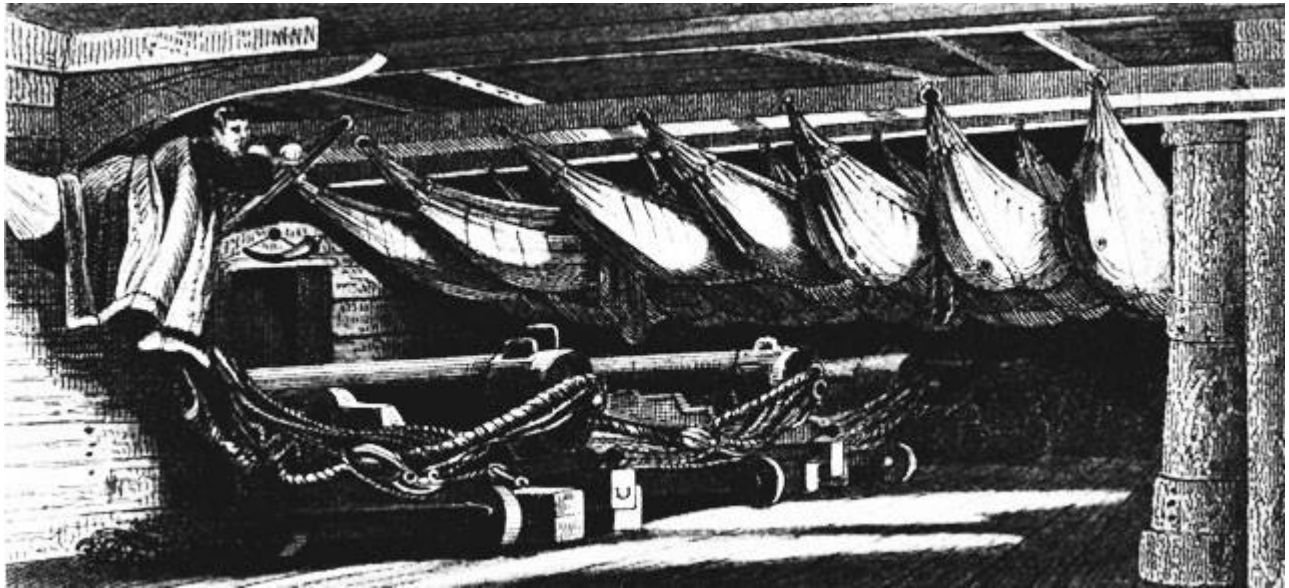


Ilustración 1. Batería de estribor en la noche, con tripulantes dormidos en sus hamacas. Tomado de Ensign A. P. Niblack, "The Enlistment, Training, and Organization of Crews for Our New Ships" (1891), en *Naval History and Heritage Command*, A Naval Historical Foundation Publication, 2015.



Ilustración 2. "Saturday night at sea" de George Cruikshank, tomado de Thomas Dibdin, *Songs, naval and national*, Londres, 1841.

Enfermedades y epidemias

Al contrario de lo que pudiera pensarse, las tripulaciones de las flotas de guerra se enfrentaban más a la posibilidad de muerte causada por las severas condiciones del servicio, que por el enfrentamiento bélico. Expuestos constantemente a climas extremos (rayos solares, vientos fríos y lluvia), al desequilibrio alimenticio, la falta de higiene, el hacinamiento, los accidentes, así como las enfermedades y epidemias, su particular actividad los hacía propensos a padecimientos físicos específicos. Como explicaba don González: “sus costumbres, sus hábitos, sus continuas privaciones, trabajos y fatigas, y por último sus alimentos”, todos ellos diferentes a los de tierra, los convertía en una clase de hombres distintos, pues para ellos no había “estaciones arregladas” ni “habitaciones permanentes” y estaban expuestos a “variedades perpetuas y repentinas”, ya sea por la atmósfera de la zona tórrida, como por los helados climas de los polos; agobiados por el trabajo rudo y constante y otras circunstancias contrarias a la salud.¹³²

Bajo estas circunstancias era común que las tripulaciones se contagiaran de enfermedades endémicas de zonas de clima tropical, a las que estaban poco habituados. La famosa balada inglesa del fantasma del Almirante Francis Hosier, narra el desastre sufrido por una expedición al Caribe en 1726 cuya intención era tomar Portobello, pero que ante las órdenes de no luchar, se mantuvo inactiva en una costa plagada de mosquitos. Ocurrió entonces que una epidemia de fiebre amarilla (conocida entre los marineros ingleses como *Yellow Jack*¹³³), acabara en tan sólo dos años con la vida de 4 000 hombres de 4 750, incluyendo el Almirante y su sucesor, siete capitanes y 50 lugartenientes.¹³⁴

*Unripening at thy glory, thy successful arms we hail;
But remember our sad story, and let Hosier's wrongs prevail.
Sent in this foul clime to languish, think what thousands fell in vain,
Wasted with disease and anguish, not in glorious battle slain.*¹³⁵

Escenas semejantes frecuentaron los primeros periodos de presencia europea en aguas tórridas, sobre todo en las Indias Occidentales, considerada —junto con las Indias Orientales, sobre todo para los

¹³² González, “Introducción”, en *Tratado de las enfermedades de la gente de mar...*, pp. VIII-IX.

¹³³ Debido a una bandera amarilla que ondeaba en los barcos en los que se hallaba la epidemia.

¹³⁴ Rodger, *The wooden world...*, pp. 98.

¹³⁵ Richard Glover, *Ballad of Admiral Hosier's ghost* (1740), fragmento tomado de William Stanley Braithwaite (ed.), *The Book of Georgian Verse*, Nueva York, Brentano's, 1909.

franceses—¹³⁶ el teatro de operaciones militares más insalubre. Fueron los españoles, los primeros en asentarse en aquellas latitudes y por lo mismo, junto con los portugueses, los que trajeron consigo la fiebre amarilla a América (probablemente con el tráfico de esclavos desde el África), aunque aquel mal también causó grandes índices de mortandad entre sus poblaciones, sobre todo en el Caribe, con el tiempo llegó a ser considerado la “fiebre patriótica”, al deshacerse de los nuevos extraños (ingleses y franceses) en sus colonias.¹³⁷ Independientemente de las latitudes, los problemas de salud podían comenzar a bordo tras varios días de zarpar. Como el tiempo de navegación de una flota dependía de la velocidad de la embarcación más lenta, los viajes trasatlánticos podían tardar de dos a tres meses, afectando significativamente la resistencia de las tripulaciones. Buchet calcula que las cifras de muertos y enfermos en los escuadrones que arribaban al Caribe durante la primera mitad del siglo iban de 0.43 a 17.2% de mortalidad y de 5.39% a más de 32% de morbilidad. La principal razón de tan altos porcentajes era el escorbuto, como se sabe, problemático especialmente en viajes que duraban más de 75 días.¹³⁸

Pese a los desastres en las Indias, con el tiempo y la costumbre a los largos viajes y a aquellas latitudes, las tripulaciones se volvieron más resistentes a los nuevos climas al emprender determinadas acciones durante las navegaciones para evitar la exposición directa y prolongada de los individuos al sol o la lluvia, mejorar la limpieza tanto del buque como del personal, y como se vio en el capítulo anterior, procurar una mejor atención médica y avituallamiento.

Continuando con Buchet, los estudios estadísticos comparativos que realizó de las listas de las compañías británicas y francesas del periodo (preservados en la Oficina Pública de Registro Británica y en los Archivos Nacionales de Francia) revelan que las primeras mantenían rangos de mortandad y enfermedad más altos que las expediciones francesas durante sus travesías oceánicas. Pero aunque señala que la ruta que seguían los británicos desde el Canal Inglés era más larga,¹³⁹ no menciona como se dijo, que además en general pasaban mayor tiempo en alta mar que los franceses, lo que explicaría tal diferencia. Esto último fue la gran desventaja de la estrategia francesa, que optaba por enviar escuadrones de urgencia sólo en misiones especiales, en vez de mantenerlos de manera permanente en estaciones lejanas para que se acostumbraran a las condiciones de aquellas latitudes.¹⁴⁰ Un incidente conocido es el de la flota del

¹³⁶ Véase las estadísticas que presenta Cabantous en las que las regiones que presentan mayor porcentaje de mortandad para la navegación francesa eran primeramente Guinea (14.05%), seguidas de las Indias Orientales (9.7%), América (4.2%), durante la pesca de bacalao (1.5%), el Mediterráneo (1.2%) y durante la pesca del arenque (0.5%), véase Cabantous, *La vergue et les fers...*, p. 57.

¹³⁷ Clayton, *Tars. The men who made Britain...*, p. 242.

¹³⁸ Buchet, *The British navy, economy and society...*, p. 2.

¹³⁹ *Ibid.*, pp. 2, 8.

¹⁴⁰ Rodger, *The wooden world...*, pp. 98-99, 104-105.

vicealmirante Jean-Baptiste Louis Frédéric de La Rochefoucauld de Roye, Duque d' Anville, que levó anclas con 10 navíos de línea, otros 12 buques de guerra y 42 transportes con 3 500 soldados, rumbo a la recién capturada fortaleza de Louisbourg en Norteamérica en 1745. Todo parece indicar que d' Anville no había navegado con anterioridad y la mayoría de sus oficiales carecían de conocimiento náutico y geográfico. La expedición tampoco contaba con provisiones adecuadas para sobrevivir a un viaje trasatlántico semejante. Tras tres meses en alta mar, los hombres fueron asolados por la enfermedad y el propio Almirante murió de un ataque de apoplejía,¹⁴¹ mientras que su siguiente al mando intentó suicidarse. Pero la tragedia no terminó ahí, y en el viaje de retorno a cargo de Jacques-Pierre de Taffanel, marqués de La Jonquière, la falta de alimento y agua orilló a los hombres de uno de los buques al canibalismo.¹⁴² Lo que quedó de la expedición desembarcó en Brest en 1757 con 800 hombres enfermos de escorbuto.¹⁴³

La calamidad de d' Anville indudablemente se debió a una mala preparación y a la falta de experiencia en ese tipo de operaciones, lejanas y expuestas a la intemperie. Más no fue una enfermedad de los climas americanos lo que masacró a sus hombres, sino uno de los males ya conocidos en el viejo continente que junto con el escorbuto era típico de los largos viajes: el tifus.¹⁴⁴ En realidad, fueron estos así como la peste, la pulmonía, la influenza, la disentería, el cólera, el sarampión y la viruela los que masacraron flotas completas, tanto cuando los hombres se concentraban en los puertos, como cuando se hallaban hacinados en los buques, máxime tras un largo viaje. Para darse una idea, a mediados del siglo, el

¹⁴¹ Michel Vergé Franceschi, *La Marine française au XVIIIe siècle. Guerres-administration-exploration*, Regards Sur L'Histoire, Histoire Moderne, París, SEDES, 1996, p. 284. Se trata de un derrame cerebral provocado principalmente por problemas cardíacos, hipertensión, diabetes, falta de ejercicio, mala alimentación, entre otras causas. Seguramente, los excesos y fatigas físicas y psicológicas a bordo empeoraban el estado patológico. Otros oficiales franceses que murieron de lo mismo (algunos en acción, otros no) fueron el conde Thomas d'Orves (1782) y J. C. Baane (1823). Algunos casos en la Marina Española fueron los capitanes Jorge Juan y Santacilia (1773), Gabriel de Aristizábal y de Espinosa (1805), el brigadier José Lorenzo de Goicochea (1797), el teniente general Antonio de Escaño García (1814); y en la inglesa el vicealmirante Jonathan Faulkner (1795) y el lugarteniente Barley Reynolds (1800).

¹⁴² Rodger, *The command of the ocean...*, pp. 247-248.

¹⁴³ Franceschi, *La Marine Française au XVIIIe siècle...*, p. 276. Mucho se ha hablado de la aportación del médico naval James Lind, de quien se dice que fue el primero en aportar pruebas experimentales de las propiedades de la naranja y el limón contra esta enfermedad; sin embargo, al parecer su experimento controlado pudo haber ocurrido por accidente y el mismo Lind no le dio la debida importancia en sus escritos. El valor de los limones, como el de otros remedios contra el escorbuto, era bien conocido entre los hombres de mar desde hacía generaciones, pero entonces no había forma científica de corroborar sus virtudes. Además, eran escasos y costosos en el norte de Europa y el método más obvio de conservarlos destruía sus propiedades. No obstante, había un entendimiento general de la relación entre la enfermedad y la dieta, y que de alguna manera la solución estaba en las vituallas frescas. Rodger, *The wooden world...*, p. 100. El médico español Vicente Lardizábal, por ejemplo, propuso un remedio a base de pasto de sargazo cocido, más fácil de adquirir y conservar que los cítricos; véase Vicente Lardizábal, *Consuelo de navegantes en los estrechos conflictos de falta de ensaladas y otros víveres frescos en las largas navegaciones...*, Madrid, Imprenta de D. Antonio Sanz, 1772, p. 210.

¹⁴⁴ Franceschi, *La Marine Française au XVIIIe siècle...*, p. 276.

índice de mortalidad a bordo tras dos o dos y medio meses de travesía atlántica hacia las Indias Occidentales variaba de un 0.5% a 17.2%, y el de morbilidad, de 5.4% a más de 32%.¹⁴⁵ Claro está, estos porcentajes dependían de factores como la edad, pues los jóvenes eran los más resistentes; la posición laboral y social, ya que los oficiales tenían hasta cuatro veces menos probabilidades de morir en el mar que los marineros ordinarios, así como la época del año, la duración y tipo de viaje,¹⁴⁶ las condiciones de limpieza, el número de marineros por espacio y el trato hacia la tripulación por parte de los mandos.

Las epidemias que sufrían las flotas, en la mayoría de los casos, no eran más que una reproducción y continuación de las que se abatían sobre las poblaciones asentadas en tierra, que como acontecía con el tifus exantemático o el escorbuto,¹⁴⁷ se reforzaban con las particulares carencias y miserias del contexto, en este caso, las condiciones a bordo. No por nada los marineros caían más por enfermedad que durante una ofensiva bélica (ver Anexo 3). Por ejemplo, entre 1774 y 1780 la marina británica perdió 7% de sus hombres en combate y 10.5% por enfermedad (aproximadamente 20 000). Enseguida, durante la campaña de las Indias Orientales de 1780-1781, 1 de cada 7 hombres murió por lo mismo.¹⁴⁸ El número aumentó durante las Guerras Revolucionarias: casi 90 000 marinos de la *Royal Navy* fallecieron, aproximadamente 24 000 solo en el área del Caribe, entre 1793 y 1801.¹⁴⁹ Nada más en 1796, durante las acciones para recapturar las Islas de Barlovento y retener algunas villas en Saint Domingue, murieron alrededor de 14 000 hombres, en su mayoría de fiebre amarilla, disentería y malaria.¹⁵⁰ Los catarros cobraron cientos de víctimas entre las dotaciones del marqués de la Victoria, mientras su flota permanecía bloqueada por los británicos en Tolón en 1743. Asimismo, a principios de la Guerra de los Siete Años, la escuadra franco-española, que por primera y única vez consiguió dominar el Canal de la Mancha, se vio obligada a suspender la operación debido a una terrible peste. En 1761, en La Habana, la flota del teniente general Gutierre de Hevia sufrió alrededor de 1 800 bajas por fiebre amarilla, mismo enemigo que al poco tiempo cobró la vida de 1 170

¹⁴⁵ Christian Buchet, "Quantification des pertes dans l'espace Caraïbe et retombées stratégiques", en Christian Buchet (coord.), *L'homme, la santé et la mer*, Actes du colloque international (décembre 1995), París, Honoré Champion Éditeur, 1997, pp. 182-189.

¹⁴⁶ Philippe Haudrère, "Santé et voyages au long cours: la route du cap au XVIII^e siècle", en Buchet, *L'homme, la santé et la mer*, p. 258.

¹⁴⁷ De Francisco López, "La medicina e higiene militar...", p. 133.

¹⁴⁸ Peter Earle, *Sailors: English merchant seamen, 1650-1775*, Londres, Meuthen, 1998, p. 136.

¹⁴⁹ Frykman, "Seamen on late Eighteenth-Century...", p. 70. Véase también Dudley Pope, *Life in Nelson's navy*, Londres, HarperCollins Publishers, 1981, p. 131; y Michael Duffy, *Soldiers, sugar, and seapower: the British expeditions to the West Indies and the war against revolutionary*, Oxford, Clarendon Press, 1987, p. 334.

¹⁵⁰ Rodger, *The command of the ocean...*, p. 436.

marineros de la escuadra de Gabriel de Aristizabal en la Antillas.¹⁵¹ Nuevamente, la flota combinada, durante otro intento de invadir Inglaterra en 1779, tuvo que retirarse a Brest, arribando a puerto con 12 000 marinos franceses y 3 000 españoles enfermos de viruela, tifoidea y escorbuto.¹⁵² Décadas después, con el colapso administrativo y financiero de la marina real francesa, no se pudo contener una nueva epidemia de tifus en Brest, que entre 1793 y 1794 se llevó a aproximadamente 8 000 hombres, al mismo tiempo que muchos otros morían en las prisiones inglesas.¹⁵³ Esta catástrofe fue peor que el contagio que asoló a la propia marina francesa durante la Guerra de los Siete Años, cuando el brote de tifus en la flota de Dubois de La Motte en 1757, entre hombres debilitados por la malaria, afectó grandemente el manejo de la marina el tiempo que restó de la guerra.¹⁵⁴ También las enfermedades diezmaron las tripulaciones de las tropas de guerra españolas en los puertos y buques españoles y en las Indias Occidentales. Las viruelas, “calenturas pútridas” y las “evacuaciones de sangre” se habían llevado a miles de marineros de las escuadras de Río Tinto y Trujillo, así como de la Mar del Sur y la Habana entre 1785 y 1794.¹⁵⁵

Ya para entonces se sabía que la limpieza era crucial para conservar la salud. Es un hecho que los hombres de mar solían ser descuidados en la higiene individual y colectiva, y constantemente compartían hamacas, lo que incrementaba el riesgo de contagio,¹⁵⁶ así que se intentaba tomar precauciones con respecto a su aseo y cuidado personal, incluyendo el de sus ropas y cabellos. También era importante conservar la pulcritud y ventilación de los espacios del buque. En este sentido, los británicos tenían buena fama, tanto sus hombres (“aseados y cuidadosos en todos sus modos”),¹⁵⁷ como los espacios de sus navíos,

¹⁵¹ Hugo O'Donnell y Duque de Estrada, “Mando, tripulación y guarnición de los buques de la Armada Española en el siglo XVIII”, en Guimerá, *et. al.*, *Trafalgar y el mundo atlántico...*, pp. 222-223.

¹⁵² “Memorial del conde de Floridablanca al rey Carlos III”, en Fernández Duro, *Historia de la Armada española...*, tomo VII, p. 247. También en Antonio de Ulloa, *La Campaña de las Terceras*, Pablo E. Pérez Mallaína (edición y estudio introductorio), Sevilla, Universidad de Sevilla, Secretariado de Publicaciones, 1995, p. 30; y Donald R. Hopkins, *The greatest killer: smallpox in history*, Chicago, University of Chicago Press, 2002, p. 74.

¹⁵³ Taillemite, *Histoire ignorée de la Marine française*, p.284. Véase también Frykman, “Seamen on late eighteenth-century...”, pp. 70-71.

¹⁵⁴ Pritchard, *Luis XV's navy...*, p. 83.

¹⁵⁵ Epidemia de viruelas en el navío San Pedro de Alcántara en Concepción, marzo 1785, véase AGMAB/3, EI, Mar del Sur a Perú, docs. 1-19; Correo de aviso de las ocurrencias de Río Tinto, enfermedades y muertos que continúan en aquellos establecimientos, Habana, junio 5 de 1788, AGMAB/6, EI, Cartagena de Indias, Documentos de aquella marina, docs. 8-21, exp. 723, f. 1; “Llegada al puerto de la escuadra del teniente general don Gabriel de Aristizabal desembarcando más de 600 y los que diariamente bajan al Hospital [...] llegando su número en el día a 1040”; 30 de junio de 1794, Habana, AGMAB/16, EI, docs. 23-57, exp. 1247, f.1; Correspondencia con Puerto Delfín (Venezuela), Aviso de arribo del navío San Juan Bautista con 365 enfermos de la tripulación y guarnición, junio 30, AGMAB/17, EI, 1794, Navarra, docs. 23-57, exp. 1247.

¹⁵⁶ Pritchard, *Luis XV's navy...*, p. 83.

¹⁵⁷ Referencia que hace el personaje de Mrs. Clay en la novela de Jane Austen *Persuasión*. Para ella, un marinero bien podía ser un buen arrendatario: “I quite agree with my father in thinking a sailor might be a very desirable tenant. I have known a good deal of the profession; and besides their liberality, they are so neat and careful in all their ways!”

además de que daban la debida importancia a la ventilación abordo y la purificación ambiental por medio de sahumadores con azufre y la limpieza de los espacios con vinagre, lo que seguramente aprendieron tras duras lecciones. En el pensamiento de comandantes como Lord Nelson, “lo mejor de todo servicio militar es la salud”, siendo “más fácil para un oficial mantener a sus hombres saludables, que para un médico el curarlos”.¹⁵⁸ Dicha pulcritud era reconocida por varias autoridades al exterior, desde el embajador de Venecia en 1696, hasta el propio Napoleón durante su viaje a Santa Elena (1815). El principio de limpieza del barco y sus hombres se basaba en la idea de mantener un ambiente con aire puro.¹⁵⁹ En un ensayo para preservar la salud de los marineros publicado en 1757, el doctor Lind recomendaba que los buques tuvieran una bodega con jabón y “otras conveniencias apropiadas para el baño”, así como un cuarto para la “fumigación de ropas” con azufre. Ahí los reclutas sospechosos recién incorporados a un buque, debían ser “desnudados de sus harapos” y bañados, tras lo que se les debían proporcionar nuevas ropas, mientras que las viejas (como las de los hombres traídos de Newgate y otras prisiones) debían ser destruidas, una recomendación que tomó años en formalizarse.¹⁶⁰

En comparación, según algunas opiniones de la época, la limpieza en los buques franceses era deficiente, pese a que un *conseil de salubrité* inspeccionaba que los espacios de los navíos estuvieran despejados, lavados y “purificados” con ácido hidroclórico.¹⁶¹ A ojos del Almirante británico Augustus Hervey, la fragata *Comète*, la cual conoció en Lisboa a mediados de siglo, era “sucia”, pese a ser comandada por Bidé de Chézac, un distinguido oficial a cargo de una serie de tareas científicas importantes.¹⁶² Por otro lado, tras la batalla de Saintes (abril de 1782), el médico británico sir Gilbert Blane, quien abordó algunos de los buques franceses capturados, atestiguó sus bajos estándares de higiene y salubridad. Ciertamente, era la opinión de los británicos, y a su favor cabe decir que al término de la guerra americana, un francés que visitó la fragata británica *Diadem*, observó que conservaba “tal limpieza escrupulosa” que estaban

("estoy de acuerdo con mi padre en que un marinero podría ser un arrendatario muy deseable. Sé mucho de ese oficio; y además de su liberalidad, ¡son tan aseados y cuidadosos en todos sus modos!"), en Jane Austen, *The novels of Jane Austen*, Edimburgo, J. Grant, 1911, p. 24.

¹⁵⁸ Citado en Rodger, *The command of the ocean*, p. 486.

¹⁵⁹ Aunque para Lind, el exceso de lavado de las cubiertas ocasionaba demasiada humedad, la principal causa del escorbuto. National Maritime Museum, LBK/63, 3, Jan 1765, véase Rodger, *The wooden world...*, p. 106.

¹⁶⁰ James Lind, *An essay on the most effectual means of preserving the health of seamen, in the Royal Navy*, Londres, D. Wilson, 1757, pp. 29-30.

¹⁶¹ Terry Crowdy, *French warship crews 1789-1805: from the French Revolution to Trafalgar*, Oxford, Osprey Publishing, 2005, p. 24.

¹⁶² Rodger, *The wooden world...*, p. 105.

sorprendidos: “no vi nada como esto en una fragata en Tolón. Condenan la falta de limpieza de los franceses, y dicen que causa más bajas que los ingleses. Limpian por completo el buque cada día”.¹⁶³

Todo parece indicar que fue mucho el desgaste de la marina francesa por causas de salud e higiene durante las guerras, sobre todo si se prolongaban. Durante la de los Siete Años, desde que los hombres fueron reclutados y organizados en los puertos, ya manifestaban una alimentación pobre y resistencias deficientes, y como no se les atendía debidamente, se hallaban debilitados para aguantar las faenas marinas. En 1758, por ejemplo, las levas que arribaron a Rochefort desde Toulouse, Marmande, Montauban, La Teste y el Departamento de Bordeaux estaban contagiadas de sarna, por lo que muchos tuvieron que ser despedidos y la mayoría de los que quedaron, hospitalizados. A esta situación se añadió que en los alrededores del puerto la malaria era endémica.¹⁶⁴

Aunque pudiera suponerse lo contrario, la higiene a bordo de los navíos franceses fue una preocupación latente, quizás más en la teoría que en la práctica. Sobre ello se escribieron varios tratados, como el conocido *Moyens de conserver la santé aux équipages des vaisseaux* (1759), del no menos conocido ilustrado Henri Louis Duhamel de Monceau, ingeniero naval, físico, químico y botánico, quien investigó los problemas de salud que traía consigo el largo confinamiento de las tripulaciones en los buques —lo que achacaba igualmente a la corrupción del aire fuertemente “cargado de vapores”, la humedad, el olor de los animales y el sudor de los hombres—, acerca de las medidas para mejorar la limpieza y alimentación a bordo, además de establecer una escuela de cirugía en la base naval de Brest, donde aplicaba lo aprendido.¹⁶⁵ Pero estos esfuerzos no fueron suficientes. En opinión de Rodger, es probable que la higiene en los navíos franceses hubiera declinado desde los días de Colbert, quien entonces comprendió que el Estado era el que debía controlar y supervisar la salud de sus escuadras.¹⁶⁶ Por lo que parece, esta buena costumbre se perdió durante los gobiernos siguientes, hasta que a mediados del siglo XVIII la marina francesa llegó a tener el peor récord de salud entre las flotas de guerra. El historiador inglés también

¹⁶³ Scarfe, *Innocent espionage*, citado en Rodger, *The command of the ocean...*, p. 400.

¹⁶⁴ Pritchard, *Louis XV's navy...*, p. 82.

¹⁶⁵ Gaspar de Aranda y Antón, “La influencia de Duhamel du Monceau en la arquitectura naval del siglo XVIII”, en *Revista de Historia Naval*, núm. 78, año XX, 2002, p. 13. Duhamel propone para romper con las miasmas una solución simple pero difícil de aplicar: renovar el aire constantemente, lo que presentaría una doble ventaja de desinfectar el clima fétido de las bodegas y de permitir una mayor conservación de los alimentos, ello por medio de una maquinaria compleja que removería el aire se los entrepuentes. Algunos años más tarde, Gabriel-Adrien-Marie Poissonier Desperrières formuló una serie de proposiciones complementarias como la purificación de la atmósfera utilizando algunos fuelles poderosos “siguiendo el ejemplo de Inglaterra”, la reducción del número de hombres a bordo, una buena dieta con menos carne. Véase Cabantous, *La vergue et les fers...*, pp.62-63.

¹⁶⁶ En su ya citada ordenanza de 1681 (*La grande ordonnance de la marine d'août*) se demandaba la presencia de cirujanos en todo viaje. Probablemente dicha propuesta se vio obstaculizada por los costos del proyecto.

menciona la costumbre francesa de enterrar a sus muertos entre el lastre, lo que le pareció muy desafortunado;¹⁶⁷ sin embargo, esta práctica también se llegó a realizar en la *Royal Navy*, solo basta recordar, que el cuerpo del almirante Hosier fue enterrado temporalmente entre el lastre de su buque insignia *HMS Breda*, esperando ser trasladado a Inglaterra en otro navío al final del año.¹⁶⁸

Pese a su mala reputación higiénica, las tripulaciones francesas se preocupaban por su seguridad terapéutica y, como cualquier otro grupo de hombres de mar, agradecían la presencia de remedios y más aún, de algún médico y, sobre todo, un cirujano a bordo. Si bien el siglo XVIII se caracterizó por la evolución de la guerra, también ocurrió en otros campos como la alimentación y la medicina. Fue entonces que en los ejércitos y en las marinas se desarrolló una creciente profesionalización de los cuerpos de médicos y cirujanos militares a través de los colegios, así como los hospitales. Los médicos se especializaron principalmente en el medio hospitalario (seguimiento de enfermedades) y en rangos sanitarios, mientras que los cirujanos en las funciones preventivas y asistenciales necesarias en el campo específico de los riesgos y enfermedades profesionales del soldado durante las operaciones bélicas terrestres y en alta mar, a bordo de embarcaciones y en campamentos.¹⁶⁹ En la marina española, como se recordará, hubo un interés manifiesto durante el mandato de Patiño y posteriormente en el de Ensenada; en el británico, notoriamente con Anson; y en el francés, aunque ya Colbert le había dado un lugar primordial desde el siglo anterior, fue Choiseul quien intentó poner a la marina francesa al día. Cabantous advierte de la memoria del marinero que por experiencia sabe el peligro de las situaciones a afrontar cada día y conoce los riesgos de dañar gravemente su salud, incluso de perder la vida. Todo nuevo viaje le recuerda otro precedente, con pruebas vividas, sufrimientos causados por insuficiencias materiales y negligencias elementales. La garantía de una alimentación aceptable y algunas pociones tranquilizadoras representaba la posibilidad de retroceder ante las fronteras de la siempre temida muerte oceánica.¹⁷⁰ Pero estas necesidades básicas siempre presentes no parecen haber sido tomadas seriamente por la institución naval sino hasta la década de 1780, durante el ministerio de Castries, quien realmente se preocupó por la limpieza y salud de los marineros del Estado. Fue él quien llevó a cabo acciones concretas como el lavado de espacios con productos químicos y fomentó la investigación en la Sociedad Real de Medicina de París en la búsqueda de métodos para mejorar la ventilación a bordo, la preparación y conservación de alimentos, y el tratamiento de enfermedades. No solo eso, Castries pretendió también construir más hospitales y aumentar los salarios

¹⁶⁷ Rodger, *The wooden world...*, p. 105.

¹⁶⁸ William Laird Clowes, *The Royal Navy: a history from the earliest times to the present*, vol. 3, Londres, Chatham Publishing, 1997, p. 45.

¹⁶⁹ Francisco López, "La medicina e higiene militar...", p. 133.

¹⁷⁰ Cabantous, *La vergue et les fers...*, p. 55.

de los médicos y cirujanos, así como el número de médicos en los puertos.¹⁷¹ Pero la debilidad estructural de la institución, los lastres económicos del Estado y la entrada de la Revolución echaron abajo sus proyectos.

En comparación con los franceses, las autoridades españolas parecían estar seguros de que las condiciones higiénicas en los buques de las flotas de guerra españolas eran más favorables. Esta confianza se advierte tras la catástrofe epidemiológica que azoló la ya mencionada flota franco-española en 1779, en la que como se recordará, el número de españoles enfermos de escorbuto fue menor. El ministro de España, conde de Floridablanca, lo atribuyó a un “mayor aseo y cuidado de los buques españoles”, que aunque mayor en número al de sus aliados, ayudó a contener los progresos de las enfermedades.¹⁷² Pero este caso parece haber sido más una excepción que la regla, pues la calidad de limpieza en los buques españoles era en general deficiente, pese a la insistencia de la Corona y su cuerpo sanitario¹⁷³ en mantener la ventilación de las cubiertas, sahumar con azufre y pólvora,¹⁷⁴ y lavar con vinagre los espacios, así como procurar el aseo de los tripulantes.¹⁷⁵ Asunto aparte era esto último, cuya observación estaba en manos de oficiales. En la Ordenanza de su Majestad para el gobierno militar, político y económico de su Real Armada de 1748, expedida por Fernando VI, se responsabilizaba a los cabos de guardia de vigilar el aseo y peinado de los marineros, mientras que en las Ordenanzas generales de la Armada Naval de 1793, se exhortaba a la oficialidad a cuidar que la ropa de la tripulación fuese lavada y cepillada frecuentemente y se vigilara que no llevaran las barbas crecidas para evitar los parásitos.¹⁷⁶ Más en la práctica el asunto era muy diferente debido a las rutinas, las costumbres y al desinterés general de los mandos y de los propios marineros. El ya citado González se quejaba de que las primeras presas de las enfermedades, debido a su suciedad y hediondez, eran los vagabundos y presidiarios con los que se

¹⁷¹ Black, *La Europa del siglo XVIII...*, pp. 386-387.

¹⁷² Memorial del conde de Floridablanca al rey Carlos III, en Fernández Duro, *Historia de la Armada española...*, tomo VII, p. 247.

¹⁷³ Martín García, “Entre el mar y la muerte...”, p. 430.

¹⁷⁴ Francisco Bruno Fernández, *Tratado de las epidemias malignas, y enfermedades particulares de los exercitos, con advertencias á sus capitanes generales, ingenieros, medicos, y cirujanos...*, Madrid, Imprenta de Juan Antonio Lozano, 1776, p. LII.

¹⁷⁵ El interés médico en la salud de los marinos se reflejó además en la serie de textos especializados de autores españoles, como Leandro de la Vega, *Pharmacopea de la Armada ó Real Catálogo de Medicamentos*, Cádiz, Casa de D. Manuel Espinosa, 1760; y de Vicente de Lardizábal, *Consideraciones político-médicas sobre la salud de los navegantes en que se exponen las causas de sus más frecuentes enfermedades, modo de precaverlas, y curarlas*, Madrid, Imprenta de Don Antonio Sanz, 1769, y el ya citado *Consuelo de Navegantes*.

¹⁷⁶ Tratado Quinto, título I, artículos XXI y XXII y de las *Ordenanza de su Majestad para el gobierno militar, político y económico de su Armada Naval*, Parte primera, Madrid, Imprenta de Juan de Zúñiga, 1748, p. 221; Tratado Quinto, título I, Artículos 50-53 de las *Ordenanzas generales de la Armada Naval: Parte primera. Sobre la gobernación militar y marinera de la armada en general, y uso de sus fuerzas en la mar*, tomo II, Madrid, 1793, pp. 17-18.

intentaba cubrir el número de tripulantes durante los tiempos de guerra.¹⁷⁷ También se mostraba preocupado por el maltrato que ordinariamente recibían los marineros por parte de su institución, y advertía que una tripulación enferma y débil podía frustrar una expedición bien organizada “con increíble perjuicio del Estado y utilidad de los enemigos”.¹⁷⁸ Lo mismo se observa en los trabajos de reconocidos médicos, como Pedro Felipe Monlau I Roca, autor de *Elementos de Higiene Pública* (Madrid, 1847).

Además de la falta de higiene general, otro motivo que solía mermar la salud de los hombres de mar era el alcoholismo. En opinión de Alain Cabantous, las carencias alimenticias y la dura condición del oficio marino explica el consumo masivo de bebidas espirituosas.¹⁷⁹ Aunque el alcohol representaba una parte de la ración a la que se tenía derecho al día, los médicos navales consideraban que su abuso podía derivar en enfermedades crónicas. González, atribuía a la “fiebre de embriaguez” la irritación del sistema de los sólidos. Según él, de toda Europa, España era la que más sufría de este mal entre sus marineros, sobre todo en las colonias americanas.¹⁸⁰ Pero el alcoholismo era un mal generalizado en las marinas. Es sabido que alrededor de 1740, el almirante Edward Vernon tuvo la ocurrencia de mezclar ron¹⁸¹ con agua o cerveza ligera para producir el llamado *grog* (al que luego se le aumentó algo de lima y azúcar para mejorar el sabor), con la intención de minimizar el efecto entre los hombres a bordo, sobre todo en la víspera de una batalla. Antes de su introducción, los marineros solían guardar su ración diaria de ron para después ingerirla de una sola vez, lo que producía su inmediata embriaguez, vivaz antecedente de la indisposición y la indisciplina. El “licor de vida”, fuese vino, brandy, ron, *grog* o cerveza estaba disponible en la mayoría de los buques y generalmente se daba a las tripulaciones como recompensa.¹⁸² Según recomendaciones de los catedráticos del Colegio de Medicina y Cirugía de Cádiz, para una buena salud, los marineros de los buques españoles que viajaran a los trópicos debían beber una mezcla de cuatro onzas de aguardiente con seis de agua y una de vinagre con azúcar; mientras que los que navegaran por altas latitudes meridionales (desde los 40º) debían sustituir la onza de vinagre y azúcar por aguardiente, excepto en aquellas ocasiones en que la humedad y el frío (que se creían los principales agentes del escorbuto durante las largas travesías) eran insufribles. Solamente “en las noches tempestuosas, o después de alguna faena pesada”, el capitán podía

¹⁷⁷ González, “Introducción”, en *Tratado de las enfermedades de la gente de mar...*, pp. 7-8.

¹⁷⁸ *Ibid.*, p. 10.

¹⁷⁹ Cabantous, *La vergue et les fers...*, p.50.

¹⁸⁰ González, *Tratado de las enfermedades de la gente de mar...*, pp. 72, 4.

¹⁸¹ Bebida por cierto de origen caribeño destilada de la caña de azúcar. Era conocida por los ingleses como *kill-devil* (mata-diablo) o *rumbullion* (palabra oriunda de Devonshire que significa “gran tumulto”), *Encyclopaedia Britannica*, en <global.britannica.com> y *The free dictionary*, en <thefreedictionary.com>, consultadas en noviembre de 2014.

¹⁸² Rodger, *The command of the ocean...*, p. 401.

buscar “aminorar el trabajo” y ayudar a “soportar la intemperie vigorizando a la gente” mediante media ración de aguardiente sin agua.¹⁸³

Tras un largo servicio en alta mar, en sus tiempos de relajación o de libertad en tierra, los marineros (tanto la cubierta baja como los oficiales) solían desquitarse desenfrenadamente las horas perdidas, lo que para el médico inglés William Buchan era una de las causas principales de sus males, cuando sin importarles el clima o sus propias constituciones se precipitaban “en toda especie de vicios”, entre ellos la bebida, hasta que una “calentura” ponía fin a sus vidas. Con esta lógica era el exceso y no el clima, “lo que daba muerte a valientes marineros en costas extranjeras”.¹⁸⁴ Entre los médicos, la idea de la influencia perjudicial del alcohol en las tripulaciones era indudable. Thomas Trotter, quien escribió un ensayo sobre los efectos del alcoholismo en el cuerpo y fue uno de los primeros en categorizarlo como una enfermedad, confesó que durante su residencia en el muelle de Plymouth, hacia el final de la última guerra (1794-1795), tuvo la satisfacción de cerrar 200 negocios de ginebra, que estaban “destruyendo las meras entrañas de nuestro servicio naval”.¹⁸⁵

Los franceses no se quedaban atrás. Los inventarios de vinos –además de las cidras y cerveza- a bordo de los buques de guerra hablan por sí solos. Las variedades regionales y cantidades llaman particularmente la atención, muchas de ellas llevadas so pretexto de curar achaques.¹⁸⁶ Cierta dosis de esta “medicina” debió tener buenos resultados, por ejemplo, como una forma de combatir el escorbuto (aunque quizás por muchos ignorada), pero la mayoría de las veces las situaciones se tornaban excesivas y provocaban indisciplinas o accidentes graves. El ministro francés en 1743 prohibió el embarque de toda bebida fuerte con la intención de reducir las rebeliones cada vez más frecuentes entre los pescadores de bacalao en Terranova, pues su consumo dañaba notablemente el comercio, “mantiene el libertinaje entre las tripulaciones, altera su salud y arruina a las familias”.¹⁸⁷

Junto a los padecimientos físicos de los navegantes se hallaban también los psicológicos o “las pasiones del alma y sus escaseces”, como las llamaba González, provocadas principalmente por las duras

¹⁸³ “Carta de don José Baldarano a la Real Junta Superior de Gobierno y Administración Económica de la Armada”, 16 de enero de 1835, Madrid, AMN, VF, tomo XXVII, 0247, ms. 0456/111, ff. 293-294.

¹⁸⁴ William Buchan, *Domestic medicine: or, a Treatise on the Prevention and Cure of Diseases by Regimen and Simple Medicines: With an Appendix, Containing a Dispensatory for the Use of Private Practitioners*, Londres, Strahan, 1790, p. 45.

¹⁸⁵ Trotter también menciona que en 1800 se pagaron a los marineros no menos de 1 400 000 libras de dinero de presas en el mismo puerto, y que aprovechando esto, los dueños de esos comercios intentaban cualquier “truco” para “atrapar a aquellos crédulos e irreflexivos hombres”. Thomas Trotter, *An essay, medical, philosophical, and chemical, on drunkenness, and its effects on human body*, Londres, Routledge, 1804, p. 49.

¹⁸⁶ Franceschi, *La Marine Francaise au xviii siecle...*, pp. 278-279.

¹⁸⁷ AN, FM, C5, 35 (1743); véase Cabantous, *La vergue et les fers...*, p. 50.

condiciones de la navegación y sus peligros, entre la cotidianidad de la compañía y el paisaje, la falta de distracción y la lejanía a tierra:

Si la navegación se dilata, hasta las conversaciones se apuran: su repetición incomoda en toda sociedad familiar, si los concurrentes no tienen talento para darles algún aire de novedad; pero en la mar es todavía más fastidiosa la repetición de especies, respecto a la mala disposición de los humores. La continua uniformidad de objetos y de acciones llega al fin a producir cierta especie de disgusto o aversión a todo, que exasperando los ánimos, predispone a incomodidades y rencillas, que por las causas más leves y despreciables acarrear consecuencias muy funestas, con especialidad entre la marinería.¹⁸⁸

Mucho tiempo de servicio entre los mismos rostros podía inducir un estado de ánimo alterado, una patología de orden psicosocial. Es conocido que algunos altos mandos padecían depresión o estrés a causa de lo que se esperaba de su deber, ánimo que sin duda se intensificaba en tiempos de guerra. Solía haber casos de apoplejías, como los ya citados de los oficiales franceses. En la *Royal Navy*, al almirante Nicholas Haddock, comandante de la escuadra inglesa del Mediterráneo, tras el intento por bloquear una flota española en Cádiz en 1738 y más tarde el fracaso en el invierno de 1741 por evitar la reunión de la flota combinada que pretendía acompañar una expedición española a Italia, le sobrevino un episodio de indisposición grave que lo mantuvo “distráido melancólicamente”. Después nunca retornó al mar.¹⁸⁹ Este caso recordaba a otro atestiguado por Hervey cuando en 1758 fue llamado al comando del buque insignia *Monmouth*. En aquel tiempo se encontró con que su almirante Henry Osborn de 62 años de edad había sufrido parálisis de rostro, a lo que se atribuyó a la “constante ansiedad, vigilancia de los franceses y las diferentes tareas de la flota, que llevó a cabo en exceso y minuciosidad en su tiempo de vida”.¹⁹⁰ Un cuadro de estrés podía traer severas consecuencias durante una práctica naval estratégica o de guerra. Su origen puede atribuirse a la profesión marina o militar, pero también había otros motivos. El médico historiador sir James Watt propuso una hipótesis interesante, poco tratada en la historia de la navegación, que se relaciona con las consecuencias de una alimentación desequilibrada. Su argumento se basa en que la deficiencia en la alimentación por la falta de carne o cereales (que actualmente se sabe que son fuente de vitamina B), de lo cual sufrían muchos de los hombres de mar, podía producir fatiga, insomnio, dolores de

¹⁸⁸ González, “Introducción”, en *Tratado de las enfermedades de la gente...*, p. 64.

¹⁸⁹ Sedgwick, House of Commons 1715-54 II, TNA, ADM 1/481, fol. 594; véase Edward Harding, *The history and lives of distinguished characters in the British Navy: from the earliest period of history to the present time*, vol. 2, Londres, John Scott, 1805, pp. 349 y 350.

¹⁹⁰ Clayton, *Tars. The men who made Britain...*, pp. 62-63.

cabeza, dificultades para respirar, dolor de lengua y boca, disturbios digestivos, constipación, diarrea, irritabilidad, depresión, falta de interés e iniciativa, falta de concentración y memoria, así como cambios psiconeuróticos de personalidad y sensibilidad a la luz del sol. Según Watt, esto ayudaría a explicar algunas de las acciones incomprensibles, imprudentes y temperamentales de algunos grandes capitanes o marineros,¹⁹¹ como intentó demostrar en su estudio sobre los problemas intestinales de James Cook y sus consecuencias en su comportamiento y toma de decisiones durante su tercer viaje por el Pacífico.¹⁹²

Hasta aquí, los ejemplos citados corresponden a oficiales navales con nombre y cierta reputación; no obstante cabe recordar que gran parte de los afectados eran las tripulaciones anónimas, muchos de ellos hombres de tierra a los que las vicisitudes de la guerra en un medio al cual no estaban acostumbrados o al que habían sido obligados, producían efectos negativos, tanto de índole física como psicológica. Thomas Smith, un oficial naval británico, relacionaba la enfermedad con la obligatoriedad del servicio, por lo que prefería “arriesgar la pérdida de tres o cuatro entre cien [por desertión], que confinar a la mayoría, que no solamente da gran descontento a los hombres, pero en ocasiones frecuente enfermedad entre ellos, y es ciertamente más por el bien del servicio que un hombre huya a que muera de enfermedad”.¹⁹³

Un día, un soldado llamado Manuel Pineda, sin que se entendiera la causa, se lanzó al mar sin más desde la cubierta del navío español *San Dámaso* en 1777. Un cura a bordo anotó que no podía tratarse más que de “un trastorno de la razón”,¹⁹⁴ por lo que se puede suponer que su perturbación provenía de la desesperación causada por la vida y trabajos a bordo, o bien había sido agravada por ello. Por eso, para González, un buen trato era la clave de la reacción de los hombres ante un peligro: las tripulaciones españolas más favorecidas, que habían sido tratadas con distinción, eran las que se enfrentaban con mayor arrojo a los riesgos, no así el resto de sus compañeros. González definió el carácter del marino español con estas palabras: “un tratamiento que él cree que le favorece lo hace valeroso o intrépido por una especie de buena correspondencia”, mientras que si son maltratados y están descontentos “huyen de los grandes

¹⁹¹ James Watt, citado en Greg Denning, *Mr. Bligh's bad language. Passion, power and theatre on the Bounty*, Cambridge, Cambridge University Press, 1992, p. 162. Un estudio alterno sobre alimentación (entre otras características de la vida a bordo) y su repercusión en la salud de las tripulaciones, aunque en este caso de las españolas de las expediciones a América entre los siglos XV y XVI, es el de Fernando López Ríos Fernández, “La alimentación en las navegaciones colombinas”, *Revista General de la Marina*, agosto-septiembre 1990, pp. 261-267. López Ríos analiza los alimentos a bordo de aquellas expediciones, en relación con los niveles de nutrición (vitaminas, minerales y oligoelementos), e identifica ciertos cuadros clínicos como estimatitis y trastornos de sueño

¹⁹² Véase sir James Watt, “Medical aspects and consequences of Cook's voyages”, en Robin Fisher y Hugh Johnson (eds.), *Captain James Cook and his times*, Vancouver, Douglas and McIntyre, 1979, pp. 129-157.

¹⁹³ T. Smith, 23 February 1757, TNA, ADM 1/653, en Rodger, *The wooden world...*, p. 204.

¹⁹⁴ “Difuntos de la vicaría de la escuadra del Excmo. Sr. Marqués de Casa Tilly destinada en operaciones en el mar del sur”, AEMM; véase Martín García, “Entre el mar y la muerte...”, p. 433.

trabajos y riesgos”. Más aún, si eran andaluces “basta el buen trato, y dejarles cumplir sus voluntades, en cuanto sea compatible con las exigencias del servicio”, pero para los de las provincias “se debe agregar algún premio en seguida de las maniobras [...] que les dé a conocer que el comandante piensa en ellos y se interesa en sus penalidades.”¹⁹⁵ Claro está, en ocasiones la presión acumulada por el trabajo, o hasta la mala alimentación como suponía Watt, podían generar reacciones inesperadas, como la ferocidad en el combate contra el enemigo, estimulada por la idea de que este era culpable de mantenerlos en tal estado.

Por otra parte, las deficiencias o alteraciones anímicas podían provocar que los hombres de guerra fueran propensos a contraer enfermedades debido al debilitamiento del sistema inmunológico. Los tratados de salud y medicina de la época abundan en ejemplos al respecto. El conocido médico y químico alemán George Ernest Sthal (*Teoría médica vera*, 1708), acuñador del término “animismo”, en referencia a la influencia de lo psicológico en el desarrollo de las enfermedades, comentó sobre el tifus: “no son ciertamente afecciones del alma [...] las epidemias de los ejércitos nos enseñan la influencia predisponente del abatimiento moral en las enfermedades de los campamentos...”.¹⁹⁶ El propio Lind creía, según sus observaciones, que los hombres que se hallaban bajo presión eran más propensos al escorbuto, lo que atribuía a su descontento. Esta idea no era propia solo de médicos. Para el almirante Edward Boscawen, un hombre conocido por su agudeza, una lista larga de enfermos era consecuencia del “temor de ir a las Indias Occidentales, así como al arrepentimiento de haber sido enganchados”.¹⁹⁷ También el cansancio podía tener un papel preponderante en las caídas anímicas. José María Massons, al comentar la mortandad entre la marinería francesa y española durante aquel fatídico año de 1779, señala que aunque una causa de gran peso en el caso francés fue que sus navíos tenían techos más bajos y por lo tanto peor ventilación (recordemos que Rodger mencionó que el diseño de sus buques, muy largos y con poco calado les hacía entrar mucho agua, por lo tanto eran más húmedos), sobre todo, los franceses llevaban más tiempo navegando, estaban fatigados y eran “presa más fácil de la nostalgia”.¹⁹⁸

El abatimiento moral atacaba lo mismo a los soldados de tierra que a las tropas y tripulaciones de los buques, tras largas y duras jornadas de labor y lucha en condiciones extremas, lejos de su tierra y familia.¹⁹⁹ Pese a que se ha defendido el hecho de que las miserias de la gente de mar no eran peores que las

¹⁹⁵ González, *Tratado de las enfermedades de la gente de mar...*, p. 68.

¹⁹⁶ En Francisco López, “La medicina e higiene militar...”, p. 128.

¹⁹⁷ Rodger, *The wooden world...*, p. 104.

¹⁹⁸ José María Massons, *Historia de la sanidad militar española*, vol. I, Barcelona, Pomares-Corredor, 1994, p.345.

¹⁹⁹ Véase las obras de Bernardino Ramazzini (*De morbis artificum diatriba*, Venecia, 1700), John Pringle (*Observations on the diseases of the army in camp and garrison*, Londres, 1752) y Gerard van Swieten (*Commentaria in Hermannii Boerhaave aphorismos de cognoscendis et curandis morbis*, París, 1758-1773) en las que refieren la melancolía o nostalgia del soldado. En López, “La medicina e higiene militar...”, p. 128.

padecidas en tierra, pues incluso se ha demostrado que en muchos casos su alimentación podía ser mejor, lo cierto es que los marinos vivían durante largas temporadas en hacinamiento y sufrían carencias de las necesidades más básicas, lo que se agravaba por las condiciones físicas y climatológicas del espacio marino. Lord Nelson estaba al tanto de ello cuando observaba que era “más fácil para un oficial mantener la salud de los hombres, que para un médico curarlos”.²⁰⁰ Ello, con el principio de un buen avituallamiento, el afecto paternalista hacia las tripulaciones, y sobre todo, la presencia de un buen médico a bordo que influyera en su estado anímico. Esto mismo se advierte en la novela “Capitán de mar y Guerra”, cuando el doctor Maturin, en principio, se ve obligado a rechazar la invitación del capitán Aubrey para ser el cirujano de la *Sophie*, ya que es un físico. La respuesta de Aubrey es iluminadora:

Me arrepiento de todo corazón por su vergüenza, doctor-repitió Jack-, y estoy casi avergonzado por aprovecharme de ella. Pero mi *Sophie* debe tener un médico - aparte de otras cosas, no tiene ni idea de lo hipocondríaco que un marinero es: a ellos les encanta ser curados, y la compañía de un barco sin que alguien vea por ellos, incluso el compañero medio crecido del cirujano, no es una tripulación feliz [...]²⁰¹

Conforme avanzó el siglo XVIII, la necesidad de mantener lo mejor posible a la máquina humana de guerra para cumplir con los propósitos de los Estados,²⁰² llevó a las instituciones navales a responsabilizarse cada vez más de la condición y salud de sus tripulaciones, a través de la profesionalización de médicos y cirujanos navales, así como de la organización y apertura de hospitales militares especializados para atender a los enfermos y heridos. Sin embargo, hubo asuntos que siempre presentaron dificultades, entre ellos y estrechamente relacionado con la salud, la alimentación.

Alimentación deficiente

Como dice Rodger, pocas cosas estaban tan cerca del corazón de un marinero que su estómago. En esta misma línea reflexionaba el político inglés Samuel Pepys cuando dijo que “hacer cualquier reducción en la cantidad o calidad de los víveres es desalentarlos y provocarlos en su punto más tierno y pronto estarán

²⁰⁰ Rodger, *The command of the ocean...*, op. cit., p. 486.

²⁰¹ “I am heartily sorry for your embarrassment, Doctor,” repeated Jack, “and I am almost ashamed to profit by it. But my Sophie must have a medical man - apart from anything else, you have no notion of what a hypochondriac your seaman is: they love to be physicked, and a ship’s company without someone to look after them, even the rawest half-grown surgeon’s mate, is not a happy ship’s company [...]”, O’Brian, *Master and Commander...*, p. 19.

²⁰² Interés que repercutió en la medicina en general, de manera que muchos adelantos en este campo fueron resultado de la preocupación de las instituciones militares.

disgustados con el servicio del rey más que con cualquier otra dificultad”.²⁰³ A mediados del siglo XVIII, el Almirantazgo británico había declarado su intención de que “los hombres de mar fueran suministrados con lo mejor de todo en su tipo”,²⁰⁴ tarea que llevó a costas la Junta de Avituallamiento, y que como ya se expuso, logró su cometido de manera ejemplar durante la Guerra de los Siete Años, en la que el eficaz abastecimiento de las flotas fue determinante para el desempeño exitoso de las escuadras británicas.

Suministrar las flotas de guerra implicaba una compleja logística, desde la planeación, obtención de los productos, hasta su almacenamiento, conservación y distribución. El rango de alimentos a bordo era, en general, monótono y a la larga, escaso. No había cabida a la variedad por el propio carácter perecedero de la mayoría de los productos, y se buscaba hacerse de los más duraderos y conservables.²⁰⁵ Con algunas variaciones dependiendo de la nacionalidad y tipo de buque, a bordo eran comunes la harina, pan duro (bizcocho para los españoles y franceses), carne salada o alimento en polvo,²⁰⁶ tocino, pescado, leguminosas, frutas secas o en mermelada, cítricos y vinagre, aceite, especias, etcétera; así como agua, vino, cerveza y otros licores, y si se quería algo fresco para la mitad del viaje, se procuraba llevar animales como gallinas o cerdos. Si bien la dieta marinera pudiera parecer monótona, desabrida y restringida en su rango, además de racionada, proveía de suficientes calorías para el duro trabajo físico, y según recientes estudios, podía llegar a ser más balanceada que la de muchos oficios realizados en tierra.²⁰⁷ Pese a que ya se ha hablado de su frecuente carencia en las flotas de guerra, la comida era una de las principales atracciones para entrar a la marina. La idea de que era buena y abundante, atraía al hombre común esperanzado de conseguir lo que tenía en tierra.

España también pretendió distribuir géneros de buena calidad entre sus tripulaciones, aplicando las diligencias más “prudentes y necesarias”,²⁰⁸ pero la logística fue un problema que no supo resolver de igual forma que Gran Bretaña. En primer lugar, no contaba con un consejo o dirección institucional para tal menester, sino que proveía a sus flotas por medio de asientos; es decir, contratos de abastecimiento de víveres a partir de privados, mismos que se otorgaban por subasta. Las actas o contratos de asiento eran levantados en los propios remates, en los que se adjudicaban las plazas de proveedores de la mazamorra

²⁰³ Samuel Pepys citado en Rodger, *The wooden world...*, p. 82.

²⁰⁴ Rodger, *The wooden world...*, p. 85.

²⁰⁵ Juan Cartaya, “La alimentación en la Armada española en la edad moderna, una visión distinta de la batalla de Trafalgar”, *Historia, Instituciones, Documentos* (HID), núm. 35, España, 2008, p. 128, 131.

²⁰⁶ Durante el siglo XVIII se generalizó la producción de concentrados de estos productos en forma de polvo. Por ejemplo, el capitán Cook llevó en su expedición a Australia 3 000 sacos de sopas en polvo. Cartaya, “La alimentación en la armada española...”, p. 142.

²⁰⁷ Rodger, *The wooden world...*, pp. 85, 87.

²⁰⁸ Véase Tratado Sexto, título I “De la distribución de víveres a bordo de los baxeles, y en su título sexto” y “De la gratificación de mesa y salario para criados a bordo” de las *Ordenanzas generales de la Armada Naval...*

(el bizcocho y la harina de trigo), las habas, los garbanzos, el arroz, las pasas, las almendras, el queso, el tocino, la cecina, etc. En reiteradas ocasiones los preparativos para asegurar el abastecimiento de las flotas se atrasaban (desde la obtención o fabricación de víveres, hasta su transporte), ocasionando carencias en el suministro y calidad de víveres. Frente al esfuerzo de la institución, visible en las ordenanzas, por procurar el control de vituallas de calidad en sus flotas de guerra, las quejas de los oficiales solían ser frecuentes, ya que a menudo los alimentos embarcados no se hallaban en buen estado para su consumo. Ello hacía imposible cumplir los objetivos y misiones, pues los buques debían regresar a los puertos de origen para avituallarse de nuevo. El problema residía tanto en las fallas de la gestión administrativa, como en la carencia económica del Estado para sostener el sistema, a lo que se sumaba la acumulación de malas cosechas desde el siglo anterior, lo que causó una carestía y alza de precios generalizada.²⁰⁹

Francia contó con un sistema muy parecido desde el siglo XVII. El abastecimiento estaba a cargo de proveedores navales privados sindicalizados que operaban bajo el título de Aproveccionador General de la Marina, el cual se encargaba de su preparación (en los mismos arsenales y almacenes del rey), embarque y repartición diaria entre los marinos de los buques de la flota, todo ello mediante sus propios empleados. El acuerdo no incluía el alimento de los oficiales, pero sí la provisión de las fuerzas reales en sus puestos en América, un acuerdo que resultó costoso para la corona francesa durante la Guerra de los Siete Años. Al igual que en la administración española, este sistema se prestaba al monopolio, pero también a ciertos abusos y corrupciones. Según Pritchard, pese al cuidado señalado en las ordenanzas sobre la calidad de los alimentos, estos eran en general del peor tipo: “carne salada mediocre, legumbres podridas, y animales vivos incapaces de mantenerse vivos”, y los oficiales navales encargados de su supervisión, no tenían autoridad por sobre los empleados privados, así que sólo se dedicaban al registro de entradas y salidas de provisiones, elaboración de listas de cantidades que se necesitaban para abastecer las bodegas y supervisión de su embarque.²¹⁰ Aunque con algunas excepciones, como en el año de 1784, en que se dejó de recurrir a un proveccionador al confiar la tarea de alimentar a las tripulaciones a un “Régimen Autónomo de Subsistencias”, sin abandonar las prestaciones en especie,²¹¹ el resto del siglo y el siguiente la marina francesa todavía recurrió al Aproveccionador General para este propósito.

Un problema mayor en las flotas del rey francés era, como ya se vio lo fue también en las demás flotas, el avituallamiento, sobre todo de los buques que partían hacia el Occidente o el Oriente, lo que no

²⁰⁹ AGI, C, 4888, en Cartaya, “La alimentación en la armada española...”, pp. 130-132.

²¹⁰ Pritchard, *Louis XV's navy...*, pp. 100, 179.

²¹¹ En 1847 pasó a ser parte de los servicios de la Comisaría de la Marina, organismo de apoyo a las fuerzas marítimas. Lucien Fournier, *L'alimentation des équipages dans la Marine: esquisse historique*, París, La Découverte, 2007, pp. 23, 67.

sucedía en aquellos que navegaban el Mediterráneo, pues tenían más oportunidades para hacer escala y reabastecerse. Las imprevisiones en la navegación, temperaturas desfavorables o grandes calmas que lentificaban la marcha de los navíos, disminuían los víveres y su estado de conservación. Hasta el descubrimiento de la conserva por Nicolás Appert en 1806, eran igualmente frecuentes el pan mohoso causado por la humedad, que el agua pútrida en barriles rebosantes, así como la muerte rápida de los animales que contribuían a la mejora nutricional.²¹²

Todo este conjunto de aspectos volvía el asunto de la alimentación una cuestión delicada para los hombres que la padecían, por lo que independientemente de las diferencias entre los sistemas de administración de provisiones, los problemas eran muy similares: la continua escasez y mala calidad de las comidas y bebidas (incluso del alcohol), debido a su deterioro, la humedad, el calor, el encierro, los insectos y las ratas, en ocasiones desde el inicio del viaje, causaban enfermedades, pero también tensiones a bordo. La calidad, y sobre todo, la cantidad de los alimentos solían ser inversamente proporcionales al extenuante trabajo exigido a bordo, lo que podía repercutir gravemente en el humor de los marineros. Ya fuese porque estos consumían demasiado a falta de una estricta supervisión, porque las porciones se iban reduciendo debido a la falta de conocimiento adecuado del capitán sobre avituallamiento o porque el buque redujera su curso, cualquiera que fuese el motivo, si los oficiales se atrevían a reducir las raciones, el descontento podía llevar a que las tripulaciones se amotinaran.²¹³ Pero no nos adelantemos.

Licencias de ausencia

Los permisos para ausentarse eran otorgados por las instituciones navales a individuos o grupos que las solicitaban con el fin de descansar o recuperarse en tierra de alguna enfermedad o lesión, para pasar tiempo con la familia y amigos o para realizar otras actividades. Con frecuencia, los capitanes de las flotas de guerra daban licencias de manera individual para uno o más días, aprovechando que los buques se encontraban en puertos de casa o aliados para su reparo o manutención. Sin embargo, durante la guerra, el Almirantazgo no siempre podía garantizar todas las solicitudes, como en el caso de que determinado navío tuviera órdenes para navegar, cuando los hombres eran recién reclutados, o si lo solicitaba un buque de una escuadra cuando el resto no tenía permiso. De cuando en cuando, se podían otorgar por circunstancias especiales a una compañía completa para faltar entre una semana y un mes, por ejemplo, en el caso de que hubieran sido comisionadas a un nuevo buque o tras una larga misión, en cuyo caso las licencias eran

²¹² Cabantous, *La vergue et les fers...*, pp. 45-46.

²¹³ *Ibid.*, p. 47.

consideradas un derecho.²¹⁴ Este fue el caso del *Sutherland*, el cual entró a puerto en 1757, con su tripulación tan enferma y fatigada que el vicealmirante Knowles y el capitán, vieron necesario “darles licencia para irse por un rato, de otra forma muchos otros debían o podían morir”.²¹⁵

Los permisos también se otorgaban en situaciones apremiantes, como a los prisioneros de guerra recién regresados de un intercambio por cartel o a los sobrevivientes de un naufragio. Así sucedió con la compañía del buque *Lichfield* (hundido en la costa de Marruecos en 1758), quienes tras escapar de la muerte fueron esclavizados en aquellas tierras alrededor de un año. A su regreso, recibieron más de seis semanas de licencia, lo que al parecer fue el permiso más largo dado por el Almirantazgo británico durante el conflicto de los Siete Años. Aun cuando a mediados del siglo entre 3 y 6% de las compañías completas no regresaban, para la institución tales ausencias no opacaban los beneficios de otorgar los permisos, no solo por la salud y “felicidad” de los hombres —lo que obviamente repercutía en la eficiencia del servicio—, sino para continuar atrayendo marineros.²¹⁶ Pero las cosas no siempre fueron así. Cuando en 1756, al término de la exitosa campaña en Norteamérica realizada por la tripulación del *Monmouth*, a cargo del capitán Hervey, se solicitaron las licencias correspondientes aprovechando que el buque era reparado cerca de Chatham, Kent, estas fueron negadas con el pretexto de que la tripulación sería enviada a otra comisión. Aquella, desilusionada, envió una petición al Almirantazgo en la que se leía que no daba cabida a su desazón por ser “transportados como esclavos de un buque a otro”, lo que “entristecía enormemente sus corazones”. Empero, el Almirantazgo no cejó y los *monmouths* tuvieron que acatar las órdenes.²¹⁷

Otro caso particular de permisos eran los que se otorgaban a los que regresaban de las compañías mercantes orientales tras largas comisiones, esto siempre y cuando se apuntaran como voluntarios del servicio de guerra antes de marcharse; así, al estar legalmente en el servicio, de no regresar se les podía acusar de desertores.²¹⁸ La autoridad trataba siempre de asegurar que los hombres volvieran, precisando el riesgo que corrían de no hacerlo e incluso exigiéndoles que dejaran algo de valor —como su cajón personal

²¹⁴ Rodger, *The wooden world...*, pp. 138-141.

²¹⁵ C. Knowles, 9 November 1757, TNA, ADM 1/925, y T. Broderick, 29 de enero de 1758, ADM 1/926, citado en *ibíd.*, p. 139.

²¹⁶ *Ibíd.*, pp. 139, 144.

²¹⁷ “Drives us to it and almost to despair for as we understand that we are to be transported as slaves from one ship to another which grieves our hearts full sore”; citado en Clayton, *Tars. The men who made Britain...*, pp. 86-87. A su desesperación se sumaban años de “fatigas” y de vestir ropas inadecuadas.

²¹⁸ Según un análisis de Rodger de las listas de ausentes de la marina de mediados del siglo XVIII, los hombres solían huir en sus puertos de origen o americanos, donde había tentaciones y oportunidades. Asimismo, más hombres huían de buques menores que mayores, sobre todo si se hallaban en mal estado. Por otra parte, había más desertores en los navíos comandados por capitanes conocidos por su brutalidad y entre los reclutas novatos. Si a las compañías ya consolidadas se les cambiaba de barco y desmembraba, había grandes posibilidades de que los hombres desertaran. Rodger, *The wooden world...*, pp. 196-198.

o ropas de cama—, a fin de asegurar su retorno. A los que no volvían a tiempo se les notificaba de su falta a través de anuncios en periódicos como *Gazeteer*, *Daily Advertiser*, *Public Advertiser*, *Evening Advertiser*, *Whitehall Evening Post* y *General Evening Post*,²¹⁹ pues en general, el otorgamiento de los permisos era relajado y el riesgo de que no se respetaran las condiciones, asumido. De todas maneras, el sistema de licencias generaba numerosas quejas. Por ejemplo, un marinero se lamentaba de que recibían un “boleto de libertad de 24 horas para ir a tierra, mientras a los soldados (quienes tienen permisos para ir hasta los confines del reino para ver a sus esposas y familias) tienen órdenes de vigilarnos, e incluso se les dan tres guineas de premio por prendernos cuando nos pasamos del tiempo”.²²⁰

Algunas veces, para compensar la falta de permisos, se permitía que los marineros tuvieran visitas a bordo mientras se encontraban anclados en puerto. Esto implicaba, por supuesto, la presencia de mujeres, las cuales eran o se hacían pasar por familiares o esposas formales. Obviamente muchas de las supuestas novias o esposas buscaban una buena remuneración por sus servicios, sobre todo de aquellas compañías que recién regresaban de capturar presas.²²¹

*Jack, rich in Prizes, now the Knot ir ty'd
Sits pleas'd by her he drinks his Maiden Bride
But tho a modest Look by Molly's shown,
She only longs for what she oft has known*²²²

Por su parte, al parecer las tripulaciones de la marina española tenían pocas oportunidades de visitar tierra, o por lo menos eso indican las ordenanzas de 1743 y 1793. En ellas se estipula que los matriculados, tanto oficiales, como marineros y soldados, tenían derecho a licencias temporales para ausentarse sólo en el caso de enfermedad o “achaques graves” u otras diligencias de carácter urgente, con la obligación de pasar lista cada mes. Pero, en teoría, también se les otorgaba para que la tripulación y guarnición se “paseara” por tiempo breve en puerto seguro. Por supuesto, se podían dar permisos más largos en tiempos de paz y en invierno, con la condición de permanecer en el reino (no se daban bajo ningún pretexto ni en

²¹⁹ Rodger, *The wooden world...*, pp. 139-141.

²²⁰ Citado en Richard Woodman, *A brief history of mutiny*, Nueva York, Carroll & Graff Publishers, 2005, p. 102.

²²¹ Mediante el Acta de Matrimonio de 1753 incluso podían casarse al instante bajo las “leyes de la flota”, Clayton, *Tars. The men who made Britain...*, p. 7.

²²² Leyenda del impreso de Mary Cooper titulado “The sailors fleet wedding entertainment” (1747), citada en Clayton, *Tars. The men who made Britain...*, pp. 165-166. Bajo esta misma luz también se puede aludir a una canción que decía así: “Don't you see the ships a-coming? Don't you see them in full sail? Don't you see the ships a-coming? With the prozes at their tail, oh my little rolling sailor...”; *ibid.*, p. 185.

América ni en otros países, excepto por enfermedades incurables) y de retornar una vez concluida la licencia, de lo contrario se les castigaría, dependiendo de los días de ausencia, por ejemplo, con la suspensión de parte del sueldo (*prest*),²²³ de la ración de vino o enviándolos a prisión.²²⁴ Pese al derecho de permiso estipulado en las ordenanzas, no siempre se respetaba, como se vio en las múltiples quejas que desde el siglo XVI al respecto presentaron las provincias opositoras a la matrícula.²²⁵ Bajo esta perspectiva, los marineros estaban sujetos a leyes que establecían medidas que coartaban su libertad, impidiéndoles viajar fuera de los límites de su departamento, aun en tiempos de paz, con peligro de ser castigados. Además, como explicaba Salazar y Salazar, como desde el establecimiento de la matrícula las guerras se sucedieron prácticamente una tras otra, de modo que la marinería estaba casi todo el tiempo en servicio, “dejando desamparados sus hogares, sus barcos, sus aparejos, haciendas e industrias todas, y sus familias en el mayor desamparo, que no era más que el absoluto y casi perpetuo sacrificio [...] que hacían estos hombres á su patria”.²²⁶

Ante esta situación, lógicamente muchos tardaban más tiempo del autorizado en reincorporarse a sus buques o bien nunca regresaban, considerándoseles desertores. El problema pareció agravarse en los territorios lejanos al continente, donde muchos huían nada más pisar tierra en las colonias. Este fue el principal móvil de las fugas de los matriculados de la provincia de Cádiz, donde por dar un ejemplo, el porcentaje de ausentes sin licencia en paradero desconocido en 1765 fue de un 46%.²²⁷ Lo mismo reflejan los reglamentos de la isla de Mallorca de 1773, donde ante la “facilidad” con la que la marinería salía de la isla, se estableció que aquel que tuviera permiso y no regresara a tiempo para los sorteos, debía pagar su falta presentándose ante las autoridades sin derecho de sorteo, y si se hubiera ausentado tiempo de más por “malicia”, podía ser castigado, al igual que el capitán que lo permitiera, si tal fuera el caso.²²⁸ En el reglamento para la matrícula de Manila de 1796, por igual se establecía que al desertor se le castigaría con 50 azotes la primera vez, 100 por un segundo intento y al tercero se le condenaría a diez años en galeras,

²²³ Vocablo en desuso, proveniente del francés *prêt* (préstamo).

²²⁴ Tratado séptimo, título cuarto, artículos XXII-XXIV; título decimosexto, artículos II, XII-XXIV; tratado nono, título quinto, artículos XIII-XV; de las *Ordenanza de su Majestad para el gobierno militar...*, Parte Segunda, p. 40, 316, 320-324, 372. Así como, tratado quinto, título I, artículos 112, 124; tratado sexto, título cuarto, artículos 25 y título quinto, artículos 26-32 de las *Ordenanzas generales de la Armada Naval...*, pp. 37, 42, 408, 474-476.

²²⁵ Véase de Salas, *Historia de la matrícula de mar...*

²²⁶ Salazar y Salazar, “Carta XIV”, vol. II, en *Juicio crítico sobre la Marina...*, pp. 76-77.

²²⁷ Vázquez Lijó, “La matrícula de mar y sus repercusiones...”, p. 315.

²²⁸ Ignacio Zalvide, Manuel de Sarrà y Frau, *Reglamento de navegación, pesca carga y descarga, y gobierno político, y económico de los gremios de matrícula, de gente de mar y maestranza de Mallorca*, Mallorca, Ignacio Sarrà y Frau Impresor, 1773, p. 13, BNE, SR, Fondo antiguo (ant. 1930 incl.), Sala Cervantes, R/39555, en <<http://bibliotecadigitalhispanica.bne>>, consultado en octubre de 2013.

además de que por cada ausente injustificado, al capitán del navío se le castigaría con una multa, o bien con una multa extra si permitía que otro ocupase el lugar del matriculado faltante.²²⁹

Poca diferencia había con la conscripción francesa, la cual enfrentaba la dificultad de regresar a sus hombres a servicio tras las licencias o periodos de descanso, por lo que a los que no llegaban también se les podía acusar de desertores. Según el Código de Castries de 1784, a los que se habían ausentado de su buque por más de ocho días sin permiso se les sentenciaba a unas horas de prisión, y si el tiempo había sido mayor, a trabajo perpetuo en galeras.²³⁰ De todas formas, debido a la constante falta de pago de salarios, como se verá más adelante, era común que los marineros se ausentaran sin el permiso debido y la institución se veía imposibilitada de castigarlos según las leyes. Las bajas expectativas en el servicio y un código penal flexible, sostuvo la constancia de ausencias y su aumento a finales del siglo XVIII, incluso entre los oficiales. Para cuando estalló la Revolución, los que no se hallaban en servicio activo eran relativamente libres de dejar sus puestos y las autoridades revolucionarias cambiantes no tenían control sobre la falta de presencia de oficiales, además, al parecer debido a la difícil situación política, había repetidos abusos por parte de comandantes y del propio ministro en el otorgamiento y prolongamiento de permisos.²³¹

Falta o atraso de pago

Uno de los problemas más graves, constante y generalizado en el manejo de las flotas de guerra de las tres naciones fue su incapacidad institucional para proporcionar sistemáticamente el pago de sueldo a los marinos, ya fuese por adelantado o al completar una campaña, la cual a mediados de siglo podía durar hasta cuatro años. A la suma de todas las dificultades de la vida del marinero en tiempos de guerra que hemos enumerado, había que añadir que raramente recibían su sueldo y el apoyo prometido a sus familias, a veces durante años, razón de más para ser uno de los principales motivos para la insubordinación, la desertión y el amotinamiento.

Desde las Leyes de Guerra y Ordenanzas del Mar de 1653, los sueldos de la marinería británica permanecieron intactos por más de un siglo hasta una nueva escala en 1797 (justo el año de mayor

²²⁹ Pedro Argüelles de la Concepción y Rafael María Aguilar, *Reglamento prouisional que para el orden y methodo de la matricula de la marina que ha de crearse en Manila, y las prouincias situadas en las playas de su bahia, se manda observar por el Superior Gobierno*, Sampaloc, Imprénta de Nuéstra Señóra de Loréto del Puéblo de Sampáloc por el Hermano Pedro Argüeles de la Concepción, 1796, artículos 45, 47, 48, 50 y 51. BNE, SR, Fondo antiguo (ant. 1930 incl.), Sala Cervantes, R/33082, en <<http://bibliotecadigitalhispanica.bne>>, consultado en octubre de 2013.

²³⁰ Título XVIII, artículo 21, de la *Ordonnance du Roi, Concernant les Classes*, 31 de octubre de 1784, citado en David Bodennec, "L'évolution des prérogatives juridictionnelles de l'intendant de la Marine de Brest à travers les conflits de juridictions de 1780 à 1791", tesis inédita, Rennes, Université de Rennes, 2012, p. 31.

²³¹ Cormack, *Revolution and political conflict...*, p. 118, 134.

amotinamiento en la *Royal Navy*). Ello significó aún menos problemas de los que pudiera pensarse, debido a que durante la primera mitad del siglo XVIII, como se mencionó en el capítulo anterior, los sueldos permanecieron competitivos gracias a un periodo estable de la economía británica y al descenso general en algunos precios. Ciertamente los salarios de la marina de guerra eran en comparación superiores a los ingresos de los campesinos, pero los de la mercante habían aumentado, por lo que en tiempos bélicos, cuando los hombres de mar eran escasos, la armada quedaba en cierta desventaja; excepto por los voluntarios que gozaban del beneficio de un pago por gratificación y dos meses por adelantado.²³² De cualquier forma, los sueldos, fuesen bajos o justos, casi nunca eran pagados a tiempo (que era normalmente cuando un buque terminaba su comisión), excepto ante a algún conflicto bélico, cuando promulgaban actas para tratar de resolver parte del problema. Así, tenemos que el acta de 1728, en la que se ordenaba pagar una parte del sueldo de los marineros a sus esposas cada seis meses (aunque ellos mismos tuvieron que esperar hasta el final de su comisión para completar su sueldo), fue publicada justo a mitad de la guerra con España (1727-1729); mientras que el acta de 1758, en plena Guerra de los Siete Años, precisaba que a los hombres que fueran cambiados de barco se les pagara su sueldo con seis meses de anticipación.²³³ Como, sin duda, estas disposiciones no fueron acatadas o fueron solo temporales, las quejas de la marinería persistía, no en cuanto a que se les pagaban sueldos más bajos que en tiempos de paz, sino que seguido los capitanes retenían los pagos y eliminaban o reducían los permisos para tierra con el fin de evitar la desertión.²³⁴

En *The Wooden World. An Anatomy of the Georgian Navy* (1986), Rodger señala que aunque los bajos sueldos fueron una de las principales dificultades para el reclutamiento en la *Royal Navy*, como lo indicaron algunos observadores de la época, el problema no ha sido comprendido del todo en la historiografía. Aún existen confusiones sobre las características del sistema de pagos, como las tasas auténticas de salarios o el calendario de pago mensual, el cual se supone que se establecía cada 28 días (de acuerdo con el calendario lunar) y no cada mes calendárico, como incluso algunos contemporáneos lo entendieron. De hecho, sí existían vaguedades y retrasos, como lo advierten los reclamos de los oficiales de

²³² Rodger, *The wooden world...*, p. 127.

²³³ Rodger, *The command of the ocean...*, pp. 316-317.

²³⁴ Earle, *Sailors: English merchant seamen...*, pp. 188, 189; véase también Hechter *et. al.*, "Social order and the genesis of rebellion...", p. 22. Según Rodger, el principal motivo para desertar de un servicio que ofrecía más ventajas por sobre la mercante era la oportunidad de obtener un mejor pago en otro lado, pero para algunos oficiales experimentados de la época pagarles a los hombres incrementaba la desertión; por ello optaba por darles una parte del sueldo antes de zarpar y lo demás eran salarios atrasados. Una estadística del año 1757 demuestra que el 1.9 % de 18 770 hombres con más de un año de pago de sueldo, efectivamente desertaron, pero un 4.1% de 27 279 con menos de un año de pago de sueldo se quedaron. Sin embargo, hay que considerar que los menos pagados se hallaban frecuentemente en alta mar con pocas posibilidades de escape. Rodger, *The wooden world...*, pp. 196-198.

las flotas y sus tripulaciones. En una carta escrita por el almirante Thomas Pye en 1780, mientras comandaba en Portsmouth, refiere un motín en que los hombres demandaban ser pagados cada 28 días, derecho que habían hecho bueno ante la Corte marcial. Al parecer, Pye sabía muy poco de la administración de las flotas de guerra y pensaba que a los marineros se les debía pagar por calendario mensual. Como sea, los atrasos era una realidad, resultado de un sistema que veía con desventaja el pago frecuente a sus marineros, pues se consideraba que los volvía inmanejables, los tentaba a mal gastar su dinero e incluso a desertar, de manera que el pago irregular, esto es, hasta dos años de sueldo acumulado, se consideraba más que adecuado. Más allá del punto de vista institucional, para algunos recibir una paga completa después de cierto largo intervalo era una suma considerablemente buena.²³⁵

Pero entre todo, el verdadero incentivo monetario, o por lo menos las expectativas de este, lo constituía el ya mencionado dinero de presas. El sistema quedó estipulado desde 1652 en las Leyes de Guerra y Ordenanzas del Mar. El sistema quedó estipulado desde 1652 en las Leyes de Guerra y Ordenanzas del Mar.²³⁶ En un principio la Corona y el Gran Almirante reclamaban para sí la mitad del valor de las presas, pero más tarde, mediante el Acta de Cruceros y Convoyes de 1708, el Parlamento lo cedió completo a los captores para “el mejor y más eficaz estímulo del servicio naval”. La distribución de las presas establecía una tercera parte para el capitán, otra tercera que se repartía entre los oficiales y otra entre la tripulación, lo que los volvía ávidos de lograr la eficacia naval²³⁷ y obtener con ello los beneficios de una buena recompensa. Habitualmente, para las tripulaciones de los buques de guerra las ganancias del premio eran mayores que para las de un buque corsario, ya que en este último los capitanes solían tomar para sí la mitad. Además, los navíos del rey estaban más protegidos debido a que estaban mejor artillados, por lo mismo, tenían mayor oportunidad de obtener presas de mayor valor.²³⁸

Entre los oficiales había un gran deseo de prosperar económicamente mediante la presa de barcos mercantes. En ello participaron almirantes como el ya citado Anson (Finisterre, 1747), Hervey (Cartagena,

²³⁵ Véase Rodger, *The wooden world...*, pp. 125-126, 133

²³⁶ Rodger, *The command of the ocean...*, p. 61.

²³⁷ Michael Duffy, “The foundations of British naval power”, en Duffy (ed.), *The Military Revolution...*, p. 64. En 1808 se promulgó una nueva división del *prize money* donde los hombres y marinos dividían una mitad entre ellos (suboficiales y marineros capaces se beneficiaban en particular), y el almirante y capitán recibían solo una doceava y sexta parte respectivamente, lo que en consecuencia trajo fuertes protestas de parte de los últimos. Véase Rodger, *The command of the ocean...*, p. 524.

²³⁸ Cabe decir que algunos oficiales hábiles preferían servir en fragatas o corbetas que en navíos de línea, pues las primeras se dedicaban a la persecución de presas enemigas y la remuneración podía ser beneficiosa. En cambio, alistarse en un buque de primera clase significaba el enfrentamiento en la batalla con la posibilidad de morir. El Estado vio como alternativa a este problema otorgar mayores promociones y honores a los que buscaran la línea de batalla. Michael Duffy, “The Foundations of British Naval Power”, en Duffy (ed.), *The Military Revolution...*, p. 64-66.

1756), así como George Pocock, George Keppel, heredero de Albemarle (Habana, 1762) y Edward Boscawen a lo largo de la Guerra de los Siete Años. Este último se congratulaba de poder pagar su nueva casa gracias a las fortunas adquiridas por atrapar buques de azúcar franceses.²³⁹ Al inicio de la guerra en 1756, escribió a su mujer instándola a no preocuparse por su larga estancia en el mar, pues aunque seguro de que perdía “los frutos de la tierra”, luego estaba “recogiendo las flores del mar”.²⁴⁰ Más adelante, el capitán J. S. Yorke, cuyo sueldo al año era de 146 libras, logró al menos 56 presas, cerca de 30 000 libras, durante las Guerras Revolucionarias. Mientras que el comandante William Parker se llevó a casa 150 000 libras en diamantes de Lisboa en 1805 ganando tan solo el 1% de la carga (*freight*),²⁴¹ y un año después, obtuvo 24 000 libras de presas en un solo crucero.²⁴² Con suerte, los suboficiales obtenían también una buena ganancia. Así lo demostraron las acciones contra las escuadras francesas en 1747, tras las que el segundo lugarteniente del *HMS Princess Louisa* y un guarda marina de *HMS Monmouth*, se llevaron 1 000 y 500 libras respectivamente equivalentes a 20 y 10 años de sueldo. Además del *prize money* había un pago otorgado solamente a aquellos que peleaban (*head money*), y que era de cinco libras por cada hombre capturado.²⁴³ No cabe duda de que en la carrera naval inglesa, el honor y la fortuna venían de la mano, no por nada el almirante Vernon señalaba que sus laureles se hallaban “generosamente cubiertos con oro”.²⁴⁴

Sin embargo, la fortuna no siempre cantaba para todos. La repartición de este premio dependía de varias circunstancias y variaba de caso en caso, dependiendo del valor de las presas, el número y rango de personas entre las que había que repartir el premio, así como de las circunstancias y personalidad del mando que decidía su repartición. Pudiera ser que algunos personajes con influencia se vieran más ambiciosos y lograran adjudicarse cantidades más grandes de las que les correspondía, para detrimento del resto de sus compañías. Un hecho que ilustra este problema sucedió tras la toma de la gran fortaleza de la Habana en 1762. Posteriormente al gran esfuerzo que constituyó este éxito para los británicos, las tripulaciones se encontraron con que el dinero de las presas no sería repartido de la forma usual, ya que en vez de la parte que les correspondía a los oficiales en comando, estos habían decidido permitirse tres

²³⁹ Kempt, “Boscawen’s letters”, citado en Rodger, *The wooden world...*, p. 256.

²⁴⁰ “To be sure I lose the fruits of the earth, but then I am gathering the flowers of the sea”, Kempt, *Ibid*, p. 256.

²⁴¹ El *freight* era una remesa de metales preciosos o joyas transportados por un buque de guerra o bien la comisión otorgada a un capitán por transportar a salvo dicha carga. Esta recompensa sólo beneficiaba a los capitanes, pero era menos regulada que el dinero de presas. Constantemente había disputas y jugarretas legales. Rodger, *The command of the ocean...*, p. 754

²⁴² Rodger, *The command of the ocean...*, pp. 523, 524.

²⁴³ Clayton, *Tars. The men who made Britain...*, pp. 8-9, 37.

²⁴⁴ Rodger, *The wooden world...*, p. 258. A diferencia de Nelson, quien opinaba que todo lo que obtenían era “honor y carne salada”, véase Rodger, *The command of the ocean...*, p. 520.

veces el valor. Así se entiende porqué personajes como Pocock y el Heredero de Albermale hicieron tales fortunas, pues en aquella ocasión, cada uno se llevó un total de 124 697 libras, mientras que el Comodoro Augustus Keppel recibió 24, 539. El resto se repartió como de costumbre, lo que significó que dicha captura supuso la “llave de las riquezas de México” solo para dos comandantes y su segundo, pues a nadie más le fue particularmente bien.²⁴⁵ El problema parece haber sido más común de lo que debía, pues más adelante se verá como fue uno de los motivos de queja de los amotinados en 1797.

Siempre podía ocurrir que se tuviese una mala racha, como experimentó Hervey estando en Gibraltar en 1755, al descubrir que la administración había fallado en enviarle alrededor de 14 000 libras de las presas obtenidas en Minorca, antes de que los franceses arribaran, por lo que él y sus hombres habían perdido sus riquezas: “es tan difícil lograr una fortuna que está casi en el bolsillo y aun así ser pobre como una rata”.²⁴⁶ Hervey tuvo problemas también con sus pagos mientras se hallaba en Brest, de lo que se quejaba amargamente:

[...] después de sacrificar mi salud y estar seis meses (lo que ningún buque logró antes) en tal estación [...] que mi pago hubiera sido detenido por un error de mi secretario [...] así que estoy ahora 19 meses sin recibir ninguno [...] y cuando todo termine, y ellos ya no te quieran, entonces estarás despedido con la honorable manutención de 5 chelines al día, ¡bravo!”²⁴⁷

El hecho de poder compartir las presas significaba mucho para los marineros y formó parte de la imagen popular del navegante inglés. Tal era la fama del sistema entre la sociedad que se pueden hallar referencias en la literatura popular. Por ejemplo, en *The Adventures of Roderick Random*, novela picaresca escrita por Tobias Smollett en 1748 (quien, por cierto, sirvió un tiempo en la marina británica), el cirujano y maestro del protagonista Roderick Random, lo persuade para alistarse a la marina de guerra diciéndole: “me sorprende que un joven como tú, no tenga ninguna inclinación por favorecer su fortuna en el mundo [...], sin nada que te impida beneficiarte de la guerra [...] y donde es seguro que verás mucha acción y una

²⁴⁵ Clayton, *Tars. The men who made Britain...*, p. 296.

²⁴⁶ “Tis hard to have a fortune thus almost in one’s pocket and yet be as poor as a rat”, Hervey en carta a su hermana, citado en Clayton, *Tars. The men who made Britain...*, p. 59.

²⁴⁷ Hervey a Lepel Phipps, 1° de noviembre de 1759, MCA, IV, 17/16. Para Hervey, Brets era un lugar horrible con largas y oscuras noches, días sin viento y “nada más que terror alrededor”; véase Clayton, *Tars. The men who made Britain...*, p. 150.

buena oportunidad de conseguir dinero de presas”.²⁴⁸ Prometedoras palabras, pues sin duda las ganancias económicas y la aventura fueron los principales atractivos para que muchos se alistaran en la *Royal Navy*, a la búsqueda de “los maravillosos trabajos del Creador en las regiones remotas de la tierra”.²⁴⁹ En esta misma frecuencia literaria, se recordarán también las palabras que el ficticio capitán Jack Aubrey dirigió al físico (doctor) Maturin en la célebre novela de Patrick O’Brian, *Capitán de Mar y Guerra (Master and Commander)*, para convencerlo de embarcarse en la *Sophie*: “podía prometerle peces extraños y monstruosos: fenómenos naturales, meteoros, la posibilidad del dinero de presas. Incluso Aristóteles se habría sentido tentado por el dinero de presas. Doblones, señor: los ponen en sacos de blando cuero suave, son grandes y su peso se siente maravillosamente en la mano. Nadie puede cargar más de dos.”²⁵⁰

Es fácil imaginar que la expectativa de recompensa era buena para la moral, sobre todo para aquellos que no recibían su sueldo en años. El mismo Boscawen escribió en 1756: “la esperanza del dinero de presas los hace [a los marinos] felices, una señal de vela los atrae a todos a cubierta”.²⁵¹ Esta especie de derecho de propiedad volvía escrupulosos a los capitanes a fin de obtener el permiso de sus hombres para cualquier asunto que pudiera afectar un premio de su interés. En ocasiones, con ello se recompensaba una acción valiente y el Almirantazgo otorgaba ascensos y otros honores, tanto a los marineros como a los oficiales,²⁵² quienes sin duda eran los más beneficiados. Unos inclusive licitaban barcos menores privados en las Indias Occidentales para dicho fin, buscando el beneficio personal, aunque también los había quienes repartían las ganancias entre los hombres de los barcos mayores que tenían poca oportunidad de hacer presas.²⁵³ Ciertos oficiales o marineros, en el afán de seguir la recompensa en vez de buscar combatir al enemigo en un barco de línea, esperaban la primera oportunidad para embarcarse en navíos menores como las fragatas, más ágiles y rápidas para perseguir sus valiosas presas.²⁵⁴ Otros, como el capitán Henry Digby de la fragata *Aurora*, operando en Lisboa en la década de 1790, acostumbraba vender todas sus

²⁴⁸ “I am surprised, that a young fellow like you, discovers no inclination to push his fortune in the world [...] what's to hinder you from profiting by the war [...] Where you will certainly see a great deal of practice, and stand a good chance of getting prize money”, en Pietsch, “Ships’ boys and youth culture...”, pp. 18-19.

²⁴⁹ Así lo pensaba el marinero William Spavens cuando veía zarpar a sus compañeros rumbo al extranjero, “sin considerar los peligros y trabajos a los que están expuestos en ocasiones, no pensaba en nada más que en vendavales agradables y viajes prósperos”, citado en Clayton, *Tars. The men who made Britain...*, pp. 208-209.

²⁵⁰ “I could promise you some monstrous strange fishes - the natural phenomena, the meteors, the chance of prize-money. For even Aristotle would have been moved by prize-money. Doubloons, sir: they lie in soft leather sacks, you know, about so big, and they are wonderfully heavy in your hand. Two is all a man can carry”, Patrick O’Brian, *Master and Commander*, Londres, HarperCollins, 2002, p. 18.

²⁵¹ Rodger, *The wooden world...*, p. 136.

²⁵² *Ibid.*, pp. 136-137.

²⁵³ *Ibid.*, p. 136.

²⁵⁴ Duffy, “The foundations of British naval power”, en Duffy (ed.), *The Military Revolution...*, p. 66.

presas a la mano y distribuir los ingresos de inmediato sin esperar un dictamen de la corte del Almirantazgo (procedimiento que solía ser lento y podía no resultar a su favor),²⁵⁵ lo que era legalmente riesgoso a la vez que popular, de manera que era de esperarse que Digby siempre contara con los voluntarios que necesitaba.²⁵⁶

Es importante señalar que el dinero de presas no era exclusivo de la *Royal Navy*, y existía también en las otras marinas, aunque de forma mucho más controlada por las coronas para su propio beneficio, sobre todo en tiempos de guerra y por medio de las flotas corsarias. Una muestra de ello es que durante la Guerra de Independencia de Norteamérica, la marina francesa llevó a cabo varias excursiones aliadas en las que participaron buques corsarios franceses y americanos cuyo pago se realizó mediante el dinero de presas.²⁵⁷ De igual forma, una vez declarada la guerra en 1793, la Convención Nacional Revolucionaria alentó a sus ciudadanos a preparar navíos corsarios, ofreciendo como incentivo el derecho al dinero de presas.²⁵⁸ Cormack menciona que la práctica de la marina francesa del Antiguo Régimen de retener el pago de los desertores, así como del dinero de presas fue tan común que de esta forma pudo sostenerse el *fonds des déserteurs* para ayudar a las familias de los marineros.²⁵⁹ En este sentido, según la ley de presas francesa, una proporción de las ganancias de las ventas de las presas era tomada por el gobierno para el hospital militar.²⁶⁰ Algo similar sucedía en la marina española, ya que aunque las presas se señalaban como un derecho en las ordenanzas, tal parece que su repartición, al igual que las pagas, solía ser irregular,²⁶¹

²⁵⁵ En el caso de que no pudiera probarse que el buque apresado pertenecía al enemigo o fuera neutral.

²⁵⁶ Rodger, *The command of the ocean...*, p. 523.

²⁵⁷ Thomas J. Schaeper, *France and America in the Revolutionary Era: the life of Jacques-Donatien Leray de Chaumont, 1725-1803*, Nueva York, Berghahn Books, 1995, pp. 275-276. Véase el caso del pleito de John Paul Jones contra Jacques Donatien Le Ray de Chaumont (1779- 1781) por falta de pago de presas durante la Guerra de Independencia de Norteamérica.

²⁵⁸ Bruce A. Elleman y S. C. M. Paine (eds.), *Commerce raiding: historical case studies, 1755-2009*, Newport, Naval College Press, 2009, p. 43.

²⁵⁹ Cormack, *Revolution and political conflict*, p. 27.

²⁶⁰ Schaeper, *France and America in the Revolutionary Era...*, p. 281.

²⁶¹ Dos cartas escritas por el intendente de Marina José Patiño al comisario Juan José Sereno en 1727, sugieren que la repartición de la presas se realizaba entre los capitanes generales de la armada (quienes recibían tres quintas partes) y las tripulaciones que participaran en la captura. Véase “Sobre que el gobernador José de los Ríos no debía recibir los tres quintos de las presas que hicieran las galeras, a pesar de gozar de los mismos honores de los capitanes generales de la Armada”, 30 de agosto de 1727, Madrid, AMN, VP, doc. 65, f. 89, y 25 de septiembre de 1727, San Ildefonso, doc. 66, fols. 90-91, acerca de la resolución real de repartir la presa de una fragata mora apresada por el jefe de escuadra Miguel Reggio entre la gente de las galeras y de tierra. Con referencia al “quinto”, se refiere al quinto real, tributo que se pagaba al rey cuando se capturaba una presa y correspondía a la quinta parte (20%) de lo capturado. Mario Góngora del Campo, “Los hombres ricos de Santiago y de La Serena a través de las cuentas del Quinto Real (1567-1577)”, *Revista Chilena de Historia y Geografía*, núm. 131, pp. 23-46, 1963.

otorgándose las primeras por acuerdos en situaciones extraordinarias y siempre sujetas “a descuento” a favor de la Hacienda Real, o bien de ciertos acreedores particulares.²⁶²

Volviendo al deficiente sistema de pago en las marinas, el problema en la *Marine Royale* era reflejo de una constante y continua crisis económica. Similar a la situación británica, los salarios permanecían sin variación alguna desde las ordenanzas de 1689, con la diferencia de que los oficiales franceses no eran tan bien pagados como los ingleses, ni siquiera como los del propio ejército nacional.²⁶³ En teoría, el sistema de pagos francés tenía sus ventajas, como el recibir hasta tres meses por adelantado y que aun fuera del servicio activo, si se permanecía en el departamento asignado, se recibían de manera trimestral una parte equivalente a una pensión por heridas durante el servicio; en comparación, los ingleses debían hallarse a bordo en comisión para recibir su salario completo el día de paga. Sin embargo, en la mayoría de los casos, esto no sucedía y, por lo mismo, los marineros escaseaban. La situación empeoró durante la Guerra de Sucesión de Austria, por lo que fue necesario pagar hasta cinco salarios por adelantado para reunir las tripulaciones, y al inicio de la Guerra de los Siete Años, pese a las promesas de pago oportuno y generoso para los que se registraran, la respuesta fue escasa. Los hombres de mar comenzaron a huir al campo, no había forma de encontrarlos en los puertos y los que supuestamente se hallaban al servicio se rehusaban a regresar pese a los castigos. Se relatan historias en las que centinelas armados dispararon a los hombres que trataban de huir nadando.²⁶⁴ Peor aún, a lo largo de aquella dura guerra, el Estado falló en el pago de salarios. En una memoria del ministro Rouillé en 1750, da cuenta de un sistema en que los hombres tienen que esperar su sueldo tras un largo servicio y de la miseria horrible en la cual dejan a su familia, miseria que continúa y aumenta lo que dura la campaña.²⁶⁵ Las consecuencias de este problema se dejaron ver cuando en el año de 1757 miles de hombres se esfumaron. Huyeron convirtiéndose en fugitivos. A mediados del 1758, los oficiales de Brest llevaban un año de atraso de salarios, mientras que en abril de 1760 a los de Tolón se les debían seis meses correspondientes a 1758, nueve del siguiente año y los primeros tres meses de 1760,²⁶⁶ y ni hablar de las pagos a las tripulaciones. Fueron tiempos duros, tras la epidemia de tifus del invierno de 1757-1758, fue difícil reunir hombres para las flotas de guerra, ni siquiera extranjeros. El ejemplo más claro de que el pago de salarios era de vital importancia para conformar las tripulaciones necesarias, es que en 1760 la escuadra de Alexandre Henri Pierre, conde de Rochemore, se formó

²⁶² Tratado sexto, título IV, artículos 74, 77, de las *Ordenanza de su Majestad para el gobierno militar...*, pp. 427-428.

²⁶³ Por esta razón, era común que algunos oficiales realizaran por su propia cuenta, venta de productos en las colonias o de alimentos a su tripulación.

²⁶⁴ AN, FM, B3, vol. 529, f. 76, 215, en Pritchard, *Louis XV's navy...*, p. 86.

²⁶⁵ Citado en Cabantous, *La vergue et les fers...*, p. 92.

²⁶⁶ Pritchard, *Louis XV's navy...*, p. 67.

rápido debido a que sus gastos fueron pagados de manera inmediata y completa por la Cámara de Comercio de Marsella.²⁶⁷

Con su llegada a la secretaría en 1781, Castries aumentó el sueldo a los marineros e intentó mejorar la regularidad de los pagos de las pensiones y bonificaciones, incluso de los oficiales, lo que para entonces era irregular y los mantenía constantemente endeudados. Asimismo destinó fondos para los gastos y provisiones de alojamiento de los reclutas que estuviesen en camino a sus destinos y para otorgar media paga a los novatos y lisiados.²⁶⁸ Unos años después, en 1785, con el fin de incrementar la economía y la eficiencia de trabajo en los arsenales, abolió el tradicional sistema de pagos por jornada y estableció el pago por contrato o por pieza de trabajo, no sin provocar la resistencia por parte de los trabajadores, quienes temían la pérdida de sus ganancias. Como consecuencia se incrementaron las tensiones en los arsenales.²⁶⁹ La irregularidad general en los pagos continuó y contribuyó fuertemente a la ya de por sí marcada insubordinación y antagonismo del personal de la marina en los arsenales y las escuadras, lo que como se verá en el siguiente capítulo, empeoró en los años previos al estallido de la Revolución.

Lo mismo cabe anotar de la marina española, la cual enfrentaba el mismo problema desde siglos atrás, como ya se expuso al tratar el tema de la matrícula. En 1587, Felipe II decretó el aumento de sueldos de los marineros (no así el del capitán, piloto y oficiales ordinarios), pero nada de ello se puso en práctica.²⁷⁰ Aunque por entonces también se intentó equiparar el sueldo de las tripulaciones de las armadas en formación con los de las flotas de la Carrera de Indias, esto no ocurrió hasta finales del siglo XVII.²⁷¹ La realidad era incomprensiblemente despiadada. En su tesis doctoral, José Manuel Marchena Giménez menciona que en el caso de las galeras, las carencias estructurales y la falta de paga provocaban que fueran consideradas grandes “barcos de muerte”. Particularmente en 1595 y 1596, tras cinco largos años sin cobrar, “vistiéndose con sacos viejos y comiendo durante tres meses y medio la ración de veinticuatro días, más de mil tripulantes de las galeras de España perecieron de hambre y frío”.²⁷²

Como ocurría en Francia, los sueldos de la marina eran más bajos que los del ejército, y de estos, los oficiales subalternos —y por supuesto los marineros— eran los más bajos, si se compara con los de los comandantes y oficiales de los buques, quienes entre otros beneficios como ascensos o condecoraciones

²⁶⁷ AN, FM, B2, vol. 366, f. 112v, en Pritchard, *Louis XV's navy...*, p. 85.

²⁶⁸ Black, *La Europa del siglo XVIII...*, p. 386.

²⁶⁹ Cormack, *Revolution and political conflict...*, p. 46.

²⁷⁰ De Salas, *Historia de la matrícula de mar...*, pp. 53-56.

²⁷¹ Bibiano Torres Ramírez, *La Armada de Barlovento*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos de la Universidad de Sevilla, 1981, p. 307.

²⁷² José Manuel Marchena Giménez, “La vida y los hombres de las galeras de España, siglos XVI- XVII”, tesis inédita, Madrid, Universidad Complutense de Madrid, 2010, p. 72.

dados de manera desproporcionada, recibían en ocasiones cinco veces su sueldo en gratificaciones alimenticias como parte del sistema de mesas,²⁷³ característico del siglo XVIII y principios del XIX. Encima de todo, los oficiales podían traficar con mercancías durante sus viajes a las Indias, lo que según el marqués de la Victoria, les hacía olvidar “con facilidad el honor y la disciplina”.²⁷⁴ Este permiso se abolió en 1787 y en su lugar se aumentaron los sueldos. Pero no todo era bueno para los altos mandos, pues no siempre se les pagaba, aparte de que no contaban con pensión para la viudez y su familia, lo que formaba parte de una legislación ordinariamente contradictoria y desigual. Por ejemplo, nada menos que el capitán de la Maestranza de las Galeras de España, Bernardo de Montemayor, envió una instancia a la Comisaría General en marzo de 1715 reclamando los sueldos que se le debían.²⁷⁵ Mientras que en 1735, al Cuerpo General se debía la cantidad de 9 000 000 reales por concepto de sueldos atrasados, lo que dejaba descubierto.

el lastimoso estado en que estaban todos los dependientes de Marina, y que era tal la necesidad de los oficiales de la Armada que algunos pedían limosna o algún sueldo o Socorro (...) no se oían más que miserias y trabajos lastimosos pero irremediables y [se pedía] con eficacia se les diese algún Socorro a la oficialidad y clases privilegiadas”.²⁷⁶

Sólo por dar un ejemplo, en una carta dirigida al ministro de Marina, fechada el 2 de mayo de 1785, el comandante de Guardacostas de Cartagena de Indias, Juan Carranza, miembro del Cuerpo, se quejaba amargamente de los agravios infringidos en este tenor hacia su persona y su familia. Según sus palabras, se sentía tratado como “reos de este Estado”, entre otras cosas, por quitarle autoridad a su mando y faltarle del abono de las gratificaciones de la campaña, después de que él mismo había socorrido “de su bolsillo” a las Capillas y otros establecimientos del lugar con harina, vino y cera; dado de comer a comandantes y oficiales que estaban padeciendo trabajos, desaires y persecuciones, y proveyendo con medicinas a los enfermos de los hospitales.²⁷⁷

La lamentable situación continuó generalizada, hasta que en 1789, el secretario de Marina Antonio Valdés Fernández y Bazán entregó un escrito al rey detallando cierta cantidad que Hacienda le debía a la institución. Se convocó una Junta de Estado para tratar el asunto, en la que Valdés expuso argumentos que

²⁷³ En el sistema, la oficialidad de un buque comía reunida en la mesa del comandante donde recibían dichas atenciones. Salazar y Salazar, “Carta VII”, en *Juicio crítico sobre la Marina...*, pp. 79-89.

²⁷⁴ Citado en Salazar y Salazar, “Carta VII”, en *Juicio crítico sobre la Marina...*, p. 91.

²⁷⁵ Adquisiciones, donaciones y recopilaciones, galeras y correspondencia de la Comisaría General de la Galeras de España, 23 de marzo-20 de abril de 1715, AMN 0778, GA, ms. 2452/022.

²⁷⁶ “Resumen de las Consignaciones señaladas”, AMN, ms. 471, f. 7, véase Valdez-Bubnov, *Poder naval y modernización...*, p. 227.

²⁷⁷ AGMAB/3, EI, Cartagena de Indias y Tierra Firme, 2 de mayo de 1785, docs. 26-68, exp. 65.

hacen pensar que la marina anteponía el pago a sus asentistas y proveedores a los de su propio personal, en contra de lo establecido en la Ordenanza de Arsenales de 1776: “pues no pudiendo dejar de pagar a los asentistas, que algunos no querían esperar, no es justo que se falte a lo contratado con ellos, falta para el pago de la Oficialidad, Tropa, Marinería y Maestranza, que clama justamente por lo que han ganado con tanto trabajo”.²⁷⁸

Para las clases más bajas la cuestión era siempre más miserable. En tal estado, y si el momento era oportuno, era preferible desertar.²⁷⁹ Pero para los que permanecían, la privación de los sueldos les obligaba no sólo a mal comer, sino hasta a andar vestidos con andrajos, y sus familias se hallaban abandonadas en la indigencia total. En vez de pagarles lo que se les debía, aunque fuese poco a poco, se decretaban leyes prometiendo el aumento de sueldos y la mejora en el vestido,²⁸⁰ lo que casi nunca ocurría. Según Salazar, los soldados de los batallones de infantería de marina andaban siempre empeñados, mal armados, semidesnudos o descalzos, a tal punto que su vista ofendía a la “decencia”:

Vergüenza da ver a estos soldados, singularmente los de los batallones, y más si están en formación, porque entonces presentan un quadro al modo de una banda de pordioseros en la portería de un convento. Allí se observan toda especie de ropajes y de colores: uno lleva el antiguo uniforme, otro el moderno; éste va con chaqueta parda, aquél con anguarina, quien con sombrero de tres picos, qual con redondo, cual con gorra, pero todos sucios y andrajosos: el que tiene fusil carece de balloneta; á quien tiene sable le falta la vaina o no tiene cartuchera, etc. [...]”²⁸¹

Pero esto no era nada nuevo, el ministro de la Corona, José Vázquez Figueroa, en su *Exposición sobre el Estado de la marina hecha a la Regencia del Reino* (1812), denunció la espantosa condición en la que desde hacía tiempo se encontraban sus individuos: “víctimas del desconsuelo y de la miseria más espantosa”. Un discurso vivamente político, pero es que para el ministro España jamás sería un país libre,

²⁷⁸ Boado y González-Llanos, “Algunos aspectos de la Marina Española...”, p. 7. En las ordenanzas se lee: “Cuando por falta y atraso en las remesas de los caudales asignados [...] no se pueda satisfacer de pronto a los Asentistas [...] presentará una relación de los caudales existentes y los pagamentos que urgen más como el prest de la tropa, jornales de los operarios y sueldos de oficiales”, título II, artículo 57 de la *Ordenanza de su Majestad para el gobierno militar y económico de sus Reales Arsenales de Marina*, Madrid, Imprenta de Pedro Marín, 1776, p. 32.

²⁷⁹ Véase las cartas relativas a la escuadra al mando de Andrés de Bertodaro que se hallaba en Tolón en 1743, cuya marinería desertaba por falta de pagos y apoyos a sus familias, “Carta de José del Campillo a Andrés de Bertodano dando normas para evitar la desertión de la marinería de escuadra que está en Toulon”, marzo 30 de 1743, El Pardo, AMN, VP, tomo XXXIII, doc. 315, fol. 396; y “Carta del marqués de Villadarias a Andrés de Bertodaro comunicando se ha dado orden del tesorero general para que se suministre el dinero que se necesita para asistir a las familias de los individuos de la escuadra de éste en Toulon”, 13 de abril de 1743, Madrid, tomo XXXIII, doc. 317, f. 397.

²⁸⁰ Salazar y Salazar, “Carta XIV”, en *Juicio crítico sobre la Marina...*, p. 105.

²⁸¹ Salazar y Salazar, “Carta XIII”, en *ibíd.*, pp. 30-31.

opulento, ni industrial, sin una fuerza naval y comercial decorosa, y en este sentido, los hombres que lo conformaban carecían de la dignidad más básica. De la misma manera morían de hambre los jefes superiores que los súbditos más ínfimos, sufrían los ancianos generales y marineros de mar, que los trabajadores de los arsenales, los huérfanos y viudas de los ahogados o periclitados en combate, que las esposas y familias que aun esperaban noticias. En todos ellos, se quejaba Vázquez, no había un sólo semblante que no manifestara el “hombre que lo devora”, víctima de la miseria provocada por la falta de pagas. Por tanto, el ministro se atrevió a proponer el establecimiento de una Junta de Marina o Almirantazgo al estilo de la inglesa para simplificar y consolidar el sistema. Pero el problema era realmente grave y las consecuencias irreparables. En una Real orden del 19 de abril de 1816, el Capitán General del Departamento de Ferrol anunció el fallecimiento de varios oficiales de la armada por inanición; esto es, escases y hambre.²⁸² Lo que recuerda que héroes nacionales como el afamado almirante Blas de Lezo y Olavarrieta, quien dirigiera el sitio a Cartagena de Indias contra las fuerzas británicas de Vernon en 1741, muriera poco después atacado por la peste sin haber recibido su sueldo atrasado. También al brigadier Cosme Damián de Churrua le debieron sueldo de seis meses, y en 1781 tuvo que empeñar sus prendas para cubrir las necesidades más básicas, y pese a recibir respaldo económico de su hermano durante años, en vísperas de inmortalizar su nombre en Trafalgar, todavía dependía de la ayuda familiar para que a su recién esposa no le faltara alimento. Pero, si como dice Salazar, el temple del alma de Churrua estaba a prueba de ingraticitudes, la generalidad, y con mayor razón la marinería, debían decaer ante tal abandono.²⁸³

Disciplina naval

Para Michael Foucault, la disciplina es un método que permite el control minucioso de las operaciones del cuerpo, garantiza la sujeción constante de sus fuerzas e impone una relación de docilidad-utilidad, es decir, un vínculo que hace al humano tanto más obediente más útil y viceversa. En pocas palabras, se trata de una “anatomía política”, una “mecánica del poder”.²⁸⁴ En el siglo XVIII, el servicio militar representaba la institucionalización de esa disciplina, el medio de unificación de un “cuerpo social”;²⁸⁵ bajo esta luz, esta última equivalía a “educación”, “formación”, “entrenamiento”. Así se entiende, como argumenta Rodger, que en la marina británica de aquel tiempo no existiera ni un solo vocablo para referirse a “disciplina”, en el sentido negativo que implica un método de control impuesto por una autoridad a partir de la violencia.

²⁸² “Exposición sobre el Estado de la marina hecha a la Regencia del Reino por el ministro Vázquez Figueroa en 20 de Octubre de 1812”, en De Salas, *Historia de la matrícula de mar...*, p. 233-244.

²⁸³ *Ibid.*, pp. 298-300.

²⁸⁴ Michel Foucault, *Vigilar y castigar. Nacimiento de la prisión*, México, Siglo XXI, 2010, pp. 159-160.

²⁸⁵ Alain Ehremberg, *Le corps militaire: Politique et pédagogie en démocratie*, París, Aubier Montaigne, 1983, p. 45.

Según el historiador, este factor, más allá de su importancia lingüística, indica que cuando no existe una palabra para designar algo, se puede asumir que no se piensa o habla de ello. Como tal, la “indisciplina” en el servicio naval inglés, con la connotación de provocación o riesgo para el sistema, no era una preocupación latente, de serlo, el Almirantazgo hubiera designado al menos una palabra o frase para expresarlo. La insubordinación, en cualquiera de sus formas y desde cualquier rango, era parte de la vida diaria, y si se mira según las normas modernas, la disciplina naval era en aquel entonces “débil” y anárquica; no obstante, descansaba en cierta estabilidad acorde con las nociones de tolerancia de la época. Por consiguiente, cierto desorden era permisible porque no se temía que con ello peligrara el orden establecido, sobre todo en relación a la estructura de clases.²⁸⁶

Parece, entonces, que la disciplina a bordo de los buques ingleses fue en general más un acto de orden y no de violencia desmedida, como se ha repetido en la historiografía naval a partir de obras como la del popular poeta y escritor John Masefield,²⁸⁷ que difundieron la idea negativa de la vida a bordo en la *Royal Navy*, percibida como una sociedad jerarquizada, brutal represora y controladora de la vida pública y privada de su personal a través de la tiranía del látigo. Al contrario, durante la mayor parte del siglo XVIII, el Almirantazgo se preocupó por un buen gobierno, disciplinado, que mantuviera la eficiencia de sus escuadras, así como por mejorar las relaciones y comunicación entre los oficiales y sus tripulaciones. A ello se debe, por ejemplo, el establecimiento de un sistema de divisiones y subdivisiones de las compañías, cada una bajo la custodia de un lugarteniente encargado del bienestar y eficiencia individual y colectiva.²⁸⁸ Por supuesto que parte de los procedimientos disciplinarios era contar con un cuerpo normativo para regular y controlar el comportamiento de los individuos. Una serie de códigos de penas y castigos, tanto públicos como oficiales, definían y reprimían los crímenes considerados más serios, no así los más comunes. Las Leyes de Guerra (*The Laws of War and Ordinances of the Sea*) pronunciadas por primera vez en 1652 (durante la República), después formalizadas y modificadas en los años 1661 (*Naval Discipline Act of the Restoration*),²⁸⁹ 1749 (conocida como el Acta de George Anson)²⁹⁰ y 1778, se relacionaban básicamente con el poder de las cortes marciales, así como las regulaciones y amonestaciones de los delitos cometidos por los oficiales. Como se recordará del capítulo anterior, una grave infracción era que los capitanes o

²⁸⁶ Rodger, *The wooden world...*, pp. 205-206.

²⁸⁷ John Masefield, *Sea Life in Nelson's Time*, Londres, Methuen, 1905.

²⁸⁸ El sistema fue ideado por el vicealmirante Thomas Smith y se puso en práctica en 1755. Poco a poco, fue expandiéndose en las flotas durante la Guerra de los Siete Años hasta establecerse formalmente a finales de siglo. Rodger, *The wooden world...*, pp. 216-217.

²⁸⁹ Tras la Restauración de Carlos II.

²⁹⁰ Que resultó de una revisión de la legislación tras los malos resultados de la *Royal Navy* en la batalla de Tolón (febrero de 1744), durante la Guerra de Sucesión de Austria.

comandantes de las flotas mostraran renuencia a participar en una batalla o fueran negligentes en la defensa de sus escuadras, y por lo menos hasta antes de la última modificación de los artículos —con la que se introdujo más mesura y discreción—, estos podían ser castigados con la pena de muerte. Un caso notable fue el del almirante John Byng condenado y fusilado en 1757 por no "haber realizado su mejor esfuerzo" para prevenir la caída de Menorca en manos de los franceses.²⁹¹

Por otro lado, de los 36 artículos que constituían las leyes de 1661, dos tenían que ver literalmente con sedición o motín, o con las prácticas, planificación o pronunciamiento de palabras que lo implicaran, o su ocultamiento, en cuyo caso merecía en teoría la pena de muerte o cualquier otro castigo que la Corte marcial considerara. Otros tantos se referían a ciertos actos de desobediencia hacia los superiores (como reñir, exigir, intentar la agitación interna, discursos provocadores, entre otros), por lo que las penas podían ir desde la cárcel, hasta la muerte o lo que determinara la Corte marcial.²⁹² En la revisión de 1749, los artículos permanecieron como una colección de regulaciones y amonestaciones vagamente definidas. El Consejo de Almirantazgo de Anson pretendió reducir el número de delitos que la Corte podía considerar para pena de muerte, pero aun así sólo había ocho crímenes en los que ésta era obligatoria, unos algo vagos como cobardía o negligencia en el deber, entrega de un buque o pacto con el enemigo, quema de un navío, realizar asambleas de motín, asesinato y sodomía; así como otros once en los que se podía o no otorgar la máxima pena²⁹³ como desacatar órdenes superiores o planear un motín.²⁹⁴ Según Rodger, en la práctica, los delitos que recibieron castigos más graves (generalmente más de 100 azotes y en ocasiones la muerte) fueron la sodomía, el asesinato y el robo. Pero cabe decir que tales medidas disciplinarias, aunque estrictas en el código, eran en realidad bastante flexibles y pocos acusados eran condenados a muerte.

De hecho, existía un ancho margen de delitos y faltas que eran toleradas por la justicia naval. Por ejemplo, los subordinados desafiaban comúnmente a los mandos, e incluso los insultaban y los golpeaban,

²⁹¹ Según Tim Clayton, Byng era consciente del estado de salud de su flota y de la baja calidad de sus buques y marineros. Algunos pocos hombres, excepto el rey George II, pensaban que no merecía ser ejecutado, quizás, sí, despedido. Su amigo John Hervey escribió a su hermana en 1757 que nunca podría "borrarlo de mi ánimo [...] tiñe de tristeza todo lo relacionado con el oficio que ejerzo [...] esa horrible, cruel e injusta ejecución que me privó del más agradable y útil amigo que yo o cualquier otro pudiera pedir" ("I can never wipe it off my spirits [...] it gives a gloominess to everything relating to the profession I am in [...] that horrid, cruel and unjust execution which deprived me of the most agreeable as well as usefull friend that I, or any other body could ask"), citado en Clayton, *Tars. The men who made Britain...*, p. 60.

²⁹² Artículos 19-22, en John Raithby (ed.), "Charles II, 1661: An act for the establishing articles and orders for the regulating and better government of his majesties navies ships of war and forces by sea", en *Statutes of the realm: volume 5: 1628-80*, 1819, pp. 311-314, en <<https://www.british-history.ac.uk>>, consultado el 3 de diciembre de 2013.

²⁹³ Rodger, *The wooden world...*, p. 221.

²⁹⁴ Artículos 19-21, en Raithby "Charles II, 1661..."; Markus Eder, *Crime and punishment in the Royal Navy of the Seven Years' War, 1755-1763*, Londres, Ashgate Publishing, 2004, pp. 158-166.

al igual que los primeros podían cometer cierta violencia hacia los últimos a través de castigos como los azotes.²⁹⁵ El Almirantazgo no veía pertinente su intervención en la gran mayoría de los casos ya que en una profesión no apta para “cobardes”, ciertos grados de uso de la fuerza y tolerancia eran aceptables. Antes de los grandes motines de 1797, a partir de los cuales se aplicó un mayor rigor disciplinario,²⁹⁶ la autoridad naval, comparada con estándares actuales, era vulnerable a ciertos abusos y violencia personal. La embriaguez, el incumplimiento del deber, la desertión, el amotinamiento, incluso el golpear a un oficial o el intento de asesinato, sobre todo estando en tierra y fuera de comisión,²⁹⁷ eran afrentas hasta cierto punto toleradas por la justicia naval. No obstante, se permitía la aplicación de ciertos castigos para mantener el respeto hacia los oficiales, el orden y la seguridad comunitaria. Debido a la mencionada actitud del Almirantazgo en cuanto a disciplina, no todo delito era llevado a corte y el capitán tenía derecho por ley, en el día a día a bordo, a ordenar castigos corporales como flagelar (con un máximo de 12 azotes) a aquellos que considerara cometieron faltas graves que ponían en peligro la estabilidad de la comunidad o de la navegación. En la mayoría de los casos, esto era más conveniente que entrar en el proceso de juicio, tanto para el acusador como para el acusado, donde generalmente tras un largo periodo de tiempo y de acuerdo con leyes que se caracterizaban por cierta ambigüedad, la decisión final podía ser irregular o injusta.

En aquel tiempo, un cierto uso de la violencia para penalizar una falta o crimen grave no era considerado un acto en contra de los derechos humanos como lo es hoy en día; por lo que los castigos públicos como los azotes o las ejecuciones (ya fuesen colgados o guillotinado como en el caso francés), eran aceptados socialmente, así como la posterior exposición de los cuerpos en la misma horca o en una picota,²⁹⁸ a fin de mantener el orden e impedir la repetición del delito. Según explica Foucault, a mediados del siglo XVIII inició una reforma del proceso penal encaminada a la disminución del suplicio durante el castigo, en la que ciertamente se seguía ejerciendo una acción sobre el cuerpo del delincuente, pero con la tendencia a cierta “economía” y con el significado más de una sanción moral.²⁹⁹ En este sentido, la

²⁹⁵ En el contexto naval inglés la palabra “castigo” era sinónimo de azote. Rodger, *The wooden world...*, p. 219.

²⁹⁶ Al seguir los diarios de Francis Austen, en el tiempo en que sirvió como teniente en varios buques durante la última década del siglo XVIII, se puede observar este cambio disciplinario. Así, Austen registra en el *Glory*: 49 azotes a P. C. Smith por robo (8 de diciembre de 1795); y 12 azotes a cada uno a 16 marineros por negligencia durante la vigilancia (enero 14 de 1796). Mientras que después de los motines de 1797, anotó que en el *London* (al mando del Conde de San Vicente) se sentenció a 100 azotes a Charles Moore por insolencia hacia sus superiores (recibiendo 25 a bordo) y corte marcial a la tripulación del *Marlborough* (16 de agosto de 1798); así como alrededor de seis ejecuciones en el mismo periodo; véase Hubback y Hubback, *Jane Austen's sailor brothers...*, pp. 29-30.

²⁹⁷ Antes de la modificación de los artículos en 1749, las ofensas cometidas en tierra no eran reconocidas por la Corte marcial como las que hubieran sido cometidas en mar. Rodger, *The wooden world...*, pp. 209-210

²⁹⁸ Black, *La Europa del siglo XVIII...*, p. 401

²⁹⁹ Véase Foucault, *Vigilar y castigar...*

violencia física “moderada” era vista como un instrumento de disciplina necesario a bordo de cualquier navío de guerra. Claro está, que ante la libertad para sancionar, ciertas autoridades se excedieron en los castigos, cruzando la línea entre la disciplina y la tiranía, entre la ley y la injusticia. La brutalidad y el abuso de la violencia por parte de algunos altos oficiales, como comprueban muchos casos, sólo consiguieron la ruptura del orden, agrediendo las fundaciones de la sociedad a bordo y provocando a los hombres, algunos “hasta la locura”.³⁰⁰ La situación se agravó a partir de mediados de siglo con la constante expansión del binomio guerra-poder naval hasta empeorar a finales de siglo. Recientes investigaciones han corroborado que durante la Revolución Francesa y las Guerras Napoleónicas (1793-1815), los castigos se volvieron aún más severos y se expandieron entre las escuadras. En raras ocasiones se llevaba a cabo una investigación por acusaciones de violencia disciplinaria excesiva y aún los comandantes más sádicos recibían respaldo de sus superiores. Ese fue el caso del capitán Harvey del *Triumph*, quién ordenó 433 hombres a azotar en un periodo de dieciséis meses, pero los Señores del Almirantazgo fueron fácilmente persuadidos de que “nadie en un barco jamás ha sido castigado sin que lo mereciera”.³⁰¹ De ahí que según el estudio de Michael Hechter, Steven Pfaff y Charles Causey sobre motines de la *Royal Navy* sucedidos entre 1740 y 1820, ello fue el principal motivo de queja detrás de los motines de la marina de guerra.³⁰² El propio Rodger se refirió a este periodo como “declive del antiguo orden”, cuando la comunidad marinera de mediados del siglo se tornó en una sociedad jerarquizada y estrictamente disciplinada (en el sentido negativo),³⁰³ que aunque en principio logró su cometido bélico, provocó también conflictos internos que derivaron en actitudes masivas de “prender fuego al navío”, como se verá en el siguiente capítulo.

Para las otras marinas de guerra, la disciplina era también una necesidad primordial para mantener el orden en una compañía, y por ende, para el servicio eficaz de las escuadras. Este interés se ve reflejado en la Ordenanza para las armadas navales y arsenales de la marina (*Ordonnance pour les armées navales et arsenaux de marine*) de 1689, decretada por Luis XIV, que como se recordará, rigió la institución naval francesa hasta 1765. En ella existían determinados artículos relacionados con delitos y justicia de guerra, enfatizando aquellos que tras ser evaluados por un Consejo de Guerra, merecían la pena de muerte, como la rebelión o sedición por parte de oficiales en presencia del enemigo; el que oficiales, marineros o

³⁰⁰ Así se refiere Rodger en el caso del HMS *Hermione*, véase *The command of the ocean...*, p. 452.

³⁰¹ Frykman, “The mutiny on the *Hermione*...”, p. 6.

³⁰² Su estudio se basa en fuentes documentales que se hallan en los Archivos Nacionales Británicos, especialmente los Registros de la Oficina Pública (National Archives, Public Records Office, Admiralty collection); véase Hechter, *et. al.*, en “Social order and The genesis of rebellion...”, p. 56.

³⁰³ A.G. Jamieson, “Tyranny of the lash? Punishment in the Royal Navy during the American War, 1776-1783”, *The Northern Mariner/Le Marin du nord*, IX, núm. 1, enero de 1999, p. 53.

soldados dejaran su puesto para esconderse durante un combate, o abandonaran el buque de guerra o escolta; para los que se rebelaran a oficiales mayores, o quienes incitaran a otros a la sedición o entablaran comunicación estratégica con el enemigo. También se condenaba a trabajo en galeras al que amenazara a algún compañero con un arma o lo golpeará a “sangre fría”, y a galeras perpetuas a oficiales, marineros o soldados que incurrieran en deserción, delito que mereció varios artículos minuciosos.³⁰⁴ Algunos otros castigos como herir a un compañero durante una riña, realizar comercio ilícito, dormir en el tiempo de trabajo o faltar a la guardia, merecían desde una dieta de ocho días a pan y agua, hasta recibir doce azotes, mientras que los blasfemos eran encadenados o se les quitaba un mes de sueldo.³⁰⁵

Sin duda se trataba de un código estricto en la teoría, pero en la práctica la disciplina francesa también era flexible, más aún que la inglesa, lo que trajo serias dificultades durante los enfrentamientos bélicos. En palabras de Rodger, durante las batallas que libraron ambos bandos en la primera mitad del siglo XVIII, los británicos informaron que las tripulaciones francesas se hallaban “alborotadas y confusas”. Cuando el buque de guerra *Diadème*, que llevaba tropas británicas capturadas, encalló en las Indias Occidentales, el almirante Pocock informó que los marinos franceses se comportaban de una manera tan “desordenada y amotinada” que los propios oficiales franceses dieron armas a los prisioneros para hacerlos obedecer. Mientras que un oficial francés que sirvió en Quiberon Bay en 1759 observó que la derrota se debía a que “hay poca obediencia y gran valor a la derecha, gran confusión e ignorancia al centro y mala maniobra a la izquierda, y ni habilidad ni cabeza en todo”.³⁰⁶ Según Pritchard, conforme se desarrolló la Guerra de los Siete Años, el rigor disciplinario se relajó, ya que no se consideraba correcto castigar a los hombres si no recibían su sueldo, aunque se tratase de casos de deserción o insubordinación y porque además, como dijimos, los hombres eran difíciles de remplazar. Se recordará que el primero se sancionaba, según las ordenanzas, con sentencia perpetua a galeras, pero hubo casos en que solamente se aseguraba que el individuo emprendiera campañas adicionales con un menor sueldo.³⁰⁷ Incluso a finales de 1759, y luego en 1764, se otorgaron amnistías reales a suboficiales y marineros desertores, mientras que las sentencias pronunciadas en ausencia eran negadas si los prófugos se entregaban entre los primeros tres

³⁰⁴ Véase Livre Quatrième, especialmente Titre I, Art. XVI-XVII, XXI; Titre II, Art. I, XVIII, XX-XXI, XXXI-XXXVI, de *Ordonnance pour les armées navales...*, pp. 80-91.

³⁰⁵ Livre quatrième, titre II, Art. XIX, XXV-XXVI; Titre III, Art. X, XI, XIII, de *Ordonnance pour les armées navales...*, pp. 87-96.

³⁰⁶ “Tout le résumé de cette affaire est qu’il y a peu d’obéissance et beaucoup de valeur á la droite, grande confusion et ignorance dans le centre, et mauvaise manœuvre dans la gauche, et ni habilité ni tête dans le tout”; citado en Rodger, *The wooden world...*, pp. 59-60.

³⁰⁷ “Intendants’ correspondence with the court: minutes of Lenormant de Mézy’s correspondence”, AMR, 1E, vol. 410, núm. 541, en Pritchard, *Louis XV’s navy...*, p.86.

meses del veredicto.³⁰⁸ En cuanto a los actos que en la marina británica eran considerados como motín (haciendo uso literal de la palabra), pero que en los códigos franceses aparecen únicamente como revuelta, desobediencia, sedición o levantamiento, era común que se trataran de minimizar, castigando a los insubordinados con camisas de fuerza durante unas horas, o en casos extremos, con el castigo ejemplar de las cabecillas, en su mayoría condenados a galeras o a servicio naval perpetuo.³⁰⁹

Este acto “indulgente” de la institución francesa, que la hacía más paternalista que despótica, partió de su necesidad de mantener gente de mar para sus flotas de guerra, lo que no eliminó el problema real y trajo críticas ásperas. Obviamente, algunos oficiales de la administración se quejaron del trato blando hacia los marineros, considerados naturalmente disolutos e insubordinados, y cuyo único remedio eran los castigos intensos y repetitivos.³¹⁰ Pero la realidad es que una disciplina excesivamente dura no necesariamente lograba la obediencia ni lealtad de los hombres, como sucedió en 1758, cuando en medio de las acciones de recuperación de Louisbourg por parte de los británicos, el almirante Michel-Ange Duquesne de Menneville³¹¹ ejecutó a cuatro o cinco hombres de la tripulación del *Le Foudroyant*, su barco insignia, para escarmiento del resto, quienes en respuesta clamaron que preferían morir que seguir sirviendo sin pago.³¹² Así las cosas en la marina francesa, que hasta cierto punto se veía atada de las manos para aplicar con rigurosidad un reglamento que no contemplaba que a sus súbditos les faltara el sueldo, por lo que hasta se llegó a sugerir que las leyes se aplicaran sólo a aquellos que recibían un pago regular. Como de cualquier forma las disposiciones de la ley fueron rara vez seguidas al pie de la letra y ante la diferencia creciente entre la ley y la sentencia, el poder tuvo que ajustar, aunque tardíamente, su propio código. Las reformas de Castries (1781-1784) suprimieron definitivamente la pena de galeras perpetua e instauraron campañas extraordinarias de seis a 18 meses y hasta tres años en caso de haber servido en el extranjero.³¹³

³⁰⁸ Pritchard, *Louis XV's navy...*, p. 86.

³⁰⁹ En los textos oficiales o en los informes se pueden encontrar como rebelión o sedición, mientras que los marineros preferían designarlo con la palabra *groume*: protestar, blasfemar o “criticar en voz baja, sobre todo sin dirigirse a una de las personas presentes”, Armand Hayet, *Dictions, tirades et chansons des anciens de la voile*, París, Denoël et Steele, 1971; véase Cabantous, *La vergue et les fers...*, pp. 10, 120-122.

³¹⁰ AMT, 1A1, Correspondence Général, Port Commandants, Toulon, vol. 209, fol. 230v, en Pritchard, *Louis XV's navy...*, p. 87.

³¹¹ Duquesne fue también gobernador de Nueva Francia, conocido por sus políticas expansivas que desencadenó el conflicto de la Guerra de los Siete Años. Clayton, *Tars. The men who made Britain...*, p. 3.

³¹² BN, MSS, frs. 11, 340, ff. 100-1. Véase Pritchard, *Louis XV's navy...*, p. 87; y Michael Vergé Franceschi, “La gloire du roi sur mer (xvii - xviii siècles)”, en Bernard Barbiche, Jean-Pierre Poussou, Alain Tallon (eds.), *Pouvoirs, contestations et comportements dans l'Europe moderne: mélanges en l'honneur du professeur Yves-Marie Bercé*, París, Presses Paris Sorbonne, 2005, p. 433.

³¹³ Cabantous, *La vergue et les fers*, p. 124.

Las ordenanzas de 1765, *Ordonnance du Roi, concernant la marine* (25 de marzo de 1765) en relación con el consejo y justicia de guerra, preservaron prácticamente los mismos principios, a intervalos incluyendo otros artículos para dar detalle, por ejemplo, de la conformación del Consejo de Guerra o el procedimiento y el lugar para cumplir una sentencia.³¹⁴ Empero, en cuanto a los delitos y castigos, se hicieron algunas modificaciones. Aunque subsistió el castigo de galeras perpetuas para los desertores oficiales y marineros, se especificó que los soldados debían pasar por las armas; mientras que el robo, aunque antes se castigaba o con azotes o con galeras perpetuas, ahora, para aquellos que lo hicieran entre los habitantes de los puertos, dependiendo del monto, podía ser castigado con la pena de muerte. Asimismo, si inicialmente se había establecido la pena de muerte a los oficiales, maestros, pilotos, soldados o marineros que abandonaran el buque durante el combate, ahora se especificaba la figura del capitán.³¹⁵

Como se recordará que ocurrió en la marina británica, era común que los capitanes de las demás marinas castigarán delitos considerados “menores” sin necesidad de llevar el problema a un juicio dirigido por el consejo de guerra. En la marina francesa, esta facultad les permitía restringir la dieta del culpado, ponerlo bajo grilletes, darle cierto número de azotes, forzarlo a correr entre una fila de suboficiales que lo golpearían con extremos de cuerdas, o someterlo a la *cale*, castigo que consistía en colgar al individuo de cabeza y sumergirlo repetidas veces en el mar. De igual forma, algunos de estos castigos fueron llevados al límite de lo soportable. El comandante de marina de Puerto Luis, isla Mauricio, en 1729 retiró algunos grados a oficiales debido a la severidad en sus castigos, pues aplicaban la *cale* a todo marinero que encontraban en tierra tras la revista.³¹⁶ El exceso era tan común, que cuando en 1790, la Asamblea Nacional revolucionaria propuso la legislación de un nuevo código marítimo penal que fuera más compatible con una “libre constitución”, se discutieron los poderes arbitrarios de los capitanes y las tripulaciones forzaron a una revisión concienzuda de las secciones relacionadas con los castigos corporales.³¹⁷

Por su parte, en la marina española, las quejas sobre el maltrato merecieron que en 1738 Ensenada ordenara a los oficiales de su flota de guerra que no trataran “con tanto rigor” a los marineros.³¹⁸ Esto era frecuente en las flotas de guerra españolas, ya que la disciplina era entendida como “la subordinación y

³¹⁴ Livre seizième, titre CII, art. MCCXLIX-MCCLXXXIV, *Ordonnance du Roi, concernant la marine, Du 25 Mars 1765*, París, L' Imprimerie Royale, 1765, pp. 323-330.

³¹⁵ Seizième, titre CIII, art. MCCLXXXVI, MCCC, MCCCXII, *Ordonnance du Roi, concernant la marine...*, pp. 331, 333, 335.

³¹⁶ Lettre du Compte de Volviere, octubre de 1729, AN, FM, B3, 330, fol. 90, véase Cabantous, *La vergue et les fers...*, p. 66.

³¹⁷ Frykman, “Seamen on late eighteenth-century ...”, p. 86.

³¹⁸ “Carta de Zenón de Somodevilla al conde de Clavijo sobre las quejas dadas por la gente de mar por el mal trato que se les da en los bajeles”, 5 de julio de 1738, Madrid, AMN, VP, doc. 188, f. 22.

obediencia de los inferiores con sus respectivos superiores”,³¹⁹ lo cual se intentaba lograr por medio del cumplimiento de las leyes, según Salazar, porque esto “hace a todos los combatientes iguales en la conservación del orden, en el mantener su respectivo puesto, en desempeñar su deber, y despreciar un riesgo menor y más incierto como es el del acero o las balas del enemigo, por otro más seguro e inevitable, como es el de la inflexible severidad de la pena que amenaza al cobarde.” La valentía de un marinero o de un soldado dependía más de la disciplina que de él mismo, al vivir sujeto a los estatutos más rigurosos y observados. Para procurarlo, en teoría el comandante en jefe de los navíos estaba obligado a destinar ciertos días de las campañas para la lectura a bordo de las ordenanzas y órdenes dadas, las cuales además, junto con bandos (edictos reales), prohibiciones y castigos para los “desertores, homicidas, blasfemos y demás vicios capitales”, se exponían constantemente fijadas en los palos de los buques. Así también debía haber inspecciones continuas de los ayudantes de Mayores, la atención a las quejas de los marineros, llevar relaciones diarias y exactas del número de desertores y delincuentes que deberán ser juzgados en consejo de guerra, entre otros.³²⁰

La noción del Estado español como instaurador de la disciplina venía de tiempo atrás. Así lo dejó entender Joaquín de Aguirre en su *Discurso general sobre la Marina*, cuando decía que los anteriores reyes pensaban que para las operaciones de guerra era más útil gente disciplinada, que temiese más “a sus jefes y a al rigor de la ley que a los enemigos”. Consideraba que la principal fuerza de su marina de guerra era la milicia reglada, mientras que la marinería sólo debía limitarse a la maniobra del buque.³²¹ Esto recuerda lo que sucedió en la marina francesa bajo el ministerio del oficial del ejército, La Luzerne, a finales del siglo XVIII, cuando había más soldados que marineros, por considerárseles más eficientes para las maniobras artilleras (requiriéndose desde tres a quince por cañón, dependiendo del calibre).³²² Para mediados de siglo, cuando se escribió el *Discurso*, había aumentado el número de marineros, incluso para el manejo de la artillería, pues aprendieron este arte de la milicia. Pero, Aguirre, capitán de navío y propietario de los batallones de marina, veía su desorden, falta de unión, de uniformidad y disciplina en comparación a la tropa. La misma opinión guardaba el marqués de la Victoria en su *Discurso*, en donde expresó que la marinería era indisciplinada y más costosa que la tropa. De ahí su idea, como después la tendría La Luzerne,

³¹⁹ Artículo quinto, título cuarto de las *Ordenanza de su Majestad para el Gobierno militar...*, Parte primera, p. 288.

³²⁰ “Disciplina de las armadas de mar. Extracto de documentos sacados del libro de Evoluciones Navales del Marqués de la Victoria dedicado al Rey Nuestro Señor por mano del Excelentísimo Marqués de la Ensenada”, 1753, AMN 0005, CS, tomo V, ms. 0005/818, ff. 6-8.

³²¹ Salazar y Salazar, “Carta XV”, en *Juicio crítico sobre la Marina...*, vol. II, pp. 11-12.

³²² Acerra y Meyer, *Marines et Révolution*, p.39.

de dotar los buques sólo con los marineros necesarios para las maniobras de cubierta arriba y entregar “los fuegos” a la milicia reglada disciplinada.³²³

Las ordenanzas de la armada de 1748, claramente influidas por las políticas borbónicas, eran semejantes en forma y contenido a las francesas de 1689 y 1765. De igual forma mostraban el deseo de las autoridades navales de que en los buques imperase el orden y la disciplina militar. Cabe decir que las primeras leyes relacionadas con la marina de guerra se hallaban en la segunda de las Siete Partidas de Alfonso X el Sabio (1265), regulaciones muy generales de cómo debía ser una marina de guerra. Pero no fue hasta 1633 que aparecieron las primeras Ordenanzas de las Escuadras del Mar Océano en un intento por recopilar todas las leyes promulgadas en reales cédulas anteriores; seguidas de las de Patiño en 1717. Sin embargo, fueron las ordenanzas de 1748 las que conformaron por vez primera un cuerpo legal concreto para la armada naval.³²⁴ Similar a la legislación británica, las ordenanzas eran duras en cuanto a los castigos por delitos cometidos tanto en mar como en tierra, como el robo, contrabando, incendio, correspondencia ilícita con enemigos, asesinato o actos de insubordinación o desafío a la justicia como la desertión,³²⁵ la desobediencia durante el combate y el motín (referido también como un cierto tipo de “desorden”), los cuales debían ser juzgados en consejo de guerra y podían ser sentenciados a castigos corporales, trabajo forzado en galeras o arsenales, al destierro o la muerte, ya fuese por fusilamiento u horca, estos últimos de manera pública para que sirviesen de ejemplo. Incluso, aquellos que “hicieren hurtos con muertes” o robasen iglesias u objetos sagrados, serían castigados en la rueda o descuartizados,³²⁶ suplicios característicos del Antiguo Régimen. Según las mencionadas ordenanzas, la desobediencia de cualquiera de las jerarquías (desde oficiales hasta grumetes) en materia del servicio, podía ser merecedora de la pena de muerte (o como las propias leyes refieren: pena de la vida). El desorden, la sedición o el motín, incluso el pronunciamiento de palabras sediciosas, al igual que en el caso de las leyes inglesas, podía ganarle la horca al culpable, mientras que a los que tomasen las armas a favor de la revuelta se les podía llegar a cortar la mano. Los cómplices de un levantamiento (independientemente de las cabecillas, los cuales habrían de ser

³²³ Citado en Salazar y Salazar, “Carta XV”, *Juicio crítico sobre la Marina...* vol. II, pp. 10-16.

³²⁴ Agustín Corrales Elizondo, “Las Ordenanzas de la Armada”, *Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, núm. 38, 2001, pp. 84-85.

³²⁵ La desertión era una falta “detestable, frecuente y perjudicial” y hacia finales del siglo XVIII mereció una Real Cédula especial para su condena y castigo. Véase “Real resolución de 26 de Agosto próximo pasado, á consulta de mi Supremo Consejo de la Guerra, he tenido á bien declarar por punto general el orden gradual que debe guardarse en la imposición de las penas á los Desertores de mis Exércitos que cometan este delito en tiempo de Guerra según los casos y circunstancias que expresa, con el fin de castigar debidamente, y contener el escandaloso desorden de un crimen tan detestable, frecuente y perjudicial”, 18 de septiembre de 1794, San Ildefonso, AMN, MM, F184, doc. 42.

³²⁶ Véanse el Tratado quinto, título segundo, artículo 1, XXXVIII y XXXVIX; título tercero, artículo 1, I al XL, así como el título cuarto de las *Ordenanza de Su Majestad para el gobierno militar...*, Parte primera.

ahorcados) debían “echar suertes”, para que de diez, uno fuese ahorcado; mientras que aquel que se hiciera de armas en apoyo del motín, se le cortaría la mano.³²⁷ En otro orden de cosas, las ordenanzas de 1793 parecen menos interesadas en detallar los delitos y sus penas, mencionando de manera general algunos menores como blasfemia, robo, contrabando o amenaza de uso de arma, los cuales eran castigados desde con palos o azotes, hasta el arresto bajo grilletes. En cambio, otros como deserción, desobediencia a los superiores, comportarse con cobardía y provocar un naufragio, merecía la pena de muerte.³²⁸

Los códigos penales europeos en general buscaban que el castigo se relacionara con el delito. En palabras de Foucault, en un “duelo cuyo sentido debe ser claro para todos; cada elemento de su ritual debe hablar, decir el crimen, recordar la ley, demostrar la necesidad del castigo, justificar su medida”.³²⁹ Así, en la marina española, al blasfemo (de Dios, la Virgen María y los santos) se le condenaba a doce o veinte palos (dependiendo del grado de atrevimiento), un mes sin ración de vino y a la colocación de una mordaza u “otra señal infamante”. Mientras que la embriaguez era expiada en el cepo, con cuatro días de pan y agua, y si el acusado persistía en su vicio, cada vez que lo hiciere, con la privación de su ración de vino y zambulléndolo seis veces en el agua desde el peñol de la verga mayor.³³⁰

Si la ley de una villa determinaba que el centro de una plaza mayor era el lugar destinado para exhibir el castigo del delincuente a manera de lección moral pública, las instituciones navales escogían como teatro un edificio del puerto o del arsenal o la cubierta de un barco, con la obligada asistencia de toda la tripulación, y en el caso franco-español, prohibiendo las peticiones de clemencia para los ajusticiados:³³¹ “toda la tripulación del navío en que se haga la justicia subirá a las jarcias y las vergas de suerte que en los entrepuentes no queden más que las centinelas precisas y sobre el alcázar toda la guarnición con sus oficiales sobre las armas, a la testa de la cual se publicará vando, prohibiendo pena de la vida gritar perdón”.³³² Este último no tenía cabida suponiendo que los inculpados eran conocedores del reglamento criminal, al que se daba lectura en voz alta frente a la tripulación congregada.

³²⁷ Tratado quinto, título cuarto, artículo 1, XII al XXI, *Ordenanza de Su Majestad para el gobierno militar...*, Parte primera, pp. 290-293. Lo mismo continúa en la *Real ordenanza naval para el servicio de los baxeles de Su Majestad* de 1802. En esta última, se añade la pena de muerte para el que supiera del motín o hubiese escuchado expresiones “tumultuarias” y no lo reportase, o fuese testigo de ello sin intentar sosegarlo; véase *Real ordenanza naval para el servicio de los baxeles de Su Majestad*, Madrid, Imprenta Real, 1802, pp. 464, 465.

³²⁸ Véase el Tratado quinto, título primero, artículos 166-184 de las *Ordenanzas generales de la Armada Naval...*, pp. 56-63.

³²⁹ Foucault, *Vigilar y castigar...*, pp. 128-129.

³³⁰ Tratado quinto, título primero, artículos 167 y 168, *Ordenanzas generales de la Armada Naval...*, pp. 56, 57.

³³¹ Martín García, “Entre el mar y la muerte...”, p. 435.

³³² Tratado quinto, título tercero, artículo 1, LIV, *Ordenanza de Su Majestad para el gobierno militar...*, Parte primera, p. 283.

Al tratar el común castigo de los azotes, vemos que en la marina española también se produjeron muestras de excesiva violencia, por lo mismo, en las Ordenanzas de 1793 se estipulaba de manera clara cuál debía ser la cuerda empleada en la sanción: el robenque o el mogel de menor grosor, y no con badernas gruesas “como las de las bozas de los cables y otros usos de mucha fuerza”, y todo ello en presencia de un oficial que regulara el rigor de dicha sanción.³³³ Las desdichas del marinero español, mismas que conocemos a través de mentes reflexivas como el marqués de la Victoria, de Aguirre, Salazar y Salazar, Vázquez Figueroa, de Salas, hacían de su profesión algo aborrecible. Según Salazar, llegó a serlo tanto, que los “mozos robustos” para no matricularse o ser exceptuados del servicio gremial como inhábiles, “se arrancaban los dientes y muelas, ó por otros varios y extraños modos de propósito arruinaban su salud, a la cual consideraban como enemiga de su bien”.³³⁴ De ser esto cierto, no es difícil imaginar lo que representó para muchos el servicio naval, pero no solo en España, pues como vimos, las condiciones fueron muy semejantes en las otras flotas de guerra. Como resultado, a través de un panorama general, se puede entender el estado interno de las tres marinas que contendieron en diversos escenarios ultramarinos durante el siglo XVIII, y que antes de que este se extinguiese, presenciaron convulsiones sociales de magnitud como consecuencia de años de ejercicios bélicos en medio de continuas carencias, fatigas, insalubridad y sí, dura disciplina.

³³³ Tratado quinto, título I, Artículo CLXXIX, *Ordenanzas generales de la Armada Naval...*, p. 61. Véase Martín García, “Entre el mar y la muerte...”, p. 435.

³³⁴ Salazar, “Carta XIV”, cap. II, p.78.

III. MOTINES MASIVOS Y REVOLUCIÓN ATLÁNTICA

“There is no justice or injustice on board ship, my lad. There are only two things: Duty and Mutiny —mind that—. All that you are ordered to do is duty. All that you refuse to do is mutiny.”

Advertencia de un viejo marino a un joven aprendiz
a bordo del buque ballenero *Friendship*, Londres, 1785.¹

Anteriormente se advirtió que el ocaso del siglo XVIII fue una época de feroz desarrollo y competencia comercial y territorial que condujo a múltiples conflictos bélicos a nivel internacional. Pero no solo eso. Se trató también de un momento de enlace de fuertes redes de comunicación e intercambio global, desde el horizonte material hasta el ideológico. Vientos de revolución atlántica soplaban en todas direcciones trayendo consigo disturbios y revueltas entre las poblaciones de tierra y de mar. Ocurrían en Francia, España, Gran Bretaña, Irlanda, Dinamarca, los Países Bajos, Suiza, Italia, Noruega, Estados Unidos y las Indias Occidentales.² Por doquier circulaban ideas políticas, religiosas y sociales renovadas, junto con otras formas de percibir la realidad cotidiana, y los derechos civiles y laborales. Historiadores como Marcus Rediker,³ Rodger,⁴ Earle⁵ y Jonathan Neale⁶ sostienen que en la esfera de los navegantes de entonces, existía una cultura laboral con un fuerte sentido de identidad colectiva, tradiciones y creencias en ciertos "derechos y privilegios".⁷ En este mundo, los hombres conformaban una población multinacional, con una arraigada noción de pertenencia a un pueblo o “hermandad” con sus propias costumbres, reciprocidades, jerarquías y leyes. Se puede decir que eran colectividades articuladas en torno a propósitos y valores más allá de las fronteras políticas o culturales, de origen o nacionalidad.⁸ Esto último se entiende al ver que,

¹ Citado en Kuth Weibust, *Deep sea sailors: A study in maritime ethnology*, Estocolmo, Nordiska Museet, 1969, p. 372.

² Niklas Frykman, “The mutiny on the *Hermione*: warfare, revolution, and treason in the Royal Navy”, *Journal of Social History*, vol. 44, núm. 1, 2010, p. 159.

³ Marcus Rediker, *Between the devil and the deep blue sea: Merchant seamen, pirates, and the Anglo-American maritime world, 1700-1750*, Nueva York, Cambridge University Press, 1987.

⁴ Rodger, *The wooden word...*

⁵ Earle, *Sailors: English merchant seamen...*, 1998.

⁶ Jonathan Neale, *The cutlass and the lash: mutiny and discipline in Nelson's navy*, Londres, Plut, 1985.

⁷ Cuando el magistrado Sir John Fielding visitó Rotherhithe y Wapping, suburbios de Londres habitados por marineros, le pareció hallarse “en otro país” por su peculiar manera de “vivir, hablar, actuar, vestir y comportarse”. John Fielding, *A Brief description of the cities of London and Westminster*, Londres, 1776, p. XV.

⁸ Pfaff *et. al.*, “Attaining Solidarity in High-risk...”, p. 25. Marcus Rediker se refiere a los marineros como “miniature mutual aid societies” (“sociedades de ayuda mutua en miniatura”); véase Marcus Rediker, *The slave ship: A human*

particularmente en el teatro Atlántico, las tripulaciones de las flotas de comercio y de guerra se componían en una buena proporción de tripulación extranjera y, en el caso específico de las últimas, podía ser entre un 20 y 70%, dependiendo de la bandera.⁹ A medida que la escala de encuentros bélicos aumentó, los marineros circularon con mayor frecuencia entre los distintos buques e industrias internaciones, ya fuese porque desertaron o huyeron, o porque buscaron una mejor remuneración o trato laboral.¹⁰ Sumado a la creciente proletarización y el aumento de la experiencia cotidiana en la labor cooperativa y a la vez jerarquizada, ello hizo de la marinería un elemento especialmente revoltoso.¹¹

Frykman señala que 1790 fue la década de mayor número de motines simultáneos entre las armadas británica, francesa y neerlandesa,¹² las cuales experimentaron al menos 150 motines aislados (es decir, en un solo buque), así como media docena de motines de flotas (colectivos) que duraron desde unos pocos días hasta varios meses, e involucraron desde 3 000 a 30 000 hombres, dependiendo del caso. Su estudio se centra únicamente en estas tres culturas marítimas del norte del Atlántico, pero lo interesante es que su argumento principal parte de que esta explosión de rebeldía simultánea no fue casual. No se trató simplemente de expresiones de violencia por encontrarse bajo las mismas presiones, sino de un solo movimiento radical (desafiante), emanado de la progresiva aparición de una ideología política común (republicanismo¹³) desarrollada por las múltiples conexiones personales que los hombres mantuvieron al circular entre fronteras. Esto, constituyó una “verdadera revolución atlántica”.¹⁴ Aunque no pongo en duda que los motines masivos casi simultáneos de las tres marinas mencionadas tuvieron una relación directa con estos factores, en realidad las motivaciones detrás de los estallidos colectivos de las marinas francesa y británica, como se demostrará más adelante, tuvieron bases socio-políticas distintas entre sí. Si bien las tripulaciones de ambas compartían la identidad de comunidad marinera forjada por la misma profesión, y

history, Nueva York, Viking/Penguin, 2007, pp. 230–231. Por su parte, Frykman hace referencia a “Brotherhood of the sea” (hermandad del mar) y “fictive kinship networks” (redes de parentesco ficticias); véase Niklas Frykman, “Connections between mutinies in European navies”, en *IRSH* 58 (2013), número especial, p. 103.

⁹ Frykman, “Connections between mutinies...”, p. 99.

¹⁰ *Ibid.*, p. 100.

¹¹ Frykman, “The mutiny on the Hermione...”, p. 159.

¹² Según Frykman, a diferencia de la Compañía Neerlandesa de las Indias Orientales (VOC), prácticamente no se ha producido investigación sobre motines en la marina neerlandesa del siglo XVIII. Las similitudes demográficas y operativas entre los dos servicios sugieren que probablemente tanto la marina mercante como la de guerra experimentaron niveles altos de tensiones sociales a bordo de sus buques. *Ibid.*, p. 92.

¹³ Mismo que propone y defiende la “república” como modelo de gobierno ideal para el Estado. En sentido estricto, la república se define en oposición a las formas clásicas de gobierno; esto es, la monarquía y la aristocracia, y a sus respectivas corrupciones: el despotismo y la oligarquía. Por lo mismo, es un sistema político que protege la “libertad”, fundamentada en el derecho a partir de la ley, expresión de la voluntad soberana del pueblo. Véase Philip Pettit, *Republicanism. Una teoría sobre la libertad y el gobierno*, Paidós, Barcelona, 1999.

¹⁴ Frykman, “Connections between mutinies...”, pp. 87, 101.

durante las rebeliones de finales de la centuria mostraron ciertas características comunes de simbolismo radical, como el uso de banderas rojas,¹⁵ y en ocasiones, de un discurso impregnado de expresiones como “tiranía”, “fraternidad” y “libertad”, y otros usos del lenguaje particulares de los tiempos revolucionarios, las raíces de su antagonismo con la autoridad estuvieron lejos de una ideología política común. De otra forma, no cabría preguntarse ¿por qué España no compartió la misma radicalización, siendo que su marinería también participó en este circuito de experiencias cosmopolitas, compartía el mismo campo de batalla (incluso en ocasiones como aliada de Francia y en menor medida de Inglaterra) y sufría de las mismas privaciones? Para explicar este y otros fenómenos, a continuación se expondrá la forma en que se sucedieron las rebeliones hacia finales de siglo y principios del XIX en las marinas de guerra que protagonizan este estudio, así como las motivaciones y circunstancias que las influyeron y detonaron. Para ello, antes se hará un recorrido por los motines de los que se tiene noticia desde inicios de la centuria, de forma que se pueda comprender mejor su conexión con los estallidos masivos y secuenciales (con pocos días o meses de diferencia) en las flotas de guerra francesa y británica, así como la diferencia con las sublevaciones en la marina española durante el mismo periodo, las cuales trascurrieron de manera discontinua, con años de diferencia entre ellas, y sin la secuencia y simultaneidad que caracterizó a sus rivales.

Rebeldía revolucionaria en *La Royale*

Tal parece que los motines en la historia de la marina de guerra francesa fueron un fenómeno raro, por lo menos eso indica la documentación hasta ahora estudiada. Pero con la llegada de la Revolución Francesa, se volvió una constante que fluyó con el remolino subversivo que impregnó a la población. Según un estudio de Alain Cabantous en los Archivos Nacionales de Francia y en archivos criminales de puertos, durante el Antiguo Régimen, desde la época de la muerte de Colbert (1683) hasta el estallido de la Revolución (1789), sucedieron entre 200 y 250 motines en la totalidad de la marina francesa, incluyendo la de comercio, pesca, corso y guerra. De estos, específicamente entre 1706 y 1789, solo halló 65 casos, en su mayoría de buques corsarios (25), seguidos de la marina mercante (22), la flota pesquera (13) y, por último,

¹⁵ Símbolo de antaño utilizado por las marinas (desde piratas hasta de guerra) con significados múltiples en relación a tiempos de lucha o emergencia. Podía ser indicativos de un combate llevado “hasta la muerte” o de desafío. En ocasiones las autoridades en puerto la utilizaban para anunciar una Corte Marcial. A finales del siglo XVIII, muchos amotinados portaron escarapelas rojas en sus sombreros y gorras, uniendo el simbolismo marítimo de la bandera roja de combate con el rojo de la Revolución Francesa, que a finales de 1790 se había convertido en un símbolo internacional de regicidio. De tal manera que la armada británica retiró la bandera roja de manera oficial del Libro de señales para los buques de guerra (*Signal-book for the ships of war*) en 1799. Véase Frykman, “Connections between mutinies...”, pp. 105-106.

la marina de guerra con solamente cinco casos, lo que demuestra que antes del estallido revolucionario las sublevaciones en *La Royale* en realidad eran más raras y menos turbulentas de lo que suele pensarse. El mismo investigador asegura que en estos bajos índices influyó la fuerza de la autoridad naval, pero aún más, la frecuencia de la desertión, la cual representaba una salida segura y menos peligrosa para los individuos inconformes, a la vez que alejaba del sistema a un buen número de marineros cuya insatisfacción podía concretarse en una respuesta opositora violenta. También contempla la posibilidad de que hubiera más casos, pero que éstos no fueran registrados o los documentos se perdieron. Asimismo, explica que los motivos que detonaron los motines eran variados, y a menudo se relacionaban con los peligros intrínsecos del servicio y la navegación, convirtiéndose en una reacción para intentar restaurar cierto margen aceptado de seguridad, por lo que normalmente eran dirigidos hacia el capitán, al ser este el representante de sus intereses.¹⁶ Como se verá en las próximas páginas, esto cambió radicalmente con el advenimiento de las revueltas revolucionarias, cuando la casta de oficiales de origen noble pasó a ser el chivo expiatorio de años de padecimientos e insatisfacciones. Sobre las bajas cifras anteriormente mencionadas, Acerra y Meyer comparten la opinión de que la desobediencia precedente a los grandes estallidos en la marina de guerra fue en realidad mucho mayor de lo que se dice, y sobre todo, de lo que dicen los documentos, probablemente porque los capitanes no mostraron demasiado interés en registrar los actos de sublevación. Lo mismo sospecha que continuó durante la Revolución, al ser ellos el principal foco de desconfianza, por lo que era de esperarse que en los libros de registro e informes oficiales se minimizaran o silenciaran las situaciones “difíciles”.¹⁷

En cuanto a los cinco casos de la marina de guerra registrados por Cabantous, éstos pertenecen a periodos de conflicto internacional: la Guerra de Sucesión de España (1710), la Guerra de los Siete Años (1759, 1760 y 1762) y la Guerra de Independencia Norteamericana (1782). El primero, la revuelta en *La Victoire*, estalló en Brest, cuando su tripulación se resistió a la ejecución de las maniobras. Otros tres se desarrollaron en buques comisionados para el transporte de tropas: *L' Actif*, de la escuadra del almirante Anne Antoine, conde d'Aché, destinado a enviar refuerzos para la armada de las Indias en 1759; el *Notre Dame du Rosaire*, que transportó militares a Martinica en 1762; y *L'Aréthuse*, con la misma misión en 1782. Mientras que en el cuarto caso, el *L'Outarde*, buque tipo *flûte* (flauta), la tripulación autorizada para desembarcar durante la escala en el puerto español de Los Pasajes en 1760, se amotinó masivamente negándose a abordar nuevamente el navío.¹⁸

¹⁶ Cabantous, *La vergue et les fers...*, pp. 11, 13.

¹⁷ Acerra y Meyer, *Marines et Révolution*, p. 230.

¹⁸ AN, FM, B3 98, ff. 555, 727; véase Cabantous, *La vergue et les fers...*, pp. 20-21.

El motín de *La Victoire*, es uno de esos casos que demuestra que la disciplina oficial francesa, pese a su caracterización relajada, podía llegar a ser cruel y despiadada. El excesivo maltrato del capitán marqués de Villeroy hacia sus marineros, especialmente hacia un grumete, lo que acabó quitándole la vida, provocó un motín de una veintena de marineros, quienes se negaron a realizar cualquier actividad y algunos desertaron. El ministro de marina, conde de Pontchartrain, escribió al intendente de Brest François-Roger Robert que su majestad deseaba que los insurrectos fueran “arrestados y llevados a consejo de guerra para ser juzgados con el rigor de las ordenanzas, siendo muy importante poner ejemplo dados los sucesos presentes para contener a otros marineros de lo mismo”. Pero ante el clamor social pesó más el temor institucional, por lo que poco después el conde se vio obligado a ordenar una revisión de la situación “sin complacencias”, de suerte que si la falta del capitán se hallaba verdadera, este sería culpable y la tripulación perdonada.¹⁹

Otros fueron los motivos que llevaron a la rebelión de las tripulaciones de los buques *L'Actif* y *Notre Dame du Rosaire*. La reducción de las raciones de alimento desató las tensiones. En el primero, durante su escala en la Isla Maurice, Océano Índico, los hombres pasaron serias privaciones debido a una hambruna en la isla y el miedo a que escasearan los víveres los llevó a negarse a ir más lejos.²⁰ Las mismas aprehensiones aparecieron entre casi la totalidad de la tripulación de *Notre Dame*, liderada por los maestros artillero, carpintero, calafate y por el contramaestre, quienes apoyados por la soldadiza, expusieron la razón del motín y los deseos de los demás camaradas, oponiéndose a seguir el viaje bajo el argumento de que los víveres solo les alcanzarían para ocho días, además de que andaban escasos de medicamentos. El capitán respondió de una forma evasiva, replicando solamente “que había para más tiempo”. Pero antes de atravesar el estrecho de Gibraltar, los hombres clamaron su regreso a Tolón, al grito de “A Tolón, viva el rey, a Tolón”. Detrás de estas acciones, otra motivación impulsaba a los inconformes: el miedo a ser capturados por los ingleses y quedarse tres o cuatro años en Inglaterra. El comandante trató de ganar tiempo para medir la importancia del desorden hasta no saber con certeza el número de rebeldes, así que pidió que aquellos que quisieran regresar al puerto se parasen en el castillo de popa, mientras que los que quisieran continuar lo hicieran en proa. Tal fue su sorpresa al encontrar solo 20 o 30 hombres en esta última, por lo que no juzgó conveniente emplear la fuerza, considerando que entre los inconformes había soldados y además a bordo había alrededor de una treintena de cautivos ingleses que infaliblemente habría apoyado al partido más grande. No le quedó de otra más que partir hacia el este.²¹ En cuanto a *L'Aréthuse*,

¹⁹ AN, FM, B2 223; véase Cabantous, *La vergue et les fers...*, pp. 38, 69, 116, 124-125.

²⁰ AN, FM, B3 98; véase *ibíd.*, p. 44.

²¹ AN, FM, B3 555; véase *ibíd.*, pp. 31, 37, 45, 102, 110.

que transportaba carreteros, panaderos, enfermeros y marineros para el ejército de Rochambeau combatiente en la Guerra de Independencia Norteamericana, al momento de una escala en la *Isla de Aya* (posiblemente isla de Aix), sus hombres fueron autorizados a ir a tierra para tomar el aire y proveerse para continuar la travesía. A su regreso, varios volvieron con botellas de alcohol, y cuando el capitán confiscó su preciado líquido se desató de inmediato una rebelión en el clásico escenario de los señalamientos, injurias, golpes de puño y uno que otro cuchillo que obligó a los oficiales a tomar las armas para contener a los sediciosos. Solo la intervención de la tropa restableció el orden.²² Por último, una parte de la tripulación del *L'Outarde* se negó a reintegrarse a la flota real en Rochefort y permaneció en el buque sin acatar órdenes, mientras una parte de sus marineros no dudaron en ofrecer sus servicios al capitán corsario Dominique Dubourg, quién se hallaba en las cercanías.²³

Independientemente de estos escasos ejemplos, uno de los motivos más comunes de descontento en *La Royale* a lo largo del siglo fue la falta de pago. Episodios repetitivos de rebeldía debido a este problema fueron comunes, pero como se explicó en el capítulo anterior, las autoridades navales trataron de ser indulgentes con los inconformes pues sus razones se consideraban justas. Por lo mismo, como Cabantous, y Acerra y Meyer infieren, los incidentes de este tipo no fueron reportados a las autoridades. Pero hubo ocasiones en que no pudieron evitarse las medidas extremas contra cualquier levantamiento y esto no pudo escapar a la historia. Basta recordar el incidente en el que se vio envuelto el almirante Duquesne cuando intentó, por medio de la ejecución de algunos hombres de *Le Foudroyant*, detener la sublevación de su tripulación, inconforme por la falta de pago.²⁴ Tal vez su violenta determinación fue conducida por las circunstancias de hallarse en pleno combate con el enemigo británico como parte de las medidas de recuperación de la colonia de Louisbourg (1758). Lo cierto es que después, durante la Batalla de Cartagena, España, en la que parte de su flota quedó bloqueada por mal tiempo, pese a ser un buque más potente que el de su enemigo, el *HMS Monmouth*, *Le Foudroyant* fue derrotado, dejando 134 muertos. Sin dudarlo, Duquesne culpó del desenlace a la falta de disciplina de su tripulación. Al enterarse del incidente, el capitán Jean-Antoine-Joseph, caballero de Mirabeau, escribió al ministro sus motivos para negarse a comandar un escuadrón semejante: “Han roto promesas a los marineros de una manera insólita. No pagarles a estos miserables es una crueldad, aminorada aquí [en Tolón] por necesidad sin duda, pero

²² AN, FM, B3 727, ff. 288-290; véase *ibíd.*, p. 51.

²³ AN, C4 81, ff. 182-184; véase *ibíd.*, p. 34

²⁴ BN, MSS, ff. 11, 340, ff. 100-1; véase Pritchard, *Louis XV's navy...*, p. 87.

marcada por incidentes que hacen a uno estremecerse... los hombres [de Duquesne] le fallaron frente al enemigo, no puedo, ni deseo exponerme al mismo peligro".²⁵

El atraso de los sueldos era un serio problema que se reflejó en la multiplicación de incidentes en los puertos y radas francesas a partir de 1705, en los que participaron obreros de los arsenales de Havre, Port Louis y Rochefort. Por el mismo motivo, marineros en los barrios de la villa de Brest se negaron a asegurar el servicio de las baterías portuarias, como ocurrió en los años 1707 y 1710; y en una ocasión, las familias de éstos asediaron la morada del intendente de Marina del mismo puerto en 1708. Según un reporte del Almirantazgo: "un espíritu de sedición" reinaba en "todas las villas marítimas", lo que al parecer prevaleció en las décadas siguientes.²⁶ En 1778, en el puerto comercial de Loire, tras haber sacado provecho de la necesidad de mano de obra a causa de la movilización de la guerra americana, los marineros habían aumentado sus rentas sustancialmente, por lo que el retorno de la paz "que debería traer felicidad al pueblo", les significó la disminución de sus sueldos y el aumento de su descontento. A este último se unieron los obreros, negados a realizar toda actividad en el muelle pese a que se les propuso treinta céntimos diarios. Éstos preferían "formar intrigas",²⁷ síntoma del malestar social que no tardaría en converger con la serie de revueltas que se manifestarían por todo el país.

Dadas las circunstancias, no parece extraño que durante los violentos sucesos masivos que convulsionaron los arsenales a partir de 1789, además de culpar a las fuerzas político-sociales que impregnaban el ambiente, se denunciara como causa primordial la falta de pago de los trabajadores.²⁸ Pero esto era de esperarse. La crisis económica de finales de la centuria y la desigualdad social en la monarquía francesa, originada entre otras cosas por las pérdidas agrícolas (que produjeron la hambruna de 1788), los problemas hacendarios surgidos del apoyo militar a la Guerra de Independencia Norteamericana y el aumento de impuestos, como ya se ha dicho, colapsaron el sistema financiero nacional y agravaron las condiciones de pobreza de la población. Como consecuencia, el descontento y resentimiento popular hacia las políticas de la monarquía se extendieron por todo el territorio. En junio de 1789, al establecerse la Asamblea Nacional para una reforma estamental, los patriotas de los Estados Generales;²⁹ esto es, los burgueses, se proclamaron una autoridad superior a la del rey y representantes de los intereses de la

²⁵ A 9 de junio de 1758, París, TNA, PRO, ADM 1/3944; en Boscawen, *The Capture of Louisbourg...*, p. 88.

²⁶ AN, FM, B3 98, f. 555; véase Cabantous, *La vergue et les fers...*, p. 21.

²⁷ AN, FM, B3 98, f. 727; véase *ibíd.*, p. 35. También hace referencia a las asambleas "tumultuosas e ilícitas" de los pescadores de bacalao en el puerto de Dunkerque entre 1743 y 1778, por atrasos en sus pagos (véase *ibíd.*, p. 36).

²⁸ Véase por ejemplo la correspondencia privada del comandante naval de Tolón Francois-Hector, conde de Albert d'Rions en *Mémoire historique et justificatif de M. le comte d'Albert de Rions, sur le affaire de Toulon*, París, Desenne, Libraire au Palais Royal, 1790.

²⁹ Esto es: la nobleza (Primer Estado), el clero (Segundo Estado) y la burguesía (Tercer Estado).

nación, que incluía los del campesinado, los gremios de artesanos y comerciantes, y el resto de la población sin privilegios. Ello dio forma a la Asamblea Nacional Constituyente, cuyo triunfo fue asegurado mediante una insurrección popular en París el 14 de julio. Pese a que Luis XVI continuó reinando, su autoridad fue constantemente desacreditada y vista con desconfianza.³⁰

Desde entonces se sobrevinieron una serie de revueltas por toda Francia, siendo sin que nos extrañe, los puertos, tanto los enclaves para el comercio y la guerra, los que experimentaron las primeras efervescencias. A ello contribuyó también el que las nuevas municipalidades compuestas por compañías de milicias (grupos de civiles que conformaban la Guardia Nacional) negaran constantemente la autoridad del rey y levantaran sospechas sobre sus representantes, entre los que se encontraban los comandantes navales. Al aprovechar el descontento de los trabajadores de los arsenales y marineros debido a la falta de paga y otras carencias, influyeron para dañar la autoridad naval. En este contexto, el llamado de apoyo por parte de la marina a la Asamblea Constituyente fue desoído. La hostilidad latente en los Estados de *Provence* creó una situación especialmente grave en Tolón, puerto principal Mediterráneo de salida y entrada de la mayoría de las expediciones militares y coloniales francesas al África, el cual estaba fortificado y contaba con un importante arsenal. Por entonces se hallaba controlado administrativamente por el grupo político radical conocido como el Club de los Jacobinos,³¹ que como se verá más adelante, influyó enormemente en el resquebrajamiento social de la flota mediterránea. Cuando entre el 24 y 25 de marzo se alzaron los motines de las clases populares a causa del desempleo, la pobreza y el hambre (agravada por el nuevo impuesto al grano que elevó el precio del pan), los trabajadores y oficiales del arsenal a los que no se les había pagado su sueldo y se hallaban sumamente politizados, se negaron a entrar a los astilleros y marcharon por la ciudad en demanda de sus sueldos. El intento inmediato de concederles un mes de pago y la promesa de bajar el precio del pan para restaurar la calma no surtió mucho efecto, y en pocos días, la crisis social generalizada en el puerto exaltó las tensiones. La espera de una sedición elevó la vigilancia tanto en el arsenal como a bordo de los buques.³² Para el comandante naval de Tolón, Francois-Hector conde de Albert d’Rions, solo el uso de una “justa severidad” (*juste sévérite*) de la autoridad militar podía restaurar el orden y prevenir que la impunidad que reinaba en la villa impregnara a la marina. Pero nada resultó como esperaba y el 30 de noviembre, tras despedir a dos suboficiales del arsenal que querían unirse

³⁰ Cormack, *Revolution and political conflict...*, p. 49.

³¹ Republicanos, un grupo perteneciente al Tercer Estado, defensor de la soberanía popular y el Estado centralizado.

³² Cormack, *Revolution and political conflict...*, pp. 51-52.

a la Guardia Nacional y portar el emblema tricolor,³³ aconteció un gran motín en el que tuvo que intervenir la fuerza de las tropas. Al siguiente mes, la Guardia Nacional arrestó a d'Rions y a otros oficiales percibidos como contra-revolucionarios y como de costumbre, la Asamblea no hizo nada al respecto.³⁴ El impacto de este conflicto entre la autoridad ejecutiva y la popular fue conocido en la historiografía como el “El caso Tolón” (*Toulon Affair*).³⁵ Diversos autores de la línea de Mahan, lo consideran el punto de partida de la propagación del amotinamiento masivo en la marina de guerra francesa y por lo tanto, la causa de la ulterior destrucción de los cuerpos de oficiales comisionados.³⁶ Sin embargo, habrá que recordar que desde hacía décadas, en el *Corps* se generaba un cisma social, tanto entre sus miembros como con sus subordinados, lo que en estos momentos de disturbio social facilitó su ocaso.

Lo sucedido a d'Rions y compañía, causó una gran impresión en los oficiales navales de Tolón, que indignados, enviaron una carta colectiva a la Asamblea, expresando su decepción por la falta de justicia y trato vergonzoso hacia su comandante, así como por la exoneración de los implicados en el arresto, específicamente los guardias nacionales, algunos de los cuales incluso pertenecían al servicio naval.³⁷ Por su parte, enterados de lo sucedido, oficiales del puerto de Rochefort se unieron a la queja, advirtiendo que de no tomar medidas disciplinarias indispensables, toda disciplina sería destruida:

La multitud de ahora en adelante hará la ley. Los puertos, los buques de guerra, incluso los mercantes, serán expuestos a los motines e insurrecciones [...] los oficiales navales [...] dependerán del capricho de personas viciosas que serán capaces de seducir y conducir a las tripulaciones por mal camino ya que una impunidad perjudicial en estas circunstancias autorizará a cometer desórdenes de los que creen que pueden obtener una ventaja.³⁸

Pero no todos los oficiales expresaron abiertamente su oposición ante los acontecimientos, como Joseph marqués de Flotte, uno de los principales oficiales del puerto en aquel momento, quien trató de mantener una actitud prudente, si no es que neutral, la que sus compañeros percibieron más como

³³ Esto es, blanco, azul y rojo, símbolo de la Revolución, mismo que la municipalidad de Tolón había ordenado portar a la ciudadanía desde el 14 de octubre. Cabe señalar que según d'Rions, aquellos individuos habían mostrado mala conducta durante meses. Albert d'Rions, *Mémoire historique et justificatif...*, pp. 81-84.

³⁴ Acerra y Meyer, *Marines et Révolution*, p. 120; Cormack, *Revolution and political conflict...*, pp. 60-65. Para más sobre estos sucesos, véase las cartas escritas por d'Rions al conde de la Luzerne, fechadas del 24 al 30 de marzo y el 2, 14 y 15 de abril de 1789, y otras de la misma época relacionadas con su defensa: D'Rions, *Mémoire historique et justificatif...*, pp. 5-121.

³⁵ Cormack, *Revolution and political conflict...*, pp. 50, 77.

³⁶ Alfred T. Mahan, *The influence of sea power...*, p. 4; Cormack, *Revolution and political conflict...*, p. 77.

³⁷ Cormack, *Revolution and political conflict...*, p. 74.

³⁸ “Copie de la lettre écrite par les officiers de la Marine Royale de Rochefort, à M. Le comte de La Luzerne, 24 décembre 1789”, SHM, T, 4 A 1/364; véase la cita en inglés en Cormack, *Revolution and political conflict...*, p. 74.

cobardía. De cualquier forma, ni las autoridades municipales, ni el gobierno, atendieron como se debía el vergonzoso asunto del arresto del comandante d’Rions.

En aquel mismo verano, un *affair* similar aconteció en Brest, la segunda base naval y comercial de importancia en Francia, esta vez en el Atlántico. Por aquellos días, entre la población circulaba el rumor de un “complot” aristócrata en el que supuestamente participaban oficiales del *Grand Corps*, cuyo fin último era entregar el puerto a los ingleses. Los murmullos intensificaron los incidentes disciplinarios, los cuestionamientos a las autoridades militares y las tensiones en los arsenales.³⁹ Desde lo sucedido en Tolón, la nobleza militar local observaba con gran preocupación la participación constante de marineros-artilleros y soldados en el consejo revolucionario local y temían que se produjera un conflicto con similares consecuencias. Durante meses, los oficiales navales se habían visto sometidos a humillaciones sucesivas, sin recibir una orientación clara o el apoyo por parte de sus superiores, así que preferían evitar cualquier circunstancia que pudiera agravar las tensiones.⁴⁰ El mismo comandante del puerto, Charles-Jean conde d’Hector, también director de las fuerzas del ejército en Brest, al igual que de Flotte, intentó mantener buenas relaciones con las autoridades municipales. Al mismo tiempo, mantuvo la alerta ante cualquier indicio de sublevación en el arsenal o en la flota y frecuentemente efectuó inspecciones regulares en compañía del director del puerto, el marqués Paul-Jules de La Porte-Vezins y del entonces general de división Charles Bernard de Marigny.⁴¹

Mientras tanto, según las *Memorias* del conde Bertrand de Molleville (quien fuera Ministro de Marina entre 1790 y 1792 y escribiera posteriormente sobre los acontecimientos), el 26 de julio, el *directeur du port* (en realidad en aquel momento capitán de puerto) Jean-Baptiste Amable marqués de Le Large, experimentó un desagradable enfrentamiento con una multitud y fue obligado a dejar Brest.⁴² Los percances continuaron. La noche entre el 27 y 28 de julio, entre los artilleros de marina y elementos de los regimientos de Beauce y Normandía de la guarnición del puerto, corrió el rumor de que el conde de

³⁹ Acerra y Meyer, *Marines et Révolution*, p. 119.

⁴⁰ Bruno Baron, “Élites, pouvoirs et vie municipale à Brest, 1750-1820”, tesis inédita, Bretaña, Université de Bretagne Occidentale, 2012, pp. 268, 269.

⁴¹ Carta del 24 de julio de 1789, SHD Brest, ms. 41; y carta del 27 de julio de 1789 SHD Brest, ms. 41; véase Baron, “Élites, pouvoirs et vie municipale...”, pp. 268, 269.

⁴² Antoine-François Bertrand de Molleville, “Extrait sommaire des Cometes successivement rendus de plusieurs insurrections qui se sont manifestées dans les ports”, en *Mémoires secrets pour servir à l’histoire de la dernière année du règne de Louis XVI, roi de France*, Tomo II, París, Chez les marchands de nouveautés, 1797, pp. 321-322. De Moleville menciona que fue el 26 de julio de 1789, pero al parecer fue en agosto como menciona Cormack. Cormack, *Revolution and political conflict...*, p. 117. Con respecto a la mención de Moleville de que Le Large era director de puerto, al parecer lo fue anteriormente en 1780. By J. Norvins, Antoine-Vincent Arnault, Antoine Jay, E. Jony, *Nouvelle biographie des contemporains, ou Dictionnaire historique et raisonné de tous les hommes qui, depuis la Révolution française, ont acquis de la célébrité*, París, Librairie historique, 1823, p. 468.

Murinai, comandante de la guarnición, planeaba extraer furtivamente todas las armas del arsenal y del castillo,⁴³ como parte del mencionado complot aristócrata. Las sospechas llegaron a tal grado, que Murinai y d'Héctor se vieron obligados a abandonar la milicia nacional y a asegurar que en conjunto con la armada, protegerían el puerto y el arsenal. En unas pocas horas el regimiento de Beauce se amotinó.⁴⁴ En medio del caos reinante, las autoridades militares se veían cada vez más impedidas para ejercer su autoridad, acorraladas por el temor a ser señaladas como potenciales traidores.

Con estos antecedentes, el año de 1790 se caracterizó por un oleaje de anarquía generalizada y desafío a las autoridades, comenzando entre abril y mayo con una serie de manifestaciones en Brest en contra de oficiales considerados "reaccionarios" y sacerdotes refractarios.⁴⁵ Tras el arresto en mayo de un teniente coronel del regimiento de Beauce por criticar un juramento impuesto por la comuna revolucionaria, d'Héctor comunicó su preocupación al ministro y reportó que los incesantes conflictos con la municipalidad obstaculizaban las disposiciones navales. No pudiendo más, el 24 del mismo mes pidió ser remplazado de su cargo, pues consideraba que su autoridad había sido anulada.⁴⁶ Mientras tanto, en Tolón la situación de los comandantes navales continuaba siendo difícil tras el *Affair*. Los trabajadores del arsenal permanecían en protesta por el nuevo tipo de pago "por pieza" que remplazaba el anterior "por día". La falta de fondos de la marina llevó a nuevos despidos y sobrevino un motín el 3 de mayo. Como consecuencia, el nuevo comandante del puerto, Pierre-André de Glandevès, fue acarreado por una multitud hasta la puerta de la villa y forzado a explicar la situación concerniente a las demandas de los trabajadores, entre las que se encontraba además de la tradicional situación del pago y los despidos, la reincorporación de los que habían sido despedidos, la liberación de personal naval prisionero tras los eventos de diciembre y la entrega de armas y municiones del arsenal a la Guardia Nacional.⁴⁷ Para entonces la desobediencia a las autoridades había contagiado casi por completo a los arsenales en ambos puertos y pronto alcanzaría a las flotas de guerra.

Las recientes noticias sobre una peligrosa fermentación en los buques de las estaciones de Levante y las Indias Occidentales ejercieron presión para precisar las condiciones de la justicia marina con la intención

⁴³ Sesión del 30 de julio de 1789, AMB, 1D1/1; véase Baron, "Élites, pouvoirs et vie municipale...", pp. 269-270.

⁴⁴ Philippe Henwood y Edmond Monange, *Brest: un port en révolution, 1789-1799*, París, Editions Ouest-France, 1989, p. 67; Acerra y Meyer, *Marines et Révolution*, pp. 112, 119.

⁴⁵ Negados a realizar el juramento cívico de los principios revolucionarios y en rechazo a la Constitución civil aprobada por la Asamblea Nacional Constituyente. Acerra y Meyer, *Marines et Révolution*, p. 122.

⁴⁶ Cormack, *Revolution and political conflict...*, p. 91.

⁴⁷ *Ibid.*, p. 151.

de prevenir un mayor quebrantamiento de la disciplina.⁴⁸ Desde abril, la Asamblea Nacional Revolucionaria Francesa había establecido un Comité de Marina con el fin de reformar la institución y reorganizar la armada. Como parte de sus acciones, el 21 de agosto se propuso un nuevo código marítimo penal supuestamente menos arbitrario y severo que el anterior, en el que predominaban sentencias a muerte y galeras por crímenes que “las debilidades humanas excusarían”. Con el fin de “relajar” castigos severos de infracciones menores, ante las cuales tradicionalmente los capitanes compasivos preferían hacerse de la vista gorda, se propuso una nueva escala de sanciones, en las que se incluía la posibilidad de que los inculcados pudieran ser juzgados por un jurado compuesto por sus propios compañeros. Sin embargo, el nuevo código mantuvo viejas reglas consideradas estrictas. Los castigos “menores” como ser atado a un mástil, azotado (castigo abolido en el ejército desde 1789) o puesto en grilletes con cadena y bola (que recordaba a los usados por los convictos en las galeras) seguían siendo humillantes.⁴⁹ De manera que cuando el documento penal fue leído ante los marineros en Brest, se armó una revuelta generalizada. A esta se sumaron las quejas acostumbradas y la inconformidad ante el nuevo decreto de aumento de sueldos, el cual al parecer relegaba a numerosas clases de marineros.⁵⁰

A inicios de septiembre, panfletos anónimos circulaban por toda la escuadra atlántica incitando a las tripulaciones a rechazar el nuevo Código Penal y hacer las mismas demandas. La inconformidad se extendió velozmente entre las tripulaciones de navíos como *L'Entreprenant*, *L'Tourville* y *L'Ferme*, quienes se negaron a navegar hasta que sus demandas fueran resueltas.⁵¹ Otro grave problema se sumó a los presentes. Como se mencionó, las tripulaciones de los buques de guerra en las Indias Occidentales experimentaban sus propias convulsiones. En estaciones como Saint Domingue y Martinica, las fuerzas populares en rebelión contra los gobiernos locales buscaban ganarse a las tripulaciones de los buques enviados a reforzar la autoridad metropolitana.⁵² El 14 de septiembre, *Le Léopard* arribó a Brest sin su capitán, Roland-Michel Barrin, marqués de La Galissonnière y la mayoría de sus oficiales, quienes fueron dejados en Saint Domingue. En cambio, a bordo se hallaban 85 miembros de la asamblea de Saint-Marc y

⁴⁸ AN, FM, B4 1, ff. 48; AP, vol. 17, pp. 626-627; véase Cormack, *Revolution and political conflict...*, p. 85. Uno de los casos fue el de la fragata *L'Alceste*, cuya tripulación, en franco desacuerdo con la autoridad, tomó las armas, injurió al capitán y se negó a desembarcar; véase de Molleville. “L' Alceste, commandé par M. de Beaurepaire, en station dans les mers du Levant”, en *Mémoires secrets pour servir à l'histoire...*, Tomo II, pp. 315-316.

⁴⁹ Crowdy, *French warship crews 1789-1805...*, p. 42; véase “Code pénal pour être exécuté sur les vaisseaux, escadres et armées navales, et dans les ports et arsenaux, Annexe à la séance du 21 août 1790”, AP, vol. 18.

⁵⁰ Cormack, *Revolution and political conflict*, pp. 86.

⁵¹ De Molleville, “Extrait sommaire des Cometes successivement...”, Tomo II, p. 322. La tripulación de *La Ferme* también demandaba dos meses de adelanto de pago, AN, FM, B3 2, ff. 126-129; véase Cormack, *Revolution and political conflict*, p. 86.

⁵² Cormack, *Revolution and political conflict...*, p. 111.

soldados desobedientes del regimiento de Puerto Príncipe. Contraviniendo disposiciones, la tripulación se reportó a la municipalidad en vez de al comandante de la flota, el conde d'Rions. El acto de desafío no importó a la Comuna de Brest,⁵³ que los recibió como héroes de la Revolución, mientras los rebeldes manifestaban una hostilidad latente contra algunos oficiales a quienes acusaban de llevar órdenes de aplastar a los patriotas de las colonias.⁵⁴ Aprovechando esta situación, la autoridad del puerto, en franca provocación a la ejecutiva, influyó para que el motín se transformara de una protesta por el nuevo Código Penal a una revuelta contra el *Grand Corps*.⁵⁵ Las consecuencias se manifestaron de inmediato. Un marinero borracho del *Léopard* insultó al mayor Huon de Kermadec, quien se hallaba a bordo del buque *L'Patriote*, comandado por Antoine Raymond Joseph de Bruni, caballero D'Entrecasteaux. D'Rions ordenó de manera inmediata que el insolente saliera del buque, más la tripulación del *Patriote* desafió su autoridad, y el comandante y D'Entrecasteaux se vieron forzados a desembarcar.⁵⁶

Acto seguido, el motín se desbordó. Las tripulaciones de *L' América* y el navío de línea almiranta *Majestueux* hicieron frente a sus oficiales y comenzaron una procesión en el puerto, a la que se unieron marineros y trabajadores de los arsenales para formar, según Acerra y Meyer, una congregación masiva de alrededor de 2 000 hombres. No es difícil imaginar el pánico que ello causó entre los habitantes. Según los autores, poco se sabe sobre la magnitud de este movimiento: ¿cuántas naves fueron afectadas por la revuelta?, ¿cuál es el porcentaje de los rebeldes frente a los que permanecieron indecisos o leales a sus comandantes?⁵⁷ Pero sobre su gravedad mucho se puede inferir a partir de los hechos que le siguieron. Como señal de amenaza y gesto de desafío, los sublevados erigieron una horca fuera de la casa de Marigny, entonces teniente general del arsenal y segundo al mando de d'Hector, bajo el pretexto de que este iba a ser enviado a las Indias Occidentales para abatir una rebelión. El periódico *Révolutions de Paris*, reportó que cuando los oficiales recordaron a los marineros de su juramento de lealtad y obediencia, éstos respondieron que no habían hecho “ningún juramento, que ellos eran más fuertes y que harían la ley”.⁵⁸ Bajo sospecha de hallarse involucrados en una maquinación contra-revolucionaria, la municipalidad, contraviniendo las órdenes del ministro, demandó que d'Rions, d'Entrecasteaux y otros oficiales como

⁵³ Esto es, el Consejo General de la Comuna conformado por autoridades y electores del Tercer Estado en el puerto.

⁵⁴ Véase cartas e informes de AN, FM, B3 2, fol. 130 y B4 3, ff. 100-147, 150-185; Service Général, *Campagnes (1790–1913)*; Cormack, *Revolution and political conflict*, pp. 86–87; Frykman, “Seamen on late eighteenth-century...”, p. 86.

⁵⁵ Cormack, *Revolution and political conflict*, p. 91.

⁵⁶ Stephens, *A history French Revolution...*, pp. 401-402. Véase también de Molleville, “Extrait sommaire des Cometes successivement...”, pp. 322-323.

⁵⁷ Acerra y Meyer, *Marines et révolution*, p. 122.

⁵⁸ *Révolutions de Paris*, vol. 5, 63 818, 25 de septiembre de 1790, p. 527; Cormack, *Revolution and political conflict...*, p. 92.

d'Marigny y d'Hector, entregaran copias de su correspondencia para su revisión y firmaran un certificado confirmando que la llegada del *Léopard* no causó la insurrección en la villa. Con los ánimos derrotados, d'Rions presentó su dimisión el 2 de octubre,⁵⁹ como más adelante también lo harían sus sucesores el vizconde de Souillac y Louis-Antoine conde de Bougainville.

Durante ese tiempo, el desorden continuaba en los buques. A bordo de *L'Bellone* y *L'Apollon*, había un rechazo generalizado a sus oficiales. En el *Jupiter*, *L'Réunion* y *L'Auguste* se alzaban las quejas por la baja calidad de los víveres, la cantidad de vino y la falta de pago de sueldos. A estas alturas, las reclamaciones podían ser por cualquier motivo. En la corbeta *La Perdrix*, los hombres incautaron un bote y se enfrentaron al capitán por su negativa a desembarcar a un hombre que simplemente les desagradaba.⁶⁰ Tras el fracaso de los comisionados del rey para detener aquellas sediciones, una diputación del Club de Jacobinos fue despachada a los buques y barracas para negociar con los marineros, tras lo cual la mayoría aceptó regresar a sus deberes bajo la promesa de que sus desacuerdos, entre ellos sobre las pautas del Código Penal, serían comunicados a los comisionados del rey.⁶¹ No obstante, la epidemia naval continuó en noviembre y los motines en el *Duguai-Trouin*, *Téméraire*, *Surveillante*, y nuevamente en *L'Amérique* y *L'Jupiter*, llevaron al entonces comandante de Brest, conde de Bougainville; cabe decir, un héroe naval externo al *Grand Corps*, a tomar medidas más drásticas, castigando y encarcelando a los amotinados; aunque reconoció que pese a las medidas para restaurar el orden en la flota, los marineros se hallaban todavía "infectados con el veneno de su primera insurrección".⁶² Había quien incluso se negaba a ejecutar su deber de aplicar los castigos como estaba estipulado en las ordenanzas. El 3 de noviembre de 1790, el intendente de Brest escribía al ministro:

Tengo el honor de darle cuenta de que los mayordomos rechazan infinitamente ser los encargados de la ejecución en sus buques cuando los culpables son condenados a recibir golpes de cuerda. En algunos buques no hay medio de hacer ejecutar los juicios de esta naturaleza por la negativa formal de los suboficiales y marineros. Sobre otros, llegamos a lograr esta ejecución solo mediante penas infinitas y por la vía de la suerte. Así se efectuó estos días pasados en el *Téméraire*. El mayordomo sobre el cual cayó tal suerte ejecutó la orden dada pero inmediatamente después otro mayordomo

⁵⁹ Cormack, *Revolution and political conflict...*, pp. 87, 92.

⁶⁰ De Molleville, "Extrait sommaire des Cometes successivement...", Tomo II, pp. 322-325. La tripulación de *La Ferme* también demandaba dos meses de adelanto de pago, AN, FM, B3 2, fols. 126-129; véase Cormack, *Revolution and political conflict*, p. 86.

⁶¹ Cormack, *Revolution and political conflict...*, pp. 93-95; de Molleville, "Extrait sommaire des Cometes successivement...", pp. 323-328.

⁶² Cormack, *Revolution and political conflict...*, pp. 105-107; de Molleville, "Extrait sommaire des Cometes successivement...", pp. 324-327.

fue con el comandante del buque y le dijo que de ahora en adelante no se encargarían más de los castigos.⁶³

El desafío de la comunidad marinera crecía en tierra y en mar, conforme el consejo de justicia les eximia de toda culpabilidad y responsabilidad. Hacía apenas que en noviembre, en la fragata *L'Uranie*, anclada en Lorient, marineros y suboficiales se amotinaron en demanda del adelanto de sus sueldos, mismos que curiosamente un mes antes se les había negado con el temor de que otras tripulaciones lo exigieran también; mientras que entre diciembre y enero de 1791, a bordo de *La Capricieuse*, en la Isla de Aix, la tensión entre la tripulación y sus oficiales generó una revuelta a causa de que al capitán se le consideraba un anti-revolucionario. Ambos incidentes concluyeron sin que se castigara a los rebeldes.⁶⁴

Mientras tanto, en Tolón, el retorno del jefe de escuadra Jean-Baptiste de Monier, marqués de Castellet, uno de los oficiales que permaneció en prisión junto con d'Rions, convocó una muchedumbre demandante que exigió su salida del puerto. En su intento de fuga, el marqués fue atacado y solo la intervención de la Guardia Nacional previno su asesinato.⁶⁵ La violencia contra los oficiales de la marina continuó a lo largo de 1791. Pero esto no preocupaba solamente a aquellos de origen social noble. La comunidad de oficiales en general, fuese cual fuese su origen, veían con inquietud la pérdida de autoridad y la amenaza al servicio a causa del colapso disciplinario.⁶⁶ A partir del 29 de abril, como parte de las reformas del Comité de Marina, el *Grand Corps* creado por Richelieu y estructurado por Colbert fue suprimido.⁶⁷ Sin embargo, pese a la intención de abolir el privilegio aristócrata, como menciona Cormack, no hubo realmente una purga del cuerpo. Formalmente, el 1 de mayo se despidió a los oficiales existentes, pero el día 15 se ratificó a sus miembros en diversos grados de la nueva organización, excluyendo a aquellos de edad avanzada y con problemas de salud, pero reteniendo a la mayoría de los oficiales

⁶³ AN, D XVI.2, dossier 23; véase Cabantous, *La vergue et les fers*, p. 168.

⁶⁴ Los marineros de *L'Uranie* se quejaban de recibir un dinero “poco considerable para sostener a nuestras necesidades y ha sido empleado para pagar nuestros alquileres, para socorrer a nuestras mujeres, nuestros niños y para reparar las ropas, pero estamos lejos de proveer las necesidades de una campaña larga a la cual estamos destinados”, para el caso véase AN, FM, B3 3, f. 195; BB3-2, f. 209; Cabantous, *La verge et les fers*, p. 163; y para el de la *Capricieuse*, véase Cabantous, *La verge et les fers*, p. 161; Cormack, *Revolution and political conflict...*, p. 110; así como de Molleville. “La Capricieuse, commandée par M. de Boubée, a Rochefort. Décembre 1790, et janvier 1791”, en *Mémoires secrets pour servir à l'histoire...*, Tomo II, pp. 316-317. El capitán de *La Capricieuse* fue detenido y encerrado y los rebeldes acordaron disparar el cañón, una señal de convenio con el pueblo del puerto de Barques. El segundo contramaestre le dijo al capitán que si hubiera habido un segundo disparo de cañón, todas las chalupas de pescadores y navíos de la Riviera hubieran ido tras él, pues desde el primer disparo, todos estaban preparados, AN, D XVI-2, dossier 22, pièce 199; véase Cabantous, *La vergue et les fers*, p. 161.

⁶⁵ Cormack, *Revolution and political conflict...*, p. 151.

⁶⁶ *Ibid.*, p. 93.

⁶⁷ Michel Vergé-Franceschi, “Marine et Révolution. Les officiers de 1789 et leur devenir”, en *Histoire, économie et société*, núm. 9-2, 1990, p. 278.

aristócratas de la antigua marina.⁶⁸ De todos modos, el latente estado de desafío, obligó a que tarde o temprano muchos presentaran su baja voluntariamente o pidieran largas licencias, de las cuales nunca retornaron. Esta situación era preferible a permanecer en constante alerta ante la sospecha de sus subordinados y de las autoridades locales, y se facilitaba porque aquellos que no estaban en comisión eran relativamente libres de dejar sus bases, mientras que las autoridades revolucionarias no podían asegurar quienes habían abandonado sus puestos o se hallaban ausentes legalmente.⁶⁹ Se tiene el dato de que en julio de 1791, más de tres cuartos de los oficiales de Brest se hallaban ausentes,⁷⁰ y una situación semejante se repetía en los demás puertos. Cormack presenta las cifras de las listas de ausencias oficiales otorgadas en Brest en 1790 y 1791, las cuales indican que 449 oficiales recibieron permiso y 231 de éstos fallaron en regresar a su deber cuando su permiso expiró. En este sentido, los oficiales ausentes por medios legales se volvieron indistinguibles de aquellos que meramente desertaron de sus puestos. La situación del ausentismo empeoró en 1791. Para darse una idea, tres evaluaciones realizadas a lo largo del año dieron como resultado lo siguiente: el 6 de marzo, de 806 oficiales en el contingente asignado a Brest, 367 se hallaban ausentes (el 43.9%); el 1 de octubre, de 804, había 378 ausentes (un 47%); y el 20 de noviembre, 338 oficiales estaban ausentes sin permiso.⁷¹ En otros cálculos, Acerra y Meyer presentan que en marzo de 1792, solo se hallaban 3 vicealmirantes de 9 en los puertos; 3 contralmirantes de 18; 42 capitanes de navíos de 170; y 356 tenientes de navío de 530.⁷² Tales cuentas justificaron aún más la desconfianza de la administración civil local para con la marina, lo que se hizo evidente en la campaña política que entre noviembre de 1791 y febrero de 1792 efectuó contra el ministro de Marina d’Molleville, acusado de alentar la migración y ocultar su extensión.⁷³

El resto de los que todavía permanecieron en sus puestos continuaron sufriendo el incesante amotinamiento, tanto en los arsenales, como en los buques. Agosto de 1791 fue un mes especialmente revoltoso. En aquellos días, la tripulación de la urca *Le Dromadaire* se rebeló después de que se demandara que uno de sus compañeros fuera desarmado, negándose a desembarcar en el puerto de Rochefort.⁷⁴ En el

⁶⁸ Cormack, *Revolution and political conflict...*, p. 103.

⁶⁹ *Ibid.*, pp. 117, 124 y 134.

⁷⁰ Stephens, *A history French Revolution*, p. 403.

⁷¹ Eric Joret, *Absentéisme des officiers à Brest pendant de la Révolution, 1789-1793*, 2 vols. (Mémoire de maîtrise, Université de Bretagne Occidentale, 1985), en Cormack, *Revolution and political conflict...*, pp. 117, 118.

⁷² Acerra y Meyer, *Marines et Révolution*, p. 315.

⁷³ Cormack, *Revolution and political conflict...*, pp. 109, 110.

⁷⁴ “Août 1791. La Flûte le Dromadaire, commandée par M. Sebire de Beauchéne, lieutenant de vaisseau à Rochefort”, en de Molleville, *Mémoires secrets pour servir à l’histoire...*, Tomo II, p. 318. Tal parece, según Cormack, que los hombres de la misma tripulación se habían amotinado unos meses antes, en junio. Entonces demostraron gran confianza para desafiar a sus superiores, al declarar que si las autoridades navales pretendían castigar a los líderes del

mismo puerto, los marineros de *La Lionne*, tras capturar un bote bajo el pretexto de que llevaba contrabando y ante la orden del capitán de dejarlo ir, se negaron a acatar órdenes siguiendo el liderazgo del piloto.⁷⁵ En actitud semejante, doce hombres de la fragata *La Galathée* anclada en Brest, desobedecieron las órdenes de maniobra de un oficial y demandaron descender a tierra.⁷⁶ Gran parte de este tipo de casos fueron juzgados por la marina según los lineamientos del Código Penal: sin embargo, en casi todos se despejó de culpabilidad a los acusados y no se hicieron más investigaciones.⁷⁷

La oleada de insurrecciones se había dilatado hasta alcanzar a la marinería de buques y estaciones de las Indias Orientales y Occidentales. En enero, tras zarpar de la Isla Mahé, Océano Índico, los hombres de las fragatas *Résolue* y *Cybèle* se resistieron a las órdenes de luchar contra los ingleses.⁷⁸ Del otro lado del mundo, en abril, cerca de la irascible Martinica, *La Levrette* era escenario de un altercado entre el contraalmirante y el capitán marqués de Deniau. Tras una serie de amenazas, este último mandó encadenar al insolente, pero se tropezó con la oposición de la tripulación.⁷⁹ Unos meses después, en septiembre, el marqués d'Orléans, al mando de la fragata *L'Embuscade*, recibió órdenes para transportar comisionados civiles a la isla de Sainte-Lucie, Antillas. Pero sus hombres le enviaron un escrito anónimo acusándolo de estar al servicio de la aristocracia y de que el navío se “había inmovilizado en las aguas de la colonia solo para mantener al pueblo bajo el yugo de la esclavitud más cruel”. Bajo este pretexto, le demandaron el regreso a Francia, y ante su negativa, se hicieron del navío.⁸⁰ Hacía apenas un año que el buque había sido enviado a Martinica con la misión de apoyar las fuerzas del gobierno colonial, más tal parece que durante su estancia, la tripulación tuvo contacto con los rebeldes. Así se percibe en una declaración dirigida a las autoridades navales, en la que los sublevados manifestaron las razones de su proceder: “[...]no estamos seguros de nuestra misión, relativa a los problemas que reinan recientemente, como aquellos en Pointe-à-Pitre en la isla de Sainte-Lucie [sic], [...] no queremos cometer las mismas hostilidades contra nuestros

motín, desertarían en masa. Véase carta fechada el 23 de junio de 1791 del comandante Vaudreuil al Ministro citada en Cormack, *Revolution and political conflict...*, p. 111.

⁷⁵ “Août 1791. La Gabarre la Lionne, commandé par M. Jaubert, sous-lieutenant de vaisseau à Rochefort”, en de Molleville, en *Mémoires secrets pour servir à l'histoire...*, Tomo II, p. 319.

⁷⁶ “La Frégate la Galathée, commandée par M. de Cambis, major de vaisseau, en rade à Brest”, en de Molleville, en *Mémoires secrets pour servir à l'histoire...*, Tomo II, pp. 319-320.

⁷⁷ Estos y otros casos en “Note sur quelques qui se sont manifestées à bord des batiments de l'Etat, et des jurys qui ont été tenus à cette occasion”, en de Molleville, *Mémoires secrets pour servir à l'histoire...*, Tomo I, pp. 315-320.

⁷⁸ Conde de Villèle, *Mémoires correspondance Compte de Villèle*, Tomo primero, París, Perrin et G' Libraries-éditeurs, 1888, pp. 52-66.

⁷⁹ Véase “Avril 1791. Le Bricq La Levrette, commandé par M. Deniau, sous-lieutenant à la Martinique”, en de Molleville, *Mémoires secrets pour servir à l'histoire...*, Tomo II, pp. 317-318.

⁸⁰ “Lettre de M. Bertrand, ministre de la marine” y “Copie d'une lettre de M. d'Orleans, capitaine de la frégate l'Embuscade, en rade de l'île de Ré”, AP, vol. 35, pp. 316. Véase Cormack, *Revolution and political conflict...*, p. 111; Cabantous, *La vergue et les fers*, p. 172.

hermanos, como aquellas que se nos han reprochado en nuestra conducta pasada [...]”, y por las cuales se les había denunciado como traidores del reino.⁸¹

La situación en las colonias era sumamente delicada. Cuando dos meses después del incidente de *L'Embuscade*, el marqués de La Jaille, comandante del *Duguay-Trouin*, fue nombrado jefe de la flota destinada a socorrer Saint Domingue, la noticia causó escándalo en el puerto de Brest y se armó una revuelta al parecer orquestada por agentes adversos a la política central: la Sociedad de los Amigos de la Constitución.⁸² Según las *Memorias* de Molleville, una turba de más de 3 000 personas intentó atacar al marqués, quien fue finalmente salvado por un carnicero y conducido a prisión por la Guardia Nacional, bajo el pretexto de proteger su integridad. En su encierro, la municipalidad aprovechó para someterlo a juicio,⁸³ acusado de haber instigado problemas en las colonias y “esparcir sangre francesa” cuando comandaba *L'Engageante* en 1790.⁸⁴ Este fue un vivo ejemplo de que los ataques hacia los oficiales “aristócratas” no solo eran tolerados, sino considerados actos de patriotismo, fomentados por las asambleas populares cuyos miembros los señalaban como representantes del poder ejecutivo nacional (esto es, la autoridad del rey, sus ministros y representantes) y no del “pueblo”.⁸⁵

El clima de sospecha “contra-revolucionaria” creció con la declaración de guerra a Austria en abril de 1792. En aquellos días, prácticamente la mitad de los cuerpos de oficiales se negaban a enrolarse en la marina revolucionaria, mientras que los clubes jacobinos, radicalizados, instigaban el enojo popular, aprovechando su control en la administración y disposición de todas las oportunidades de trabajo, incluyendo los arsenales.⁸⁶ La efervescencia social fue llevada al límite, sobre todo en Tolón. Comenzó el 15 de junio, cuando un marino armado, miembro de la Guardia Nacional, irrumpió en una junta del Consejo de Marina del puerto y amenazó a los oficiales presentes. Después, la situación se tornó más violenta. El 18 de agosto, un capitán retirado fue asesinado mientras era conducido a prisión y el 10 de septiembre el comandante d'Flotte, quién como se recordará trató de mantener una posición neutral en los conflictos

⁸¹ “Extrait du procès-verbal des délibérations de l'équipage de l'Embuscade”, AP, vol. 35, pp. 318. Véase Cormack, *Revolution and political conflict...*, p. 112.

⁸² Baron, “Élites, pouvoirs et vie municipale à Brest...”, p. 369.

⁸³ De Molleville, *Mémoires secrets pour servir à l'histoire...*, Tomo I, pp. 261-263; Acerra y Meyer, *Marines et Révolution*, p. 124.

⁸⁴ Cormack, *Revolution and political conflict...*, pp. 114, 126.

⁸⁵ *Ibid.*, p. 143.

⁸⁶ Malcolm Crook, *Toulon in war and revolution: from the Ancient Régime to the Restoration 1750-1820*, Manchester, Manchester University Press, 1991, p. 118. De esta forma, en una lucha de facciones de poder local, los radicales intentaban ganar legitimidad frente a los conservadores, a quienes supuestamente apoyaba la autoridad naval. Cormack, *Revolution and political conflict...*, p. 157.

(incluso en sucesos como el *Toulon affair*⁸⁷) y hasta adoptó algunos principios revolucionarios, fue linchado en la puerta del arsenal y colgado de una farola, mientras su general de división, Jaques-Francois de Rochemore, tuvo el mismo final en el Ayuntamiento.⁸⁸ Como consecuencia de estos y otros actos, hacia finales del año la mayoría de los oficiales habían dejado el país. Thivend, el único comisionado naval que permanecía en su puesto como director del astillero, escribió al ministro el 23 de septiembre: “[...] No quedan líderes; los administradores principales o están en permiso por enfermedad o con la flota, mientras el resto está en una profunda desesperación o con miedo a la muerte [...]”.⁸⁹

Ese mismo mes, en medio de una sociedad fraccionada y revoltosa, la monarquía fue abolida oficialmente, y en su lugar, la República tomó las riendas de Francia. Al principio en uno y, luego, en otro, los disturbios masivos recorrieron cada rincón de la tierra y el sentimiento republicano fue creciendo acompañado de la preocupación por restablecer el orden y la obediencia. Una mañana de enero de 1793, Luis XVI fue ejecutado, más ello no frenó el caos político existente entre las diversas facciones republicanas.⁹⁰ Con la toma del poder en mayo por parte de los “radicales” y los conflictos en las provincias por el control de los gobiernos locales (lo que provocó revoluciones municipales), la desobediencia civil general se expandió durante los meses siguientes en forma de un movimiento federalista -conformado básicamente por burgueses o republicanos conservadores y apoyados por liberales monárquicos- en las ciudades de Lyon, Montpellier, Burdeos, Caen, Nimes, Marsella y Tolón, hasta alcanzar los 20 departamentos en agosto.⁹¹

Por su lado, la flota de guerra reflejaba el caos reinante. Pese a que fue rebautizada y unificada mediante el cambio de nombres de buques y de estandartes, y se intentó revitalizar los arsenales y la construcción naval,⁹² no tardó en evidenciar el estado general de desorden y confusión institucional, resultado, como ya se sabe, de un legado de problemas económicos graves, con cada vez menos gente

⁸⁷ Incluso se negó a respaldar la condena de lo sucedido en Tolón por parte de los oficiales de Brest y Rochefort.

⁸⁸ Crook, *Toulon in war and revolution...*, pp. 112, 116; Cormack, *Revolution and political conflict...*, pp. 157-159.

⁸⁹ Ordonnateur, septiembre 23 de 1792, AN, FM, B3 14; véase Crook, *Toulon in war and revolution...*, p. 118; AN, FM, BB3-14, fol. 190; véase Cormack, *Revolution and political conflict...*, pp. 160.

⁹⁰ Esto es, los moderados, burgueses conocidos como girondinos o brissontinos; La Montaña (entre los que se contaban los jacobinos y *cordeliers*, que apoyaban el movimiento radical de los llamados *sans-culottes*, literalmente “sin calzones”, miembros de las clases sociales más bajas) y los neutrales llamados La Llanura o el pantano. Véase Roger Dupuy, *La République jacobine: Terre, guerre et gouvernement révolutionnaire, 1792-1794*, París, Éd. du Seuil, 2005, pp. 243- 252, 284-319.

⁹¹ Roger Price, *Historia de Francia*, Cambridge, Cambridge University Press, 1998, p. 18; Cormack, *Revolution and political conflict...*, p. 177.

⁹² En rechazo al Antiguo Régimen, los nuevos nombres denotaban un simbolismo acorde al nuevo orden: *Le Sceptre* se cambió por *Convention*, *Le Royal Louis* por *Le Républicain*, en Acerra y Meyer, *Marines et Révolution*, pp. 133, 152-153; y *Couronne* y *Diadème* por *Ça-Ira* y *Brutus*; véase Cabantous, *La vergue et les fers*, p. 175.

preparada para el mando debido al elevado ausentismo de oficiales experimentados, y subordinada a los antojos de las autoridades locales, que a estas alturas, además, contravenían al poder ejecutivo. En la primavera, la atmósfera en Tolón era paradójica. Mientras que el Club y las autoridades civiles eran partidarios entusiastas de la guerra contra los enemigos de la República (en ese momento los miembros de la Primera Coalición) y estaban comprometidos a asegurar que la flota mediterránea fuera una fuerza de combate efectiva, por el otro lado, se cuidaba que la autoridad naval (como extensión del poder ejecutivo) no afectara la soberanía del “pueblo”, lo que en la práctica significó el aumento de la interferencia del gobierno central en las operaciones navales y el fomento de la vigilancia revolucionaria por parte de los marineros y los trabajadores hacia sus comandantes.⁹³ Fiel reflejo de esta situación fueron los motines, en abril, de las tripulaciones de *L’ Melpomène* y *L’ Minerve* (conocidas por su indisciplina desde meses atrás). Si bien todo comenzó con la negativa de acatar órdenes por hallarse en cuarentena tras seis semanas de viaje (por lo que exigían permisos inmediatos), todo derivó en una seria investigación, durante la cual las autoridades del puerto se afanaron en buscar rastros de traición y complot hacia la República.⁹⁴ La dotación de *L’Melpomène*, por ejemplo, firmó una declaración a nombre de los “ciudadanos, hermanos y amigos”, en la que exhibió ideas tales como “unión y fraternidad”, “libertad y muerte”,⁹⁵ y criticó duramente las acciones de su comandante y capitán, François-Gabriel de Basterot de La Barrière. Este supuestamente, tenía órdenes expresas de patrullar el estrecho de Gibraltar, pero había optado por internarse en un puerto argelino y abrir fuego contra un buque holandés ahí anclado, lo que causó un problema diplomático. Al final de cuentas, Basterot fue condenado a muerte por falta de comportamiento profesional, acusado entre otras cosas, de no llevar a cabo sus órdenes y no suprimir el motín. Por su parte, el líder de la revuelta, un marinero, fue acusado de no denunciar a tiempo las acciones del capitán e iniciar el motín como parte de una conspiración contra-revolucionaria para destruir el Cuerpo Administrativo de Tolón. Se le condenó a pasar por la quilla.⁹⁶

⁹³ Algunos de ellos recién llegados, promovidos a las nuevas vacantes y una minoría que quedó del *Gran Corps*, quienes sin embargo dieron la bienvenida a la República con la esperanza de que esta restaurara el orden y la estabilidad en los puertos y las flotas.

⁹⁴ Cormack, *Revolution and political conflict...*, pp. 162-163.

⁹⁵ “Melpomène – Minerve, 1793 (An II)”, Toulon, SHD, DM, 4 0 1; véase Frykman, “Connections between mutinies...”, p. 103. Según Cormack, pese a esta aparente politización de pensamiento los marineros estaban divididos, probablemente por antagonismos regionales y es probable que las decisiones tomadas por los amotinados no fueran del todo unánimes. Declaraciones posteriores durante la Corte Marcial, exponen que ciertos marineros violentos intimidaron a otros que se negaban a desobedecer a sus comandantes, aunque esta afirmación pudo haber sido utilizada como pretexto para liberarse de culpa. Cormack, *Revolution and political conflict...*, p. 169.

⁹⁶ Véase por ejemplo: “Adress from the crew of the *La Minerve* to Toulon’s Jacobin Club, 18 April 1793”; “Plainte du Commissaire auditeur contre François-Gabriel Basterot, Capitaine de Vaisseau ci-devant commandant la division des

En los motines de entonces había una abierta politización de los marineros. La negativa de la tripulación de *La Topaze* de zarpar junto con la fragata *L' Artheuse*, desde Marsella (en julio), donde se hallaban refugiados de una flota enemiga, llevó a su capitán a formular una reflexión en la que expresó abiertamente la frustración que seguramente desde hace tiempo sentían muchos de los oficiales frente a estos amotinamientos “patriotas”:

He aquí los reptiles que se hacen llamar *sans-culottes* [sin-calzas⁹⁷] en la puerta de la taberna, y que en el mar se podría calificar con el justo título de *sans-armes* [sin-armas] y cobardes ¿Cuándo se pondrán ejemplos, cuándo la República será purgada de los villanos que la infectan o, mejor dicho, ¿cuándo vamos a tener leyes sabias? [...].⁹⁸

La falta de una dirección clara del gobierno central para con la marina, manifiesta en el abandono a los mandos, imposibilitándolos para imponer la disciplina ante la efervescencia revolucionaria, incluso siendo perseguidos y encarcelados, acusados de ser contrarios al nuevo orden, como ya se vio, propició muchas injusticias y atrocidades, pero sobre todo, un caos institucional que pronto se revirtió hacia el nuevo orden. Cuando este último comenzó a ser visto por la sociedad francesa como radical, “tiránico” y conservador, y sobre todo, incapaz de combatir la escasez y los problemas económicos, las acciones “extremistas” de las administraciones locales elevaron la inquietud general y el espíritu contra-republicano, incluso entre la casta marinera más revolucionaria. Esto fue evidente sobre todo en Tolón, cuando entre mayo y julio, los trabajadores de los arsenales, en anarquía total y presionados además por la entrada de los poderes navales de Gran Bretaña, España y Holanda en guerra contra la República Francesa, exigieron a la Convención “paz en nuestras ciudades y pan para nuestras familias”, junto con el aumento de sueldos, la mejora en la remuneración, y en general, la estabilidad de la economía. Como respuesta, la Convención Nacional urgió un mayor esfuerzo de mano de obra en los arsenales e impuso medidas para, ahora sí,

forces navales de la République la Melpomène et la Minerve, et contre Jermome Laurent, matelot, 1 mai 1793”; “Seconde Plainte contre Laurent et 1er Plainte contre Victor Gaudier de Marseilles, également matelot, 7 mai 1793” “Interrogats et Réponses de l’état major et équipage de la frégate la Melpomène” y “Lettre de Capitaine Féraud aux citoyens composant la société de la liberté et de l’égalité séante á St jean á Toulon, A bord la Minerve, 20 avril 1793”, Toulon 401; en Cormack, *Revolution and political conflict...*, pp. 163-171.

⁹⁷ Término relacionado con la moda del vestir: la alta sociedad vestía con calzones cortos y ajustados (*culottes*), mientras que la gran mayoría de los pobres llevaban pantalones largos, es decir, vestían de forma “desarrapada” (*sans-culottes*). Aunque el término fue utilizado al principio en forma despectiva, fue después utilizado para definir a los grupos de pequeños comerciantes y artesanos (carpinteros, sastres, etc.). Véase Albert Soboul, *The sans-culottes: the popular movement and revolutionary government, 1793-1794*, Nueva York, Doubleday, 1972, pp. 1-22.

⁹⁸ AN, FM, B4 21, f. 166. Otros ejemplos de motines en Tolón (1793) y quejas sobre la efectividad del Código Penal, son AN, FM, B4 21, ff. 90, 92; AN, FM, B4 22, ff. 229-231, Cormack, *Revolution and political conflict...*, p. 184.

supuestamente tratar de poner fin a la anarquía que había prevalecido desde 1789. Como primera acción para combatir el ausentismo, los trabajadores y marineros fueron obligados a renunciar a la Guardia Nacional, al mismo tiempo que se introdujeron nuevos conscriptos (muchos de ellos hombres de tierra) reclutados en los litorales mediterráneos y atlánticos. Pero durante meses continuaron la desorganización y las manifestaciones en los arsenales, donde la propaganda anti-republicana circulaba con rapidez. Varios trabajadores fueron perseguidos, acusados de ofensas “terroristas”. En enojo creció y los disturbios se agravaron. Se hacía evidente la consolidación de un grupo organizado de oposición en el puerto.⁹⁹

En los últimos días de agosto, Tolón se había convertido en terreno de resistencia, controlado por los federalistas-realistas (nombrados Junta General de las Secciones). Ahí, además, se refugiaban rebeldes de Marsella, ciudad que había sido recién recapturada por el ejército republicano. Dadas las circunstancias, las fuerzas armadas centralistas a cargo del general Jean-François Carteaux, amenazaban con sitiario, al mismo tiempo que la flota británica del vicealmirante *Lord Hood* bloqueaba la costa impidiendo la llegada de provisiones, lo que hacía cada vez más difícil sostener la resistencia. Los toloneses se encontraban en el dilema de entregarse a los “tiranos” (en espera de graves represalias) o morir de hambre. En un acto de desesperación, convencidos por una iniciativa de los marselleses, aceptaron el ofrecimiento de Hood de defender el puerto a cambio de que la República renunciara a favor de la monarquía (del heredero, el infante Luis XVII) y todas las instalaciones militares, así como la flota mediterránea anclada en el puerto, fueran confiadas a él.¹⁰⁰ Convencer de esto último a los marineros no fue fácil. El punto álgido no era el aceptar o no una nueva monarquía, sino entregarse a su más acérrimo enemigo, lo que para la mayoría era traición. En algún punto de las negociaciones, la resistencia amenazó con desencadenar acciones violentas como colgar a los delegados de las Secciones y bombardear la ciudad si se intentaba obligarlos a tal deshonor. La decisión última fue tomada en un momento en que permanecían la desunión y la confusión de bandos y lealtades, debido a identidades regionales y sociales, pero sobre todo ideológicas, lo que minó su unidad para la resistencia, pues muchos no deseaban entregarse a los británicos, pero tampoco pelear contra sus compatriotas. De manera que tras largas explicaciones por parte de las autoridades tolonesas que buscaban convencerlos de que los británicos no eran enemigos sino aliados de un peligro mayor, seguido de amenazas como la de “reducir la flota a las cenizas” y luego de promesas de concesiones como

⁹⁹ Crook, *Toulon in war and revolution...*, pp. 126-128, 138.

¹⁰⁰ *Ibid.*, pp. 140-141. La declaración oficial de Hood incluía la garantía de la propiedad privada y la promesa de que el puerto, los fuertes y los navíos de guerra serían entregado a Francia tras la paz. Cormack, *Revolution and political conflict...*, p. 192.

la liquidación de los pagos y permisos para regresar a casa, llegaron a un acuerdo final, permitiendo la entrada a los británicos y sus aliados el 19 de agosto.¹⁰¹

Poco después, a principios de septiembre, cerca de la bahía de Quiberon, al norte de Francia, las compañías de la flota atlántica al mando del vicealmirante Justin Bonaventure Morard de Galles (uno de los pocos oficiales del *Grand Corps* que todavía permanecía en su puesto), atravesaban serias dificultades. En medio de una misión contradictoria que requería, por un lado, vigilar la costa del oeste central para evitar cualquier comunicación entre los rebeldes realistas y el enemigo exterior, y por el otro, proteger un convoy que venía de las Indias Occidentales, a lo que se sumó la orden de interceptar un convoy holandés proveniente de España, los hombres a bordo padecían condiciones extremas. El estado deteriorado de los buques, la escasez de víveres y el mal clima (para lo que no tenían ropa adecuada), los sumió en una extenuación tal, que pronto derivó en epidemia de escorbuto.¹⁰² Desde julio, se advertía de la deplorable situación material y sanitaria de la flota: “el número de enfermos es considerable, observamos muchas fiebres malignas, a los buques les falta de todo, la inmensa mayoría son ligeros, no llevan la vela y no tienen más que un mes de víveres... *L’Terrible* no tiene más que un mástil de recambio...”.¹⁰³ Fue justo en este contexto miserable que arribaron noticias de la reciente entrega de Tolón al enemigo, creando enseguida una nueva crisis naval. El 13 del mismo mes, una diputación abordó *Le Terrible*, el buque insignia de Morard de Galles, y según relata el mismo vicealmirante:

El aspirante [guardiamarina] Crevel, me dice en un tono muy arrogante que querían ir a Brest para defender la ciudad, que Tolón había sido entregado por traición, que no querían que pasara lo mismo que Brest, que la gente que había aquí les traicionara. Todavía dijo varias proposiciones del mismo género con un tono que me sacó de mis casillas. Los traté de cobardes, de traidores, de contrarrevolucionarios y porque me dijo que zarpaban, le respondí —y lo creía— que había veinte buques fieles a su deber que dispararían sobre ellos si se les ocurría hacer un movimiento que no había ordenado”.¹⁰⁴

¹⁰¹ Cormack, *Revolution and political conflict...*, pp. 195-210.

¹⁰² *Ibid.*, pp. 221-222.

¹⁰³ AN, FM, B4 20, f. 142; véase Cabantous, *La vergue et les fers*, p. 163.

¹⁰⁴ “L’aspirant Crevel, me dit d’un ton très arrogant qu’ils voulaient aller à Brest pour défendre cette ville, que Toulon yant été livré par trahison, ils ne voulaient pas qu’il en funt de mesme pour Brest, que les gens qui se tenaient ici les trahissaient. Il tint encore plusieurs propos de ce genre avec un ton qui me fit sortir de mon caractère. Je les traitai de lâches, de traîtres, de contre-révolutionnaires et parce qu’il me dit qu’ils appareilleraient, je répondis -et je le croyais- qu’il y avait vingt vaisseaux fidèles à leur devoir qui feraient feu sur eux s’ils s’avisait de faire un mouvement que je n’aurais pas ordonné”, en “Extrait du mémoire du vice-amiral Justin Morard de Galle présenté au Comité de Salut Public le 15 frimaire, ain III, en AN, FM, B4 20, f. 43; véase Cabantous, *La vergue et les fers*, p. 218.

Pero el ultimátum no surtió efecto. Los representantes de los amotinados, principalmente de *Le Suffren*, *Le Tourville*, *Le Convention*, *Le Superbe*, *Le Indomptable*, *Le Côte-d'Or*, *Le Terrible*, *Le Auguste*, *Le Northumberland*, *Le Bretagne*, *Le Achille* y *Le Révolution*, se unieron a la voz de demanda de regreso a Brest. Se sentían traicionados por sus propios comandantes, quienes los retenían en Quiberon: “usted nos engaña”, le gritaron desde *Le Tourville* a Morard de Galles. Este, “penetrado por el dolor” y presionado por los “gritos sediciosos” de sus hombres, consintió reunirse con los capitanes de cada buque con el fin de tratar de devolver la calma por medio de una “comunicación fraternal”.¹⁰⁵ Poco después relataría los resultados al ministro: “Los marinos han olvidado su deber hasta tal punto, que si insisto en permanecer en el mar, suponiendo que la tripulación de *Le Terrible* no me fuerza a regresar, la mayoría de los buques me abandonarán, la obediencia es actualmente solo una palabra en la boca de los marineros.”¹⁰⁶

Pero esto ya se veía venir. Desde marzo, el espíritu de las compañías de la flota atlántica se mostraba apático, su comportamiento era sedicioso y se negaban a acatar órdenes, lo que en algunos casos se solucionó con la intervención de las tropas y el arresto de varios hombres.¹⁰⁷ Una carta escrita por el oficial Yves Joseph de Kerguelen el 30 de septiembre delata esta situación: “las tripulaciones, hacen solo lo que quieren, no se levantan en absoluto a la campana, negándose al trabajo de limpieza, van a tierra sin permiso, pasan a nado de un buque a otro, son sordos a la voz de sus oficiales y maestros que los comandan [...]”.¹⁰⁸ Para algunos oficiales, era inevitable pensar que existía un plan de insurrección por parte de radicales infiltrados entre las tripulaciones, mientras que para el gobierno revolucionario la insurgencia masiva significó el surgimiento de una amenaza federalista (repuesta de republicanos moderados hacia el extremismo revolucionario).¹⁰⁹

La situación en Brest era preocupante. Aunque se hallaba hasta cierto punto “controlada” tras meses de atisbos de resistencia federalista, se temía que en cualquier momento cayera al igual que Tolón. Por obvias razones, como había sucedido en aquel puerto, los principales sospechosos de exacerbar este espíritu eran los oficiales ex-nobles pertenecientes al Antiguo Régimen. El mismo Morard, visto con sospecha tras el motín de Quiberon, estaba consciente de esta realidad cuando escribió: “Si por casualidad no hubiera nacido en una clase que incita al desafío, me jacto de que los villanos hubieran sido incapaces

¹⁰⁵ Cabantous, *La vergue et les fers*, pp. 175, 218.

¹⁰⁶ Cormack, *Revolution and political conflict...*, pp. 224-225.

¹⁰⁷ Véase desobediencia a bordo de *Le Républicain's* y *Le Tourville* (17 de marzo), AN, FM, B4 16, ff. 148, 149, 30-31, y BB4-17, ff. 276-280; así como motines de *Le Bretagne* y *Le Terrible* (13 de junio), AN, FM, B4 17, ff. 78, 80; BB3-22, ff. 249, 252, 323, Cormack, *Revolution and political conflict...*, pp. 217-220.

¹⁰⁸ Lettre de Kerguelen, 30 septembre 1793, aux représentants en misión, AN, FM, B4 20, f. 181; véase Cabantous, *La Vergue et les fers*, p. 166.

¹⁰⁹ Cormack, *Revolution and political conflict...*, pp. 220, 233.

de encontrar un pretexto en mí por perder la confianza de la tripulación y de algunos de los oficiales”.¹¹⁰ Décadas de fuertes divisiones al interior de los cuerpos de oficiales, básicamente entre rojos y azules, en esos momentos se volvieron marcadas diferencias, aunque más de origen político que social. En este sentido, la “aristocracia” representaba una postura específica de antagonismo hacia la Convención. El contralmirante Pierre Landais, oficial azul desde antes de la Revolución, escribió a la Convención en marzo de 1793: “[...] mis intenciones solo pueden ser sospechadas y mal interpretadas por rivales envidiosos cuyas almas están gangrenadas por una aristocracia secreta [...]”. En su opinión, los enemigos más peligrosos de la República comandaban sus fuerzas, por lo que tras el motín de Quiberon, acusó a Morard y al contralmirante Lelarge (quien no era precisamente de origen noble) de comportamientos dudosos.¹¹¹ Nuevamente, la mayor culpa recayó sobre los cuerpos de oficiales de vena aristócrata. Es pues necesario recordar, que si bien los últimos acontecimientos desde la Revolución aceleraron la ruina de la jerarquía de comando de *La Royale*, los cimientos de su debilidad estuvieron presentes desde su origen.

En octubre, Jean-bon Saint-André y Prieur de la Marne, miembros del Comité de Salud Pública (*Comité de Salut Public*) llegaron a Brest con la misión de combatir cualquier oposición al gobierno revolucionario y reintroducir forzosamente la disciplina entre las tripulaciones y los trabajadores de los arsenales. A bordo de la *Montagne*, se les dio a conocer las nuevas directivas: “La disciplina es la garantía del éxito, es por ella, por ella sola que las armadas son invencibles. Pregúntense a ustedes mismos si consiguiendo el comando querrían ser oficiales de hombres que no han sabido obedecer. No es a un hombre al que obedecen como en el Antiguo Régimen, sino a la ley, a la patria, en la que en su santo nombre deben arder todas las almas”. Mientras a los oficiales se les instó a exigir la subordinación de las tripulaciones poniendo el ejemplo, pues “para que el marinero les obedezca, hace falta que ustedes mismos obedezca a su jefes”.¹¹²

Tras una intensa investigación del motín de la flota atlántica, durante los meses siguientes algunos oficiales como Morard y Lelarge fueron despedidos del servicio naval, otros oficiales y suboficiales acusados de intriga y deslealtad fueron enviados al Tribunal Revolucionario y ejecutados (cuatro de ellos

¹¹⁰ Algunos miembros del *Grand Corps* simpatizaron con el liberalismo desde la Guerra de Independencia Norteamericana y, después durante la Revolución, varios ex-nobles aceptaron voluntariamente y con convicción las nuevas reformas, muchos de ellos siendo respetados por sus tripulaciones y las autoridades republicanas. En este periodo hubo incluso amistades entre oficiales de diferentes proveniencias. Cormack, *Revolution and political conflict...*, pp. 42, 44, 234-235.

¹¹¹ AN, FM, B4 22, ff. 148-149, 152-153, Cormack, *Revolution and political conflict...*, pp. 236-237. Cormack menciona que Landais tampoco tenía buena relación con los marinos. El 27 de septiembre de 1792 la tripulación de *Le Patriote* se amotinó en su contra. Los propios republicanos lo consideraban un patriota extremista.

¹¹² Citado en Cabantous, *La vergue et les fers*, p. 170.

guillotinado), mientras que cientos de oficiales, artilleros, infantes de marina y marineros fueron encarcelados y desterrados. Bajo el comando del oficial Villaret de Joyeuse, conocido por hacer respetar la autoridad y castigar a los insurrectos, y con la introducción de un Código Penal más severo, de ahora en adelante ningún acto de motín sería tolerado, los trasgresores serían juzgados por el Tribunal Revolucionario y los culpables severamente castigados o guillotinado. Desde entonces, la situación de la flota no dejó de oscilar entre una aparente apatía opuesta a la inercia de cualquier orden impuesto y algunos motines de variada magnitud e intensidad.¹¹³ Sin embargo, excepto ciertos brotes de disturbios ocasionales en Tolón (1795), Brest y Cádiz (1796) y en algunos buques durante el año 1797,¹¹⁴ esta fue la última gran sedición de la armada francesa en el siglo XVIII.

Como conclusión, se puede decir que la mayor parte de los motines en la marina de guerra francesa del siglo XVIII ocurrieron en un periodo que aunque se pudiera considerar de “paz” por hallarse entre guerras internacionales, fue de una grave convulsión política y social al interior de Francia. Las rebeliones se manifestaron en forma masiva principalmente en los arsenales y villas, y en buques anclados en los puertos de Brest y Tolón, sin olvidar el gran movimiento de la flota atlántica en la Bahía de Quiberon, mezclados por algunos casos aislados, pero ciertamente conectados a la sublevación nacional, a bordo de buques en las cercanías o anclados en Rochefort y Brest, así como en las estaciones de Martinica y Saint Domingue en las Indias Occidentales, y en menor medida en puertos europeos como Cartagena y Marsella, o en Isla Maurice, Océano Índico, donde realizaban comisiones. Por ser los navíos más comúnmente utilizados para las acciones, resulta elemental que los involucrados en los motines fueran en su mayoría las compañías de los buques de línea de clase intermedia (3ª clase principalmente), así como fragatas, seguidos por buques menores como corbetas, bergantines, urcas y flautas. Aunque también participaron las de algunos buques de 1ª o 2ª clases, claro está, cuando se trató de las rebeliones colectivas de las flotas atlántica y mediterránea. Los grupos de insurrección se componían principalmente de marineros, trabajadores de los arsenales y soldados, y en algunos cuantos casos se vieron involucrados suboficiales de los arsenales (artilleros de marina) y buques (contra maestros o pilotos). Específicamente en Quiberon, entre los amotinados estaban varios suboficiales motivados por una cuestión de honor: la traición; mientras que entre las filas de sus oficiales crecía la sospecha y la injuria, que posteriormente llevó a la detención, destierro o muerte de algunos de ellos.

¹¹³ Crowdy, *French warship crews 1789-1805...*, p. 42; Acerra y Meyer, *Marines et Révolution*, pp. 163-164.

¹¹⁴ Frykman, “Seamen on late eighteenth-century...”, p. 87.

Antes del advenimiento de las revueltas civiles, los motivos habían sido comúnmente el desacuerdo con la autoridad del navío, las quejas por la mala alimentación y salud, y en menor medida por el mal trato por parte de los oficiales, pero el mayor detonante constituía la falta de pago. Sin embargo, a partir de 1789, la adversidad contra los oficiales se agudizó y pasó de un reclamo por su comportamiento déspota a la sospecha de su lealtad con la Revolución. Con la crisis alimentaria y económica, también aumentaron las quejas por la falta de pago, y el periodo se caracterizó por la lucha por la mejora de las condiciones laborales y de vida, a lo que se sumó la inconformidad con el nuevo Código Penal que se consideraba impropio de la legalidad y libertad de los marineros. Estos fueron los motivos por los que en los arsenales, marineros y obreros explotaron en inconformidad y desataron su furia contra los mandos, mientras que en los buques permanecía la negativa a zarpar y acatar órdenes, y se expulsaban oficiales no deseados. Si bien, como se recordará, durante el primer motín masivo en los arsenales las autoridades mostraron cierto interés por resolver el problema de un modo pacífico y justo, concediéndoles una parte del pago que reclamaban, los posteriores fueron contenidos mediante la acción de las tropas, incluso utilizadas contra los propios mandos navales agraviados. Estas acciones se contraponen a los pocos casos en los que se llegó a aplicar la ley, a través de cortes marciales por indisciplina ante un oficial, tras los que la mayoría de los inculpados fueron absueltos y solo unos pocos fueron castigados y encarcelados, lo que dependió no tanto de la actitud de las autoridades locales, sino de la iniciativa del comandante a cargo en el momento. Esta situación denotó una abierta oposición de las sociedades politizadas de las municipalidades, que influyeron en los motines multitudinarios y los condujeron al enfrentamiento con las autoridades navales, obligando a la persecución de muchos, incluso hasta la muerte.

Los motines masivos en la marina francesa demostraron el grado de ruptura y confusión al interior de la sociedad a finales de la centuria. Si como dicen Acerra y Meyer, en tiempos pre-revolucionarios a pesar del abismo social existente, existía una comunidad de intereses entre oficiales y marinos basada normalmente en solidaridades regionales y un desprecio y odio común hacia los ingleses,¹¹⁵ nada de ello fue motivo de vínculo una vez destruido el Viejo Orden. Entonces se hizo evidente la dificultad de identificar una autoridad legítima. En opinión de Cormack, la división al interior de la marina, no se debía meramente a las diferencias entre radicales y moderados, sino fundamentalmente al desacuerdo en la naturaleza del mando revolucionario.¹¹⁶ En esos momentos era difícil identificar la autoridad entre dos partes pertenecientes al mismo bando. Los hechos demostraron la incompetencia del gobierno central para

¹¹⁵ Acerra y Meyer, *Marines et Révolution*, p. 53-54.

¹¹⁶ Cormack, *Revolution and political conflict...*, pp. 238-240.

dirigir su marina, cuya responsabilidad dejó a manos de las administraciones locales, lo que causó la pérdida de respeto de las tripulaciones hacia sus oficiales, así como la lealtad entre los mismos. Si recordamos las reiteradas ocasiones en que los oficiales pidieron apoyo a la Convención para instaurar la disciplina y las veces que esta ignoró sus peticiones o se negó a intervenir en las políticas locales en su contra, no queda más que señalar la ausencia de una autoridad unificadora del gobierno revolucionario. Peor aún, cuando este se resquebrajó a nivel nacional y se desató la competencia entre diferentes sectores para representar al país, las nociones de autoridad se perdieron totalmente. Pero el gobierno no lo entendió así y el reporte final de Jean-bon sobre el conflicto de Quiberon simplemente subrayó la idea de la culpabilidad de la oficialidad de origen noble, lo que derivó en una purga de los cuerpos con la intención de restablecer la unión y lealtad del comando. Empero, el efecto de esta acción fue devastador, pues dejó incapacitada a la flota para el combate, como fue evidente durante los siguientes meses. Los lugares vacantes fueron cubiertos por oficiales subalternos, capitanes de mercantes y civiles promovidos, en fin, todos aquellos que expresaran suficiente fervor revolucionario, aunque pocos supieran cómo combatir o controlar una flota de batalla en alta mar.¹¹⁷

Crisis disciplinaria en la marina británica

The power there is in so numerous a body.

Fragmento de carta a Dr. Alexander Carlyle, Cádiz, Junio 3, 1797,
The Private Correspondence of Admiral Lord Collingwood, Edward Hughes, Londres, 1957

Las insurrecciones de la llamada cubierta baja (*lower deck*)¹¹⁸ provocadas por el maltrato por parte de los oficiales, el atraso en el pago de sueldos y las difíciles condiciones de vida y trabajo a bordo, fueron usuales en la *Royal Navy* a lo largo del siglo XVIII. Ello no se ocultaba, en cambio, se buscaba constantemente su detección y anulación. La legislación británica (básicamente *The Laws of War* de 1652 y sus modificaciones en 1661 y 1749) era clara en cuanto al castigo que podía aplicarse por motín, el cual podía llegar a ser muy severo, considerando la muerte. Pero la realidad es que al parecer se mantenía cierto rango de tolerancia

¹¹⁷ William James, *The naval history of Great Britain, Volume 1, 1793-1796*, Londres, Conway Maritime Press, 2002, pp. 59, 122-123.

¹¹⁸ Término que aludiendo a la cubierta menor de un buque de dos o tres cubiertas (abajo de la cubierta principal), refiere el estrato social de una tripulación por debajo de la oficialidad de mayor rango, lo que incluye a suboficiales (*midshipmen*), ayudantes de oficiales (*mates*), marineros profesionales (*able seamen*), aprendices u hombres de tierra (*landsmen*), grumetes, etc., véase Denning, *Mr. Bligh's bad language...*, p. 116.

de acuerdo a determinados códigos no escritos, como asegura Rodger. Como el que las rebeliones no sucedieran en alta mar o frente al enemigo, que no hubiera violencia personal (aunque sí se permitía cierto grado de tumulto y gritería), y siempre y cuando el motivo fuera la búsqueda de propósitos apegados a la tradición del servicio.¹¹⁹ Estos criterios, algunos sin duda ambiguos, solían ser característicos de los motines que se llevaban a cabo bajo las “reglas” no publicadas del mundo naval británico, y bajo estas condiciones, más allá del castigo, lo que buscaba la autoridad era remediar a tiempo el descontento. Había, sin embargo, motines que escapaban de este esquema o que sucedieron en un momento inoportuno, entonces los mandos se vieron en la necesidad de declarar oficialmente el delito de motín, realizar un juicio de Corte Marcial e imponer el orden a partir de la aplicación de la ley y el castigo ejemplar. La historiografía es abundante en ejemplos de motines en la armada británica que acabaron en juicio, y para la primera mitad del siglo XVIII, se pueden encontrar varios casos, todos ellos aislados, lejos de los motines masivos que asolaron a las escuadras británicas a partir de los años 90’s, pero que nos permiten entender las necesidades comunes que poco a poco fueron encontrando su punto de convergencia a la par la trama de las circunstancias socio-políticas internacionales que tanto afectaron a las marinas de guerra hacia finales de la centuria.

Se dará comienzo con un caso singular en todos los sentidos, no solo por las circunstancias catastróficas en que sucedió, sino en la forma en que fue resuelto por el Almirantazgo. Se trata del motín del *HMS Wager*, buque de la flota del almirante George Anson, que naufragó en costas de Chile en 1741 durante una misión bélica rumbo a tierras americanas, cuyo fin era desorganizar y capturar las posesiones españolas en el Pacífico.¹²⁰ Aquí no importa tanto que el incidente ocurrió básicamente en tierra, sino que se consideró un acto grave de insubordinación hacia la autoridad del buque. Una vez varados, tripulación y oficiales se hallaban desbordados por las pasiones que arrebatan a los naufragos.¹²¹ Especialmente, el capitán y el artillero mostraban un gran antagonismo con relación a las medidas que debían tomar dada la situación. En algún momento de exaltación, el primero disparó a un guardiamarina que al parecer se

¹¹⁹ Rodger, *The wooden world...*, p. 238.

¹²⁰ El buque era esencialmente de cargamento de víveres para los otros barcos, cañones y municiones para que los soldados peleasen en la costa. Cabe señalar que llevaba un número grande de enfermos e infantes de marina. Véase Williams, *The prize of all the oceans...*

¹²¹ Desde el comienzo se trataba de una tripulación de enfermos y hacinados, algunos marineros habían sido incluso clasificados como "inválidos", pero “cazados” para el servicio en los hospitales navales. Poco a poco, el escorbuto y el tifo paralizaron el comando y desmoralizaron a la tripulación. En el momento de su naufragio, la tripulación estaba tan devastada que según el testimonio del teniente de Marina Fielding, no había más de tres soldados en cada ronda [de 16 asignados originalmente], pues todos estaban enfermos de escorbuto. “Transcript of court-martial held on April 15, 1746 on *HMS Prince George* at Spithead, May 1741, TNA, PRO, ADM 1/5288, en Hechter *et. al.*, “Social order and the genesis of rebellion...”, p. 33.

hallaba alcoholizado y como consecuencia, liderados por el artillero, algunos marinos lo acusaron de asesinato, lo detuvieron y finalmente lo abandonaron en una isla junto con algunos de sus hombres. Acto seguido, robaron una goleta y huyeron en dirección opuesta, hacia Inglaterra. Dos años más tarde, al regreso de los sobrevivientes de ambos bandos, se realizó un proceso por la pérdida del buque. El asunto del motín no fue puesto en tela de juicio, entre otros motivos, porque la versión trágica de los naufragos se había extendido entre la sociedad, y en este sentido, una acusación semejante se hubiera considerado impopular. Además, los rebeldes se ampararon en el hecho de que al momento del accidente marítimo se había detenido su paga, por lo que oficialmente no se hallaban bajo la ley naval.¹²²

Excepto en este caso en particular, motivado más por una situación desesperada, normalmente los motivos de rebeldía de los marineros eran resultado de las condiciones del servicio naval y vida a bordo. Al igual que en la marina francesa, una de las quejas más comunes era la falta de pago. Sobre todo, lógicamente, durante las décadas de 1760 y 1780, al cierre de la Guerra de los Siete Años, y durante y al término de la Guerra de Independencia Norteamericana, pues se suponía que en estos periodos de movilizaciones y cierres de comisiones, las tripulaciones debían recibir su paga tras largos y duros servicios, lo que no siempre sucedía. No es de extrañar que por tales motivos se amotinaron las compañías a su llegada a los puertos de Portsmouth y Plymouth, donde generalmente se les pagaba y solían residir las autoridades a cargo. Precisamente, en el primer puerto, en 1761 la tripulación de *HMS Bedford* se rebeló abiertamente, y aunque prosiguió con sus actividades cotidianas, se negó a levar anclas a la espera de sus sueldos, que no llegaban debido a un error de papeleo de la Oficina Naval de Pago. En esta ocasión, el Almirantazgo reconoció su error y decidió remunerarlos, extinguiendo de manera inmediata el motivo de la rebelión. Sin embargo, el Almirantazgo mostró menos tolerancia cuando en 1762, por influencia de su contra maestre, algunos hombres del crucero *Swallow* anclado en Plymouth, se negaron a zarpar por el mismo motivo. Los líderes fueron enjuiciados y dos de ellos sentenciados a muerte, pues según las autoridades, las tripulaciones no debían esperar que se les pagara cada vez que salieran. Su error fue elegir un mal momento para pronunciarse, ya que llevaban la misión de perseguir buques corsarios franceses que se hallaban en el canal inglés.¹²³ Los mismos problemas continuaron en el verano de 1763, al término de la Guerra de los Siete Años, cuando el almirante Holburne y sus capitanes enfrentaron una serie de

¹²² Este último punto demostró graves errores en la legislación naval y, como consecuencia, en 1747 se aprobó una ley para extender la disciplina de la armada a las tripulaciones de los buques naufragados, perdidos o prendidos, a la vez que continuar recibiendo los salarios bajo ciertas condiciones. S. W. C. Pack, *The Wager mutiny*, Londres, A. Redman, 1964, p. 246.

¹²³ 22 de marzo de 1762, TNA, ADM 1/5301; Phillip Durell 12 de marzo de '1761' (1762), ADM 1/803; en Rodger, *The wooden world...*, pp. 239, 243.

sublevaciones en su flota. Esta vez, el asunto se resolvió con extrema prudencia, entre amenazas y conciliaciones, algunas veces pagando los sueldos atrasados y prometiendo eliminar los cargos contra los desertores que retornaran a sus labores.¹²⁴ Sin duda, las condiciones para tales arreglos pacíficos fueron propiciadas por el tiempo de paz, pues como se vio, en un contexto de conflicto bélico y de tensión política, cuando cada buque y cada hombre eran necesarios, el panorama era muy diferente.

Así lo fue durante la Guerra de Independencia de las Colonias de Norteamérica, cuando en vísperas de la amenaza franco-española, ocurrieron varios motines que fueron suprimidos prontamente por las autoridades y los líderes fueron severamente castigados.¹²⁵ Ese fue el caso de la tripulación de *HMS Egmont* que se sublevó en 1779, debido a que el capitán no autorizó su pago. Los amotinados desobedecieron las órdenes de revista y permanecieron en la baja cubierta clamando “pago, pago, pago”. Para restablecer el orden se enviaron tropas, se detuvo a los culpables, y se les llevó a Corte Marcial. Cuatro de ellos fueron castigados con 300 azotes cada uno y tres fueron condenados a muerte.¹²⁶ Ese mismo año, tras su retorno de las Indias Occidentales, la tripulación de *HMS Reasonable* expresó, de manera imprudente, que deseaba ser pagada en el puerto de Chatham y no en Portsmouth como se había indicado. Los hombres se declararon unidos en aquella petición y como su representante, a Thomas Sneed, el capitán del castillo, quien virtualmente tomó el comando del buque. Al poco tiempo, este fue arrestado y colgado junto con dos de sus colegas en el puerto de Chatham como señal de advertencia.¹²⁷ Con este caso se puede apreciar que la aplicación del castigo por motín podía alcanzar a la sub oficialidad, aunque este solía ser menos severo.¹²⁸ Como comparación, y esto sucedía en las marinas en general, de acuerdo a las leyes navales, a

¹²⁴ F. Holburne, 15 de mayo de 1763, TNA, ADM 1/939; véase Rodger, *The wooden world...*, pp. 240, 243.

¹²⁵ Rodger, *The command of the ocean...*, pp. 403-404. También en las flotillas de los Estados norteamericanos en lucha hubo varios motines, como la de marineros y marinos del *Scorpion* en 1776, véase John A. Nagy, *Rebellion in the ranks: mutinies of the American Revolution*, Yardley, Pa., Westholme Publishing, 2007, p. 300.

¹²⁶ Leonard F. Guttridge, *Mutiny: a history of naval insurrection*, Annapolis, Maryland, Naval Institute Press, 2006. p. 10. Véase *1779-1780: journal of the proceedings on board HMS Egmont under the command of John Carter Allen, kept by Aldous Charles Arnold, midshipman*, 2 de abril de 1779-11 de marzo de 1780, TNA, NRA 25688.

¹²⁷ “Judgement of court martial for mutiny on HMS Reasonable”, 1783, TNA, SRO, DD/DP 8/17; véase Ann Veronica Coats, “The delegates: a radical tradition”, en Philip MacDougall, Ann Veronica Coats (eds.), *The naval mutinies of 1797: unity and perseverance*, Reino Unido, Boydell & Brewer Ltd, 2011, p. 48.

¹²⁸ Según el análisis de Samantha A. Cavell sobre las Cortes marciales por crímenes cometidos por suboficiales entre 1760 y 1800, en el periodo se registraron 80 casos en las categorías de crímenes contra superiores (insubordinación, desobediencia, motín y comportamiento no oficial); contra inferiores o compañeros (crueldad, aviso, violencia, pelea y asesinato); así como desertión o ausencia sin permiso; sodomía; fraude y edad falsificada en certificados; robo, malversación de fondos y saqueo; alcoholismo y conducta desordenada; y negligencia. Si se incurría en la primera categoría, las penas podían ir desde el despido del buque a bajar de rango. Sin embargo, al parecer a partir de la década de los 1780, la insubordinación, así como los castigos para los suboficiales acusados de motín aumentaron de tono: algunos fueron enviados a prisión e incluso varios fueron colgados. Samantha A. Cavell, *Midshipmen and Quarterdeck Boys in the British Navy, 1771-1831*, Exeter, Boydell Press, 2012, pp. 97-98, 100.

los oficiales de alto rango que mostraran alguna especie de insubordinación, se les acusaba más bien de cobardía, negligencia o desobediencia; empero, podían llegar a ser ejecutados como se recordará sucedió con el almirante Byng tras la pérdida de Menorca.

Para cuando acabó la guerra americana, en el año de 1783, buen número de tripulaciones se hallaban inconformes por la falta de su merecido sueldo y en ánimo de negación total a hacerse a la mar. El “feliz” término de la sublevación de los hombres del *HMS Janus*, quienes resistieron en su causa incluso tras la repartición del dinero que les correspondía de las presas, se debió a la intervención de Richard Howe, recientemente nombrado Primer Lord del Almirantazgo, quien los convenció de regresar a sus deberes y evitó que aquello terminara en una masacre.¹²⁹ Sin duda, éste fue un suceso único, pues en los motines ocurridos entre enero y marzo, por el idéntico motivo de las pagas, los almirantes Howe y Keppel no gozaron de la misma paciencia, y los quejosos fueron suprimidos por la fuerza, arrestados, enjuiciados, y finalmente seis de ellos colgados.¹³⁰ Este desafortunado episodio quizás tenga su justificación en la derrota militar que recién había sufrido Gran Bretaña, por lo que las autoridades se hallaban en un momento de “ajustar los cabos” y no dejar ninguno suelto.

Pero entre los motivos principales que condujeron a los motines en la *Royal Navy* durante el siglo XVIII, según el estudio de Hechter, Pfaff y Causey, el más frecuente fue el trato déspota y tirano por parte de los mandos.¹³¹ Tal fue el caso de la tripulación de la fragata *Panther*, que en 1764 se rebeló contra sus oficiales “corruptos y negligentes”, después de que un tercio de los hombres cayeran enfermos debido a que continuamente se les servía comida podrida.¹³² También la de la fragata *Santa Monica*, que en 1781 desafió al primer oficial, negándose a continuar con sus deberes y exigiendo el cambio de su capitán John Linzee o su transferencia a otro barco. Un año después, los marineros de *HMS Narcissus* protestaron contra los malos tratos de su capitán Edward.¹³³ Por último, no se puede olvidar el motín del memorable *HMAV¹³⁴ Bounty* (1789), en el que durante una misión botánica en el Pacífico, el primer oficial Fletcher Christian y once hombres se levantaron argumentando juicios dogmáticos e insultos por parte del capitán William

¹²⁹ Guttridge, *Mutiny: a history of naval insurrection*, p. 10.

¹³⁰ Rodger, *The command of the ocean...*, p. 404.

¹³¹ Según la tabla de resultados que presentan los autores, el primer motivo es la crueldad y el castigo excesivo (27%), en segundo lugar los sueldos (16%), seguido por la alimentación y provisiones (13%), violación de costumbres navales (11%), negación de permisos a tierra (9%), la leva, la seguridad del buque/competencia del comando (7%), servicio en aguas extranjeras (6%), demanda de despido del servicio (2%), piratería (2%). Hechter *et. al.*, “Social order and the genesis of rebellion...”, p. 56.

¹³² “Transcript of court-martial held on *HMS Superb*”, 27 de junio-1° de julio de 1765, Portsmouth Harbor, TNA, PRO, ADM 1/5503, en Hechter, *et. al.*, “Social order and the genesis of rebellion...”, p. 32.

¹³³ Guttridge, *Mutiny: a history of naval insurrection*, p. 10.

¹³⁴ Por sus siglas en inglés: *His Majesty's Armed Vessel*.

Blight.¹³⁵ Si la adversidad contra la autoridad era ya de por sí un fenómeno común, se extendía como epidemia durante los periodos bélicos, momentos en que el Estado exigía el mejor desempeño de sus flotas. Cuando la amenaza bélica al exterior fue llevada al límite durante las Guerras Revolucionarias Francesas, las diversas jerarquías de mandos ejercieron una mayor presión en sus subordinados, lo que incrementó gradualmente la presión en la cadena de rangos hasta maximizarse en la cubierta baja, en la cual el grado de inconformidad acumulado estalló en una vorágine sin retorno.

Comenzó con rebeliones como la del *HMS Minerva* (1793), bajo el mando del joven capitán John Whitby, acusado de disciplina estricta, de ordenar a los hombres a ejercitarse bailando al son del violín, a guardar silencio en cubierta y no maldecir;¹³⁶ seguido de los motines del año 1794 en los buques *HMS Windsor-Castle*, parte de la escuadra de Lord Hood anclada en la bahía de San Fiorenzo, Italia, y el *HMS Culloden*, navío de guerra con base en Spithead, en los que las tripulaciones y algunos infantes de marina, cansados de la “crueldad, tiranía y opresión” por parte de sus oficiales, decidieron tomar las armas y los buques, y en el caso del *Culloden*, además, demandar un nuevo navío, todo ello a partir de una carta firmada por sus “delegados”.¹³⁷ Los primeros dos conflictos terminaron pacíficamente, incluso el Almirantazgo procedió destituyendo a los oficiales señalados por los hombres del *Windsor-Castle*.¹³⁸ Pero el final al que fueron destinados los amotinados del *Culloden*, dejó ecos imborrables en la memoria de los marineros de la *Royal Navy*. Su rendición había sido negociada por el capitán Thomas Pakenham, conocido por su humanitarismo, quien dio su palabra a los hombres de que no serían castigados. Desgraciadamente, el Almirantazgo traicionó dichos términos y, al final, cinco cabecillas fueron ahorcados. La impresión de

¹³⁵ Véase Dening, *Mr. Bigh's bad language...*, y Caroline Alexander, *The Bounty: the true story of the mutiny on the Bounty*, Nueva York, Viking/Penguin, 2003.

¹³⁶ Pfaff, *et. al.*, “To understand unrest in our time...”.

¹³⁷ “Trial of William Price, William Duggan and Robert Field”, 30 de septiembre a octubre de 1793; “Trial of William Shield and George McKinley”, 11 de noviembre de 1794 (para *Windsor-Castle*), y “Trial of Francis Watts, James Johnson, Cornelius Sullivan, Joseph Curtain, David Hyman, Jeremiah Collins, Samuel Triggs, James Leader, John Morrish and James Bartlett”, 15 al 20 de diciembre de 1794 (para *Culloden*), TNA, PRO, ADM 1/5330 y 1/5331; véase Frykman, “The mutiny on the Hermione...”, p. 161. El navío había naufragado previamente, así que solicitaron por medio de una carta dirigida al comandante del puerto, Lord Bridport, y firmada por los “delegados”, la reparación del navío o la transferencia de la tripulación a diferentes buques, así como la palabra de que ninguno sería castigado. Véase Woodman, *A brief history of mutiny*, p. 99.

¹³⁸ Cabe señalar que el Almirantazgo sabía que una disciplina naval exitosa descansaba en una alianza implícita y mutuo respeto entre los oficiales y los marineros profesionales, o por lo menos entre los marineros sobrios y confiables, y que la violencia indiscriminada la quebrantaba. El primer indicador de un capitán cruel era un navío en desorden. Véase Rodger, *The command of the ocean...*, p. 322. Por ello en ocasiones se buscó poner el ejemplo institucional y algunos oficiales acusados de abuso o de no imponer la disciplina en su tripulación fueron destituidos. Cabe señalar que dado el exceso de oferta de los comandantes durante el período (en relación con los marineros), la posibilidad de despido de capitanes y tenientes debido a violencia excesiva constituía una amenaza creíble. Véase Hechter, *et. al.*, “Social order and the genesis of rebellion...”, p. 10.

Rodger es que tras lo sucedido, “un vínculo esencial de la confianza” se rompió y difícilmente la marinería volvería a confiar en la palabra de honor de un oficial.¹³⁹ Pero no todos vieron en ello motivo de preocupación. Para algunos oficiales, como Thomas Troubridge, precisamente el capitán del *Culloden*, no había posibilidad de tregua cuando se trataba de insubordinación. Hemos de suponer que su actitud era adecuada a los tiempos de beligerancia, en los que no podía permitirse ningún capricho que fuese en contra de las prioridades de la marina real. Cuando tiempo después se le preguntó a Troubridge si podía reconocer un amotinado potencial, respondió: “cuando veo la mirada de un hombre como si estuviese pensando, digo que se trata de un motín”.¹⁴⁰ No debe sorprender la seguridad de su certeza. La marinería pensante era, sin duda, peligrosa, y la obediencia era más una cualidad de los ignorantes. Pero quizás el capitán desconocía la opinión de otro oficial de sus tiempos:

La gran multitud de estos hombres es totalmente iletrada... sus ideas salvajes, confusas e indeterminadas como los elementos con los que tienen que combatir; su disposición naturalmente generosa, aunque turbulenta; audaz, o más bien inconsciente de las consecuencias (por estar acostumbrados a las privaciones y al peligro), ellos tomarán cada riesgo para satisfacer el capricho del momento.¹⁴¹

Para el estudioso del tema, Leonard Guttridge, en aquel periodo los elementos problemáticos entre esa “multitud de hombres” eran variados. La influencia del idealismo liberal y democrático que surcaba de un lado al otro del Atlántico, entre el movimiento independentista de las colonias norteamericanas y la Revolución Francesa, dejó una clara influencia en la mentalidad de los marineros de la *Royal Navy*. Por ejemplo, en una carta proveniente del *HMS Shannon*, dirigida en 1796 a los señores del Almirantazgo en relación a los malos tratos que recibían de su capitán tirano, se leía que aquello era “más de lo que los espíritus y corazones de un verdadero hombre inglés puede soportar, pues nacemos libres pero ahora somos esclavos”.¹⁴² Empero, si bien la Revolución aportó ideas de libertad, fraternidad e igualdad que se esparcieron por el mundo atlántico, como se sabe, las políticas anti monárquicas no fueron aceptadas por

¹³⁹ Rodger, *The Command of the Ocean*, p. 445.

¹⁴⁰ Woodman, *A brief history of mutiny*, p. 100.

¹⁴¹ J. S. Bromley, *The manning of the Royal Navy: selected public pamphlets, 1693-1873*, en Rodger, *The wooden world...*, p. 118.

¹⁴² “Ill-treatment we received from the tyrant of a Captain which is more than the spirits and harts of true English Man can cleavery bear for we are born free but now we are slaves”, palabras que denotan cierta familiaridad con la filosofía radical de revolucionarios como Thomas Paine, en Guttridge, *Mutiny: a history of naval insurrection*, p. 44. Paine redactó “Los Derechos del Hombre” en respuesta a las críticas sobre la Revolución Francesa del filósofo irlandés Edmund Burke.

la mayoría de las potencias europeas, ni en general por sus poblaciones; en este sentido, la mayoría de los marinos británicos continuaban siendo leales a su rey y sus inconformidades provenían más de sus necesidades y realidades cotidianas, y de cualquier irrupción de su tradicional concepto de “libertad”.

Lo cierto es que el antagonismo con la República Francesa trajo consigo el temor de nuevos enfrentamientos bélicos y la posibilidad de una invasión a Gran Bretaña. La consigna de mantener las flotas en alta mar durante el mayor tiempo posible, implicó, por un lado, la dificultad de los oficiales al mando para mantener las necesidades básicas y derechos de sus compañías por sobre las consignas estratégicas, y por el otro, el largo periodo de esfuerzo condujo a la acumulación de un número significativo de quejas en los buques. Como consecuencia, numerosas rebeliones estallaron entre 1794 y 1795, como en los *HMS Orion*, *HMS Berwick*,¹⁴³ *HMS Terrible* y *HMS Defiance*¹⁴⁴ en aguas europeas del Atlántico y Mediterráneo, las cuales se distinguieron por exigencias derivadas de una larga estancia en ultramar y la baja calidad de vida a bordo. El reclamo más sonado era la mezquindad de la institución para otorgar permisos para visitar tierra (del *Defiance*, por ejemplo, salió la exclamación de que “el mundo era nada sin libertad”¹⁴⁵), y al momento de abastecer provisiones de calidad, básicamente alimentos y alcohol (el grog, decían, era tan “delgado como muselina y no apto para protegerse del frío”).¹⁴⁶ Cabe recordar que en cuanto a las licencias, difícilmente se otorgaban en tiempos de guerra. Incluso durante los anclajes de las grandes flotas en puerto, donde los buques debían esperar semanas, los permisos cortos eran invariablemente negados principalmente por miedo a la deserción. Ello traía consigo otros abusos, como el cambio inmediato de una tripulación a otro buque con una nueva comisión, lo que evitaba a las autoridades la dificultad de reclutar una nueva compañía o pagarle a la antigua al iniciar un nuevo servicio, motivo por el cual los hombres acumulaban años de deuda de sueldos. Por su parte, en relación a la comida, los porqués primordiales de

¹⁴³ Véase Pfaff, *et. al.*, “To understand unrest in our time...”.

¹⁴⁴ “Trial of Hugh Irwin, William Rogers, Michael Collins, Edward Masters, James Lidington, William Wilkinson, Robert Bullmer, Richard Peacock, James Davidson, John McKenzie, Lawrence Lawrence and Thomas Bruce (2d)” (en el caso del *Terrible*), y “Trial of William Parker (1st), Robert McLawrin, George Wythick, Martin Ealey, William Froud, John McDonald, John Sullivan, William Handy, George Harden, John Prime, Joseph Flint, Michael Cox, John Lawson, William Morrison, John Graham (1st), Charles Pick and William Avery”, 20 de enero - 11 de febrero de 1796 (en el caso del *Defiance*), TNA, PRO, ADM 1/5331 y 1/5334. Véase Frykman, “The mutiny on the *Hermione*...”, p. 161. Uno de los oficiales encargados de suprimir el motín del *Defiance* fue el capitán Blight del famoso *Bounty*, quien esperaba que los amotinados fueran castigados; véase Guttridge, *Mutiny: a history of naval insurrection*, p. 43

¹⁴⁵ William Handy en “Trial of William Parker (1st), Robert McLawrin, George Wythick, Martin Ealey, William Froud, John McDonald, John Sullivan, William Handy, George Harden, John Prime, Joseph Flint, Michael Cox, John Lawson, William Morrison, John Graham (1st), Charles Pick, and William Avery”, 20 de enero - 11 de febrero de 1796, TNA, PRO ADM 1/5334; véase Frykman, “The mutiny on the *Hermione*...”, p. 173. Las quejas también iban contra la “brutalidad” y alcoholismo de un lugarteniente: Woodman, *A brief history of mutiny*, pp. 97-98.

¹⁴⁶ Rodger, *The command of the ocean...*, p. 445.

insatisfacción se debían a la disminución en las raciones o que aún anclados en puertos como Spithead, Porstmouth, Plymouth o el Estuario del Thames, no recibían las provisiones frescas que necesitaban.¹⁴⁷

Hasta entonces, los motines habían sido de ordinario manifestaciones de violencia casual o expresiones de desobediencia individual concentrada en un grupo o tripulación de un buque y pocos casos había que involucrasen a más de un navío (como por ejemplo ocurrió en Portsmouth en 1763 y después en 1783). Se caracterizaban sobre todo porque los implicados se resistían a levar anclas o a continuar con sus labores, aunque en algunos ocasiones llegaron a tomar las armas, apresar a los oficiales a bordo o expulsarlos del navío, tomando su gobierno. Excepto por algunos casos particulares como el *Culloden*, en general no había delegados, ni peticiones formales escritas. Se piensa, además, que algunas sublevaciones que podían haberse considerado motines no fueron reportadas al Almirantazgo, ya porque los capitanes no querían llamar la atención sobre sus problemas al interior de sus escuadras o porque las consideraban justificadas.¹⁴⁸ Según Rodger, para la institución aquellas insubordinaciones eran más una válvula de escape necesaria para la liberación de las tensiones a bordo, que un verdadero peligro para su estabilidad.¹⁴⁹ Así es que algunas de ellas se prefirieron resolver de manera “no oficial” y directa a través de las propias autoridades de los buques. Baste recordar a los amotinados del mencionado *Orion*, quienes fueron perdonados por su capitán tras su negativa a llevar el caso a Corte Marcial; al capitán del *HMS Barfleur*, cuya dotación se negó a un cambio de buque en 1794 y que prefirió arreglar el asunto de manera interna sin revolver las aguas; a la intervención del almirante William Cornwallis en el caso del *Minerva*, que detuvo pacíficamente la protesta; así como cuando los inconformes del *Berwick* fueron convencidos por sus oficiales para regresar a sus deberes.¹⁵⁰ Empero, como se ha visto, no todas las situaciones se resolvieron de ese modo. Hubo momentos en las que el desenlace traspasó la barrera de la sensatez, como la vez que el capitán del *Terrible*, sin pretensiones de negociar, abrió fuego contra sus marineros.¹⁵¹ Aun así, la mayoría de los culpados solían ser llevados a la corte para recibir sus respectivas condenas, y aunque

¹⁴⁷ Woodman, *A brief history of mutiny*, pp. 101-102.

¹⁴⁸ Rodger, *The command of the ocean...*, p. 403.

¹⁴⁹ Nicholas A. M. Rodger, “Shipboard Life in the Old Navy: The Decline of the Old Order?”, en Lewis R. Fischer, Harald Hamre, Poul Holm y Jaap R. Bruijn (eds.), *The North Sea: Twelve Essays on Social History of Maritime Labour*, vol. II, Stavanger Maritime Museum/ Association of North Sea Societies, 1992, p. 32.

¹⁵⁰ Rodger, *The command of the ocean...*, pp. 444-445.

¹⁵¹ Cinco hombres fueron heridos en la refriega (algunos tuvieron que amputar su brazos y piernas), cinco más fueron azotados y doce llevados a juicio marcial. Finalmente cinco de estos últimos fueron colgados. “Trial of Hugh Irwin, William Rogers, Michael Collins, Edward Masters, James Lidington, William Wilkinson, Robert Bullmer, Richard Peacock, James Davidson, John McKenzie, Lawrence Lawrence and Thomas Bruce (2d)”, TNA, PRO, ADM 1/5331. Véase Frykman, “The mutiny on the Hermione...”, p. 161.

algunos fueron finalmente indultados, era común que las cabecillas recibieran un determinado número de azotes o fueron condenados a la horca.

La resolución del Almirantazgo hacia los motines, como probablemente ocurrió en las demás instituciones navales, solía ser variada y dependía de la interpretación de los hechos particulares a partir de diversas circunstancias políticas (legislativas, tácticas, oficiales, etcétera) y sociales (públicas y privadas), tanto internas, como externas a la institución. Por lo mismo, las insurrecciones eran castigadas de acuerdo al contexto en el que ocurrieron, el grado de violencia o desobediencia, la personalidad e influencia de los oficiales a cargo de las tripulaciones, el estado político-institucional del momento, incluso a la perspectiva pública o social de los hechos, la cual llegó a incidir en las decisiones oficiales, solo baste recordar lo sucedido en el proceso de la pérdida del *Wager*. Podía acontecer que unos motines fueran apagados a partir de las conciliaciones de sus capitanes o almirantes y los rebeldes fueran perdonados, pese a su negativa a realizar sus deberes o zarpar o tomar las armas (un ejemplo de ello fue el desenlace de la sublevación en el *Windsor-Castle*). Mientras que en otros, los culpables fueran oficialmente juzgados e indistintamente castigados, como el caso aquel que, en 1745, cinco miembros de *HMS Captain* fueron sentenciados a recibir, por decisión del propio capitán, 500 azotes suministrados en sesiones de 125 flagelos para no causar su muerte.¹⁵² O aquel otro en 1758, cuando diecisiete hombres de *HMS Namur* se amotinaron en Portsmouth en protesta por su transferencia de barco e iniciaron una marcha a pie desde el puerto hasta Londres para llevar sus quejas al Almirantazgo. Aunque finalmente quince de ellos fueron llevados a Corte Marcial y sentenciados a la horca, en último momento recibieron el perdón del rey, excepto uno, elegido por sorteo para ejecutar la condena y servir de ejemplo.¹⁵³ Sin embargo, durante la Guerra de Independencia de Norteamérica, como se vio, los motines fueron especialmente suprimidos de manera dura y en algunos casos, sus líderes fueron castigados injustamente. Habrá que hacer memoria de lo acontecido a las tripulaciones del *Egmont* y *Raisonable*, a lo que se añaden otros casos más de la misma época, mencionados por Rodger, en los que los implicados fueron tratados con suma severidad, como la compañía del ya mencionado *Defiance* que en mayo de 1779 protagonizó otro motín en su rechazo al nuevo capitán, y cuyo escarmiento fue ver colgado a uno y a los otros azotados con violencia.¹⁵⁴ Por el estilo fue el castigo que los hombres de un escuadrón enviado a Norteamérica recibieron en 1780 tras sublevarse por falta de pago, y no se puede olvidar el fatal desenlace del ya mencionado *Santa Monica*,¹⁵⁵

¹⁵² Guttridge, *Mutiny: a history of naval insurrection*, p. 9.

¹⁵³ *Ibid.*, p. 6; y Boscawen, *The capture of Louisbourg...*, p. 71.

¹⁵⁴ Terry Breverton, *The pirate dictionary*, Canadá, Pelican Publishing Company, 2004, p. 108.

¹⁵⁵ Rodger, *The command of the ocean...*, pp. 403, 404.

donde además de abrir fuego contra los amotinados (durante el cual murió uno de ellos), tras Corte Marcial, diez de ellos fueron condenados a la horca. A esta lista de excesos e injusticias, se añaden el caso del ya aludido *Narcissus*, en el que seis hombres fueron finalmente colgados y 14 azotados,¹⁵⁶ y el del *HMS Camilla*, que al anclar en el puerto de Jamaica en 1783, sus hombres se negaron a navegar tras una epidemia de viruela que había dejado pocos de ellos para maniobrar con seguridad el barco.¹⁵⁷ Pese a su grave estado de salud, fueron juzgados, cinco de ellos condenados a recibir 800 latigazos cada uno.¹⁵⁸ Finalmente, los motines de ese mismo año en Portsmouth, tras la desmovilización de la guerra, cuyo desenlace Rodger califica de incomprensible a causa de la severidad de los castigos y la falta de paciencia y comprensión que expresaron las autoridades. En la desesperación que implicó dicha guerra, cuando cada buque era indispensable, se hace incomprensible que actitudes ciertamente más “relajadas” de generaciones atrás fueran echadas totalmente por la borda.¹⁵⁹

Con la dilatación de descontento cada vez más manifiesta hacia finales del siglo, apareció también el de la oficialidad novata. La insubordinación de guardiamarinas, como bien ha señalado Samantha A. Cavell,¹⁶⁰ se reveló como un verdadero problema hacia 1791, año en que ocurrió un incidente especialmente preocupante para el Almirantazgo, conocido como “el motín de los guardiamarinas”. Un joven caballero del *HMS London*, llamado Edward Moore, fue llevado a Corte Marcial acusado de sedición y concertar planes de motín con sus compañeros de la flota anclada en Portsmouth, tras haber hecho circular entre ellos algunas cartas en apoyo a un camarada del *HMS Saturn*, quién decía había sido injustamente tratado por su capitán. Con gran rapidez, capitanes y almirantes comenzaron la persecución de aquellas acciones que ellos creían podían “incitar el Motín y Sedición en la Flota”. En el trascurso, la culpabilidad de Moore fue aceptada en parte, más considerando su buen comportamiento y disciplina en general, y de que su intención no era socavar la autoridad, se le condenó solamente a un mes de prisión en Marshalsea. Tal decisión dejó implícita la convicción del Almirantazgo de que los oficiales tenían derecho a defender su honor;¹⁶¹ empero, en la institución permaneció la noción de que algo andaba mal en la cadena de mando, algo que anunciaba el peligro potencial de una insubordinación mayor. Esta sensación se manifestó abiertamente en abril de 1795, apenas a unos meses del “incidente” del *Culloden* (y de otros buques en

¹⁵⁶ Guttridge, *Mutiny: a history of naval insurrection*, p. 10

¹⁵⁷ Mencionado por Pfaff, *et. al.*, “To understand unrest in our time...”.

¹⁵⁸ Breverton, *The pirate dictionary...*, p. 108.

¹⁵⁹ Rodger, *The command of the ocean...*, p. 404.

¹⁶⁰ Cavell, *Midshipmen and Quarterdeck Boys...*

¹⁶¹ *Ibid*, pp. 106, 108, 110. Otro caso de insubordinación de un guardiamarina que menciona la autora sucedió en el *HMS Minerve* en 1774. Este abusó en varias ocasiones de su lugarteniente e incluso lo retó a duelo. Como castigo, fue despedido del servicio y enviado a Marshalsea por cuatro meses.

diferentes estaciones), cuando el capitán Philip Patton escribió sus observaciones sobre asuntos navales, haciendo hincapié en el “motín naval”. Sugería que la mejor forma de prevenirlo era mejorar la paga de los suboficiales y maestranza, así como aumentar su número, “dando la debida importancia y promoción a la experiencia y la obediencia constante de los mejor calificados para el servicio”. Temiendo lo peor, Patton solicitó que su escrito fuera enviado al primer Lord del Almirantazgo y otras autoridades, pero sus consejos pasaron inadvertidos.¹⁶² Un año después, el mismo capitán Pakenham, quien como se recordará negoció con los marineros del *Culloden* antes de la fatídica intervención institucional, advertiría sobre el riesgo de un motín generalizado en la flota del canal.¹⁶³

La situación llegó a su punto más crítico cuando entre febrero y marzo de 1797, ante la amenaza de un nuevo enfrentamiento con las fuerzas revolucionarias francesas y sus aliados, Howe, comandante de la flota del canal, quien en aquel momento se hallaba en el puerto de Bath, recibió once peticiones anónimas de aumento de salarios provenientes de la flota de la base de Spithead, Hampshire (puerto de importancia militar estratégica por su cercanía a Francia), la cual se encontraba en comisión para el bloqueo de los puertos enemigos. Pero él sospechó que aquellas cartas sin firma eran obra de una mente individual maliciosa que pretendía crear el descontento, por lo que no le dio gran importancia ni lo comunicó al Almirantazgo hasta finales de marzo.¹⁶⁴ Cabe señalar que en la marina británica existían mecanismos de queja y consulta, en los que primero se buscaba hablar directamente o escribir al capitán, o si se trataba de un problema con este último, se acudía al almirante de la flota y en última instancia al Almirantazgo. Las autoridades tenían la obligación de investigar la veracidad o falsedad de los hechos, y de ser necesario, tomar las medidas necesarias para remediar los motivos de las quejas; pero en ocasiones fallaron en atenderlos a tiempo, como ocurrió en esta ocasión.

Mientras tanto, la flota regresó a la base en Portsmouth, ahora a cargo del respetable almirante Alexander Hood, vizconde de Bridport, ignorante hasta ese momento de la existencia de los documentos enviados a su antecesor.¹⁶⁵ Por fin se percató de la situación al recibir él mismo una nueva petición, y

¹⁶² Philip Patton carta a Middleton, 1779–97, NMM, MID/1/140; véase también Philip Patton, “Observations on naval mutiny presented April 1795”, NMM, WYN/109/7/14.

¹⁶³ Pfaff *et. al.*, “Attaining Solidarity in High-risk ...”, p. 10.

¹⁶⁴ Guttridge, *Mutiny: a history of naval insurrection*, p. 47. Esta interpretación extraña, ya que supuestamente tras el éxito de la batalla del Glorioso Primero de Junio (1794), cuando la flota del canal bajo su comando se enfrentó a la flota atlántica francesa, estaba bien informado del descontento de los hombres por sus pagas y al parecer había insinuado o prometido que intentaría asegurar que recibieran un aumento de sueldo. Además que en los meses que se sucedieron, el Almirantazgo había recibido avisos constantes de este problema. Véase Woodman, *A brief history of mutiny*, p. 103.

¹⁶⁵ Bridport a Nepean, 17 de abril de 1797, TNA, PRO, ADM 1/107. Véase Ann Veronica Coats, “Spithead mutiny: introduction”, en MacDougall y Coats (eds.), *The naval mutinies of 1797...*, p. 25.

preocupado por la desilusión y mal humor que parecían prevalecer en los buques bajo su mando, advirtió al Almirantazgo de prestar pronta atención a la situación. Pero ya era demasiado tarde. Tras semanas de ver ignoradas sus demandas, el 16 de abril, marinos y suboficiales, entre ellos oficiales de intendencia, guardiamarinas y maestros artilleros, con el apoyo de infantes de marina de 16 navíos de línea de la escuadra, rompieron en motín negándose a levar anclas.¹⁶⁶ Algo notable ocurrió entonces. Tras establecer sus propias reglas, hacer juramentos de fidelidad a sus compañeros y enarbolar, un buque tras otro, banderas rojas en señal de solidaridad,¹⁶⁷ la flota permaneció inmóvil; sin embargo, la gente “hacía sus deberes en los buques sin murmurar, pero con una seria, silenciosa y fija determinación de no salir al mar, sino hacia los puertos donde sus buques debían ser pagados.”¹⁶⁸

En las siguientes semanas, una serie de delegados en representación de cada buque,¹⁶⁹ entablaron negociaciones con Bridport y el Almirantazgo. Además de recordarle a este último “las muchas dificultades y opresiones” en las que habían servido por tantos años¹⁷⁰ y solicitar, en primer lugar, sus pagas atrasadas y un aumento de sueldo estipulado por ley parlamentaria, las exigencias se enfocaron en la mejora de sus condiciones de trabajo: la alimentación, los permisos y el trato a los heridos, así como una distribución más justa del dinero de presas y el retiro de oficiales indeseados.¹⁷¹ Justamente, de algunos buques como *HMS Nymph*¹⁷² *Glory* y *Duke*,¹⁷³ se elevaron las quejas del uso excesivo del látigo o golpes por parte de estos últimos, incluso se escuchó del maltrato proveniente de los cirujanos del *HMS Nymph*, *Defiance*, *Terrible*, *Montague*, *Minotaur*, *Sandwich*, *Ramillies*, *Pearl* y *Marlborough*.¹⁷⁴ No extraña pues que durante aquella

¹⁶⁶ Las peticiones fueron firmadas por delegados de los *HMS Queen Charlotte*, *London*, *Royal George*, *Royal Sovereign*, *Glory*, *Duke*, *Mars*, *Terrible*, *Ramilles*, *Marlborough*, *Robust*, *Impétueux*, *Defence*, *Pompée*, *Minotaur* y *Defiance*. TNA, PRO, ADM 1/107, núm. 208. Véase Kathrin Orth, “Voices from the lower deck”, en MacDougall y Coats (eds.), *The naval mutinies of 1797...*, p. 99.

¹⁶⁷ Utilizadas en la marina comúnmente como indicadores de que el buque se encontraba preparado para la batalla.

¹⁶⁸ “The people remain...quiet, and do the duty of the ships without murmurs, but with a serious, silent, and fixed determination not to proceed to sea, but to the ports where their ships may be paid off”, TNA, PRO, ADM 178/133, citado en Coats, “The delegates: a radical tradition”, p. 48.

¹⁶⁹ Entre los 33 delegados había (por sus rangos en inglés): *midshipmen*, *quarter masters*, *quarter master’s mate*, *quarter gunners*, *quarter gunner’s mate*, *yeoman of the powder room*, *yeoman of the sheets* y *able seamen*. TNA, PRO, ADM 1/5125, en Coats, “The delegates: a radical tradition”, p. 40.

¹⁷⁰ Citado en Coats, “The delegates: a radical tradition”, p. 51.

¹⁷¹ Véase “Letter from the Sandwich Delegates to 1st Lord of the Admiralty”, June 6 1797, NMM, CL, ms. X94/062; véase el cuadro de resumen de demandas de Spithead en Coats, “Spithead mutiny: introduction”, p. 27.

¹⁷² 22 April 1797, TNA, PRO, ADM 1/5125, en Coats, “Spithead mutiny: introduction”, p. 26.

¹⁷³ TNA, PRO, ADM 1/107, núm. 268, 272; 1/1023, núm. 426; y 1/5125; véase Orth “Voices from the lower deck”, p. 102.

¹⁷⁴ TNA, PRO, ADM 1/107, núm. 226; véase Orth “Voices from the lower deck”, pp. 101-103. “List of Officers that were obliged to leave their ships between the 7 of May and the 15th 1797”; “Papers of Sir Charles Pole, NMM, WYN/109/7, Captain George Campbell P. Parker (May 8, 1797), Letters from Portsmouth 1797, TNA, PRO, ADM 1/1023, “Names of Officers objected to by the crews of the squadron under the command of Admiral Lord Bridport viz.”, TNA, ADM

revuelta, un buen número de oficiales impopulares fueran enviados a tierra, obligando al Almirantazgo a reasignarlos a otros cargos.

En vista de que no había ningún desorden, violencia o interferencia en la rutina normal de anclaje por parte de los amotinados, la noticia se extendió, al igual que la simpatía por el movimiento, entre los hombres de otros buques en las cercanías y en la sociedad británica en general. Su único acto de desobediencia fue negarse a zarpar, pero aún en este caso dejaron clara su disposición a navegar si las circunstancias apremiaban a luchar contra el enemigo. Todo el teatro daba la impresión de una coherencia incuestionable. El capitán John Willett Payne del *HMS Impetueux* observó: “el estado de motín de la Flota no es la mayor calamidad que prevalece”. No era el desorden sino el orden de las acciones de los marinos lo que realmente le preocupaba: se trataba de una verdadera “revolución de la flota”,¹⁷⁵ una expresión que indudablemente remitía a los recientes y temidos acontecimientos de la Francia insurrecta. Pero, como se demostrará más adelante, estas acciones fueron claramente más las secuelas de un reciente pasado de represión institucional que consecuencia de efervescencias socio-políticas internacionales. Del *HMS Queen Charlotte*, uno de los principales focos del movimiento, se emitió una sutil advertencia: “no tenemos la menor duda, de que por la unidad entre nosotros y una perseverancia pacífica constante llevaremos a cabo nuestro objetivo”.¹⁷⁶ Según crónicas de los hechos, los amotinados tenían muy presente el caso de traición cometido a sus compañeros del *Culloden*, y el recuerdo los mantenía unidos y desconfiados de las autoridades, por lo que no estaban dispuestos a subordinarse hasta tener asegurado la palabra y el perdón del rey.¹⁷⁷ Por consiguiente, el intento de las autoridades de aislar a los líderes mediante el argumento de que continuarían las negociaciones a bordo mientras el resto de la flota zarpaba, quedó frustrado cuando los capitanes de los navíos se negaron rotundamente. Tampoco les intimidó a los sublevados que el vicealmirante Lord Alan Gardner los llamara cobardes e hipócritas y amenazara con colgar a los culpables, lo que sí puso en peligro las negociaciones.¹⁷⁸ Por último, su demostrada “unidad” y “perseverancia”, sin atisbos revolucionarios, pese a lo que pensaran contemporáneos como Payne, así como el buen

1/107; véase Jeffrey Duane Glasco, “‘We are a neglected set’, masculinity, mutiny and Revolution in the Royal Navy of 1797”, tesis inédita, Arizona, The University of Arizona, 2001, p. 144.

¹⁷⁵ “The mutinous state of the Fleet is not the greatest enormity that prevails”, carta de Payne a Spencer, 18 de abril de 1797, citada en David W. London, “The Spirit of Kempfenfeldt”, en MacDougall y Coats (eds.), *The naval mutinies of 1797...*, p. 85.

¹⁷⁶ “We have not the least doubt but by Unity among ourselves and a steady peaceable perseverance to carry our point”, *Charlottes*, February 1797, TNA, PRO, ADM 1/5125, citado en Coats, “The delegates: a radical tradition”, p. 39 y Guttridge, *Mutiny: a history of naval insurrection*, p. 45.

¹⁷⁷ Como se puede leer en el diario del almirante Spencer, véase Conrad Gill, *The naval mutinies of 1797*, Manchester, Manchester University Press, 1913, pp. 36 y 367.

¹⁷⁸ Coats, “Spithead mutiny: introduction”, p. 25.

comportamiento de los delegados y su lealtad al rey, les generó por igual la simpatía de la prensa, la cual publicaba sus peticiones y notificaba de los avances en las negociaciones, por lo que una adecuada observación pública del proceso impulsó una pronta respuesta por parte de las autoridades. De esta forma, el 23 del mismo mes, se les otorgó el perdón real escrito y sellado, junto con la promesa de atender las demandas, con lo que se dio por concluido el motín.

Cierto orden se restableció en las escuadras durante los siguientes días. La mayoría reinició sus actividades de navegación, excepto algunos buques como el *Marlborough*, *Minotaur*, *Ramillies* y la *Nynphe*, donde prevalecía la inquietud y la negativa a trabajar bajo las órdenes de sus oficiales. Las aguas aún estaban lejos de calmarse. El 26 de abril, recién llegaban a Plymouth las noticias de lo sucedido en Spithead. Un motín de apoyo comenzó en algunos de los buques anclados en aquel puerto: *Atlas*, *Saturn*, *Majestic* y *Edgar*, seguidos del *Gibraltar* y *Leviathan*, en los que persistió la negativa a levar anclas y el envío a tierra de algunos de sus oficiales. Empero, no tardó mucho en que aceptaran también los términos acordados en Spithead.¹⁷⁹

Por aquellos días, otra semilla de rebeldía germinaba en la escuadra del Mar del Norte, a cargo del almirante Adam Duncan, en Great Yarmouth, Norfolk. La Revolución Francesa había alcanzado a los Países Bajos y el establecimiento de la República de Batavia hizo indispensable la formación de dicho escuadrón con el fin de impedir el paso a la flota holandesa, el cual operaba en un gran tramo de costa entre Yarmouth y el puerto enemigo de Den Helder.¹⁸⁰ Los motines surgieron en parte en solidaridad con el movimiento anterior, pero también por la monotonía, la falta de pago y la oposición a la conducta brutal de ciertos oficiales, como alegaron los hombres del *HMS Nassau* (a los que se les debía 19 meses de sueldo), y los del buque hermano, *Director*, al mando de William Blight, cuya compleja personalidad, como se recordará, fue varias veces perseguida por la sombra de la insurrección. Tampoco el navío del propio almirante Duncan, el *HMS Venerable*, se libró de una agitación interna; pero la personalidad intimidante de este y su grupo de oficiales armados logró apagar rápidamente la desobediencia.¹⁸¹

En el ínterin, el Parlamento decidía con lentitud las acciones que debían seguirse para solucionar el problema de los pagos y demás solicitudes. En aquellos días, el Almirantazgo, en una movida poco afortunada, hizo circular una orden fechada el 1 de mayo entre los comandantes de sus flotas, en la que los

¹⁷⁹ *Ibid.*, pp. 25-26. En el caso de *Leviathan*, su propio capitán, John Duckworth, había escrito al Almirantazgo acerca de “los grandes trabajos en que nosotros (los capitanes) laboramos en virtud de nuestro salario inadecuado”. Su buque acababa de arribar de las Indias Occidentales, a su tripulación se le había negado permisos para tierra y se les debían dos años de sueldos. Woodman, *A brief history of mutiny*, p. 110.

¹⁸⁰ Woodman, *A brief history of mutiny*, p. 113.

¹⁸¹ Guttridge, *Mutiny: a history of naval insurrection*, p. 54.

instaba a suprimir de manera “vigorosa” cualquier atisbo de insurrección.¹⁸² La inquietud y la desconfianza se avivó entre los marineros, quienes comenzaron a sospechar que todo acuerdo había sido una farsa. Por doquier se murmuraba que disidentes de *HMS Mars*, anclado en Spithead, amenazaban con entregar el buque como presa a los franceses. Lord Bridport no pudo más que lamentarse de la maniobra institucional: “siempre he considerado perjudiciales las palabras malhumoradas y las órdenes apresuradas... Creo que es más sabio suavizar que irritar las mentes perturbadas y agitadas”.¹⁸³ En efecto, dicha disposición solo provocó que las tripulaciones rompieran nuevamente en motín el 7 de mayo y cuando Bridport dio la orden a Gardner de levar anclas de su escuadrón en Saint Helen, Isla de Wight, sus hombres no lo obedecieron. La indignación de estos hombres parecía resumir la de todos: los delegados de *HMS Pompée* recorrieron cada barco de la bahía circulando la voz y en el *Mars, Duke, Glory, Royal Sovereign, Queen Charlotte* y otros más, ondearon banderas rojas. A continuación, sus representantes se hicieron a la vela rumbo a Spithead, donde fondeaban el *Marlborough, Nynphe, Monarch* y *London*, al mando del almirante Sir John Colpoys. Este, informado de la situación y a la espera de la llegada de los buques sediciosos, encerró a su tripulación en la cubierta baja y resguardó la principal con sus oficiales e infantería. Pero cuando la presencia de los navíos rebeldes se hizo más cercana, los cautivos se liberaron de su encierro, algunos armados, y en un acto irreflexivo, Colpoys ordenó abrir fuego contra ellos. Como resultas de la refriega, por lo menos un marinero fue muerto y varios otros heridos. Fue hasta el arribo de la delegación, que el almirante y un teniente fueron detenidos, y ciertos oficiales indeseables fueron expulsados de 18 buques. Los que quedaron, fueron tomados como rehenes.¹⁸⁴

Ya entonces se perfilaban dificultades para unificar el movimiento y para contener la crisis naval al exterior. Las acciones de los amotinados comenzaban a ser un tanto desordenadas, si no es que caóticas, algunas conducidas más por el rechazo y odio a ciertos oficiales, y el resentimiento hacia las promesas incumplidas del gobierno, que por una petición común y articulada. El estado de confusión creó sentimientos encontrados. Hubo quienes se sintieron forzados a realizar ciertas demandas en contra de su voluntad, como los tripulantes del *Eurydice*, quienes amenazados con ser atacadas por el fuego del *Marlborough*, habían sido obligados a dejar a su capitán, a quien respetaban sobradamente, y dirigirse a Saint Helen para unirse a los demás sublevados. Pero cada cosa tiene su tiempo y, llegada la ocasión, la compañía le escribiría a su comandante reiterándole su simpatía:

¹⁸² “Admiralty Orders and Instructions”, 1° de mayo de 1797, TNA, PRO, ADM 2/133. Véase Ann Veronica Coats, “Retribution or restoration of discipline?”, en MacDougall y Coats (eds.), *The naval mutinies of 1797...*, p. 217.

¹⁸³ Citado en Guttridge, *Mutiny: a history of naval insurrection*, p. 55.

¹⁸⁴ Guttridge, *Mutiny: a history of naval insurrection*, pp. 57-59. Véase también David W. London, “What really happened on board HMS London?”, en MacDougall y Coats (eds.), *The naval mutinies of 1797...*, pp. 61-78.

“Nosotros la compañía del *HMS Eurydice* que usted tuvo el honor de comandar, con el placer de ser testigos de su buena y tierna conducta, ambas antes y después de los presentes disturbios, hemos tomado esta oportunidad de mostrar nuestro amor y estima por un caballero digno y merecedor de la confianza de nuestra familia en la que usted es el padre”.¹⁸⁵

La nueva erupción de desobediencia forzó al ministro Pitt a acelerar el proceso de aprobación de una nueva Acta de Parlamento para la mejora de los sueldos; pero mientras esto se concretaba, envió a Lord Howe a entablar negociaciones con la facción rebelde. Para entonces, ocho buques más de la flota de Plymouth se habían unido al levantamiento. Pero las peticiones se volvieron más bien discusiones en torno al despido o remplazo de oficiales, lo que se sobrentiende tras el reciente proceder de Colpoys. Una lista final nombró alrededor de 114, incluyéndolo a él y a otros capitanes y vicealmirantes como Gardner.¹⁸⁶ Todos fueron expulsados por orden de Howe, y el 14 de mayo se dio por concluido el motín con una gran celebración de reconciliación que tuvo como escenario el muelle de Portsmouth.

Pero los días difíciles para la *Royal Navy* aún no habían terminado. Dos días antes, la tripulación del *Sandwich*, guardacostas anclado en Sheerness, una de las principales bases militares de Nore, en el condado de Kent, había desafiado a su capitán. Una nueva epidemia comenzaba a extenderse al resto de los buques que se encontraban en el área, sobre todo, navíos transitorios no acostumbrados a operar conjuntamente.¹⁸⁷ En cuanto al *Sandwich*, este era un depositario flotante de hombres apresados y destinados al servicio activo en otros buques. Su población inestable, se hallaba dividida y descontenta, lo que debió influir en su tendencia a emular los recientes sucesos en Spithead.¹⁸⁸ Como comenzaba a ser usual en aquellas explosiones de rebeldía, se expulsó a los oficiales indeseados, claro está, dejando solo a los que eran de utilidad para maniobrar las naves, y se organizó una primera delegación. De entre los individuos que la conformaron, sobresalía la figura de un guardiamarina de origen irlandés quien fue nombrado su presidente: Richard Parker. Este comenzó por enviar delegados a cada buque de las proximidades para la firma de un juramento de lealtad, y algunos navíos que zarparon rumbo Portsmouth para hacerse de noticias de lo que allí se había negociado. La experiencia hizo comprender que no parecía haber mucho con qué justificar el motín, y para los más conscientes de la gravedad del acto, lo que urgía

¹⁸⁵ TNA, PRO, ADM 1/1023, núm. 426; véase Orth, “Voices from the lower deck”, p. 104. Orth menciona también otras compañías que en principio se negaron a unirse al motín, como las de *Pylades*, *Glatton*, *Gloru*, *Triumph*, y parte de la tripulación del *Royal Sovereign*.

¹⁸⁶ Guttridge, *Mutiny: a history of naval insurrection*, p. 60; véase Orth, “Voices from the lower deck”, p. 104.

¹⁸⁷ Principalmente navíos provenientes de Chatham y las riveras, además de los que retornaban de altamar para quedarse unos días. Rodger, *The command of the ocean...*, p. 447.

¹⁸⁸ Woodman, *A brief history of mutiny*, p. 114.

era pedir el perdón real. Pero Parker y otros delegados no bajaron el pie del renglón, y según testimonios de juicios posteriores y reportes del gobierno, decidieron bloquear la circulación de los términos negociados en Spithead entre el resto de los amotinados, y cuando posteriormente la noticia fue filtrada, argumentaron que en realidad los acuerdos habían sido un fraude.¹⁸⁹

El siguiente paso fue redactar una lista de peticiones, misma que entregaron el 20 del mismo mes al representante del Almirantazgo, aprovechando que recién llegaba para extenderles la garantía del perdón del rey.¹⁹⁰ Las demandas asemejaban a las anteriormente presentadas por los amotinados de Spithead: aumento de salarios y paga efectiva a tiempo, licencias más generosas, la abolición de los privilegios de los oficiales en relación al dinero de presas y la liberación de patrullas de reclutamiento. Pero incluían nuevas pretensiones como ser juzgados por un jurado de sus pares y no por un consejo de guerra compuesto por solo oficiales,¹⁹¹ lo que recuerda a lo estipulado en el código naval francés de 1790. Asimismo, la amnistía para los desertores que quisieran regresar y ciertas modificaciones a los Artículos de Guerra.¹⁹² Las expectativas iban demasiado lejos. Esta vez, el Almirantazgo no estaba dispuesto a permitir que aquello se volviera más grande, menos aun en un grupo de navíos que no representaba la importancia defensiva de la anterior amotinada flota del canal. Incluso para observadores con una sensibilidad peculiar como Nelson, quien anteriormente había considerado los motines de Spithead de lo más humano, como lo era el “honor infinito del marinero británico”,¹⁹³ desaprobaban el nuevo desafío: “Estoy completamente con los marineros en su primera reclamación. Somos un equipo descuidado, y, cuando la paz viene, son vergonzosamente tratados; pero, para los sinvergüenzas de Nore, sería feliz de comandar un barco contra ellos.”¹⁹⁴

En vez de dar marcha atrás, la rebeldía y el autoritarismo de los líderes del motín se salió de control. Parker había expresado su pretensión de que el Almirantazgo negociara con toda “sumisión”. En tanto que

¹⁸⁹ Pfaff, *et. al.*, “Attaining solidarity in high-risk...”, p. 34.

¹⁹⁰ Guttridge, *Mutiny: a history of naval insurrection ...*, pp. 62-64.

¹⁹¹ “Address from the British Seamen and Marines at the Nore to their Brethren and Fellow Subjects on shore,” TNA, PRO, ADM 1/727. Véase Frykman, “The mutiny on the Hermione...”, p. 162.

¹⁹² 20 May 1797, TNA, PRO, ADM 3/137. Véase Philip MacDougall, “The East-Coast mutinies: May-June 1797”, en MacDougall y Coats (eds.), *The naval mutinies of 1797...*, p. 153.

¹⁹³ “[T]o us who see the whole at once we must think that for a mutiny, which I fear I must call it having no other name, that it has been the most manly thing I ever heard of and does the British sailor infinite honour”, ALS: Nelson al duque de¹⁹⁴ Nelson al reverendo Dixon Hoste, 30 de junio de 1797, en John Knox Laughton (ed.), *Letters and dispatches of Horatio Viscount Nelson Duke of Bronte Vice Admiral of the White Squadron*, Londres, Longmans, Green, and Company, 1886, pp. 401-402.

¹⁹⁴ Nelson al reverendo Dixon Hoste, 30 de junio de 1797, en John Knox Laughton (ed.), *Letters and dispatches of Horatio Viscount Nelson Duke of Bronte Vice Admiral of the White Squadron*, Londres, Longmans, Green, and Company, 1886, pp. 401-402.

para los adeptos al movimiento, se había impuesto una disciplina rigurosa, deteniendo cualquier comunicación que éstos pudieran tener con tierra y no dudando en disparar a cualquier buque que intentara dejar el anclaje.¹⁹⁵ Rumores sobre la intención de los amotinados de bloquear la entrada a Londres corrían por doquier y el Almirantazgo vio necesario implementar una estrategia de prevención, que comenzó por aislar a los rebeldes, deteniendo la llegada de suministros desde tierra y encarcelando a cualquiera que intentara provisionarse. Algunos que permanecían bajo la amenaza de los líderes del motín, decidieron abandonarlo y escaparon bajo el fuego de los buques de la delegación. Las divisiones y desacuerdos fueron en aumento. A punto de fracasar el movimiento, el 1 de junio arribó a Nore el apoyo de un primer contingente de la flota del capitán Duncan, básicamente seis navíos de línea,¹⁹⁶ la cual estando días antes en “el más completo estado de motín”, había decidido unirse a las peticiones de pago de sueldos, mejor distribución del dinero de presas y otros derechos.¹⁹⁷

Aquel hecho constituyó una verdadera crisis para el Almirantazgo, pues como se recordará, la flota del Mar del Norte estaba comisionada para bloquear la escuadra holandesa que se preparaba para zarpar en una expedición —cometido que Duncan finalmente pudo cumplir con tan solo dos buques, el *Venerable* y *Adamant*—,¹⁹⁸ además de que se esperaba que algunos de sus navíos apoyaran en las acciones militares contra los amotinados de Nore. Empujados por este nuevo viento, el 2 de junio, los amotinados bloquearon el Támesis y con ello la entrada al comercio a Londres. Los líderes resolvieron, además, que de no ver cumplidas sus peticiones, se rendirían a los franceses o norteamericanos. Las condicionantes amenazadoras, opuestas a las de los amotinados de Spithead, quienes jamás negaron su lealtad al rey, provocaron que en esta ocasión los rebeldes fueran calificados como traidores y agitadores políticos. Sin embargo, si bien es cierto que entre ellos efectivamente había algunos republicanos, muchos aún conservaban su lealtad al rey, como lo demostraron en el cumpleaños de este (el 4 de junio), cuando en cada buque perteneciente a la flota del Mar del Norte disidente, se disparó el saludo real y, junto a la bandera roja, se enarboló el estandarte real.¹⁹⁹

De cualquier forma, las autoridades vieron en esta nueva provocación, la oportunidad de justificar la condena total y definitiva de los revoltosos. De manera inmediata, para evitar cualquier apoyo de la prensa o la sociedad al movimiento, el Parlamento aprobó un artículo legislativo en el que se condenaba cualquier

¹⁹⁵ Rodger, *The command of the ocean...*, p. 448.

¹⁹⁶ *Belliqueux, Lion, Repulse, Nassau, Standard e Inspector*.

¹⁹⁷ Guttridge, *Mutiny: a history of naval insurrection*, p. 65; Philip MacDougall, “Mutiny and the North Sea Squadron”, en MacDougall y Coats (eds.), *The naval mutinies of 1797...*, pp. 252-256.

¹⁹⁸ Rodger, *The command of the ocean...*, pp. 447-448.

¹⁹⁹ Guttridge, *Mutiny: a history of naval insurrection*, p. 69; y Rodger, *The command of the ocean...*, pp. 449-450.

comunicación con un buque en curso de motín. De igual modo, ordenó la remoción de las boyas del estuario, que servían como señalización de los bajos, para evitar que los buques intentaran escapar.²⁰⁰ El gobierno no hizo más, probablemente como señalan Pfaff, Hechter y Corcoran, porque en aquel momento no contaba con una fuerza naval confiable que pudiera utilizar en la ofensiva contra los amotinados, además de que los barcos en poder de éstos eran de gran valor material y llevaban a bordo oficiales que habían sido secuestrados, y porque, indubitavelmente, la acción armada podía causar la desaprobación pública y llamar la atención de Francia y sus aliados que habrían estado en condiciones de aprovechar la crisis a su favor. En cambio, se adoptó la misma estrategia que Parker y sus delegados intentaron en un principio, y de manera discreta y astuta, se centró en el aislamiento de los amotinados y la propaganda en su contra. Así, toda la correspondencia fue bloqueada, excepto aquella de amigos y familiares en las que se criticaba al motín y se exhortaban a los seres queridos a rendirse a la misericordia del rey. Empero, los amotinados no se quedaron con los brazos cruzados y respondieron limitando el acceso a la costa a sus propios rebeldes, para evitar comunicaciones contrarias al movimiento, a la vez que se encargaron de distribuir entre ellos los mensajes de apoyo provenientes de tierra.²⁰¹

Mientras, en el canal se habían reunido más de un centenar de mercantes, que imposibilitados para circular, bloqueaban la entrada al puerto; cada vez faltaban más provisiones y hora con hora aumentaban los intentos de desertión del motín, sobre todo de los marineros de la flota del Mar del Norte. Muy pronto, el bloqueo se hizo insostenible. En un acto desesperado, el comité escribió una última petición al rey el 6 de junio, la cual incluía justificaciones sobre su proceder, argumentando cosas como que la libertad (“orgullo y alarde del británico”), siempre se les había negado y que ahora “La Era de la Razón” había finalmente “evolucionado”.²⁰² Quizás pareciera que estas palabras disfrazaban cierta ideología revolucionaria, lo que al gobierno británico no debió caerle en gracia, como tampoco las amenazas finales arrojadas por el comité sobre llevar a cabo una acción no especificada que “asombraría a sus queridos compatriotas”, y que de no haber respuesta en 52 horas, se entregarían a otra nación.²⁰³

²⁰⁰ Philip MacDougall, “The East-Coast mutinies: may-june 1797”, p. 156.

²⁰¹ Pfaff, *et. al.*, “Attaining solidarity in high-risk...”, pp. 15-16.

²⁰² Guttridge, *Mutiny: a history of naval insurrection*, p. 69. Lo que recuerda las frases: “La edad de la razón ha llegado finalmente” (“The Age of Reason is at Length arrived”) y “Largo tiempo habíamos tratando de encontrarnos a nosotros mismos como hombres —ahora lo hacemos— Seremos tratados como tales” (“We had long been endeavoring to find ourselves Men – We now find ourselves so – We will be treated as such”) escritas en un documento dirigido a los delegados de los diferentes buques de la asamblea (sin fecha), TNA, PRO, ADM 1/5125, en Frykman, “The mutiny on the Hermione...”, p. 162.

²⁰³ Véase “Letter from de *Sandwich* delegates...”.

La apuesta era demasiado atrevida, incluso para los propios amotinados. La fatiga la rodeaba. El 9 de junio, cuando el *Sandwich* dio la señal de levar anclas, nadie pareció saber hacia dónde: “algunos dicen que a Holanda, otros que a Francia, y otros a Botany Bay”.²⁰⁴ Aprovechando la confusión, los oficiales del *Leopard*, fieles a su rey, decidieron retomar su buque y, tras perder uno de los suyos y encadenar a los adversarios, izaron finalmente la bandera real. Con el mismo ímpetu, el *HMS Repulse* dirigió su proa hacia su libertad, acosado por los fuegos del *Monmouth* y *Director*. En su escape le siguieron *Ardent*, *Nassau* y otros más. Progresivamente, las tripulaciones liberaron a los oficiales cautivados y apresaron a los amotinados que se resistían, entre ellos, Parker, señalado por la prensa como uno de los principales líderes de aquella “República Flotante”,²⁰⁵ aunque como se vio, en realidad la esencia del movimiento poco tuvo que ver con las ideologías sociales y políticas de la Revolución.

Alguien observaría que mientras uno de los navíos de la flota del Mar del Norte, el *HMS Standard*, navegaba río arriba ondeando los colores realistas, uno de los delegados se pegaba un tiro, quizás imaginando las represalias que le esperaban.²⁰⁶ Otros decidirían escapar, como aquella noche del 14 de junio, en que lo hicieron 14 marineros y 4 infantes de marina del *Inflexible*, así como 8 hombres del *Montagu*.²⁰⁷ Un día después, el motín colapsó. Tras un mes de juicios, cerca de 400 marinos fueron juzgados, y de ellos, 29 fueron ejecutados. Durante los meses siguientes, decenas más fueron encarcelados, y otros tantos azotados y ejecutados de manera pública como ejemplo. Entre estos últimos se encontró Parker, cuyo cuerpo finalmente colgó del palo mayor del *Sandwich*. De los que quedaron, unos fueron llevados prisioneros a Nueva Gales del Sur, Australia,²⁰⁸ y cuando en octubre la flota de Duncan derrotó a la neerlandesa en Camperdown, poniendo fin a su amenaza, como un último acto de clemencia, el Almirantazgo otorgó indultos a los restantes amotinados acusados.²⁰⁹

Se sabe que algunos pocos rebeldes lograron escapar del brazo de la ley, solitarios o en grupos, e incursionaron en la piratería en el canal inglés o formaron parte del corso francés para ir a la caza de mercantes británicos, algunos de ellos, hombres del buque nombrado *Le Président-Parker*. Otros huyeron a Estados Unidos para formar parte de su entonces joven marina, o se enrolaron en la flota de los Países

²⁰⁴ Guttridge, *Mutiny: a history of naval insurrection*, pp. 69-70.

²⁰⁵ A pesar del conocido protagonismo de Parker, al parecer fueron otros delegados de un perfil más bajo quienes en realidad mantuvieron el poder decisivo durante el motín. Ann Veronica Coats y Philip MacDougall, “Introduction, Analysis and Interpretation”, en MacDougall y Coats (eds.), *The naval mutinies of 1797...*, p. 2.

²⁰⁶ Guttridge, *Mutiny: a history of naval insurrection*, p. 70.

²⁰⁷ Pfaff, *et. al.*, “Attaining solidarity in high-risk...”, p. 28.

²⁰⁸ “List of mutineers at the Nore”, TNA, PRO, ADM 3/137; “List of pardoned mutineers sent to Cold Bath Fields prison in preparation of their being sent to the hulks”, TNA, PRO, ADM 1/4173; “Convicts transported, 1787-1809”, TNA, PRO, HO 11/1. Véase Frykman, “The mutiny on the Hermione...”, p. 162.

²⁰⁹ Pfaff, Hechter y Corcoran, “Attaining solidarity in high-risk...”, p. 17.

Bajos.²¹⁰ De cierta forma, la llama seguía viva. El mismo junio, 86 hombres del buque de línea *HMS Pompée* planearon otro motín, pero esta vez la consigna era la paz con los enemigos de Inglaterra. No resistieron más de unos días, en los que su protesta fue apagada y los culpables enjuiciados, dos de ellos colgados.²¹¹ A leguas se divisaba que la tormenta aún no terminaba. Semanas después, la compañía de *HMS Saturn*, en total desacuerdo con la autoridad, conformó un comando paralelo y tras enjuiciar al contra maestre, lo condenaron a muerte. Se alegaron motivos. Congregados, azotaron a un hombre bajo pretexto de ser un “informante”. Finalmente, se auto otorgaron una licencia de tierra y llevaron el buque a puerto, donde poco después fueron arrestados.²¹²

Al siguiente mes, en uno de los buques de la flota mediterránea del almirante Jervis que entonces se hallaba de bloqueo en Cádiz, el *HMS St. George*, la marinería se alzó en rechazo a la sentencia de muerte de tres de sus compañeros acusados de sodomía, la cual, “para su desgracia”, se llevaría a cabo en el propio buque. El motín fue suprimido y tras Corte Marcial, cuatro de los amotinados fueron ejecutados, justo un domingo, antes de los rezos,²¹³ lo que no dejó de escandalizar a varios contemporáneos. Además, de acuerdo a Frykman, como escarmiento del resto de la tripulación, Jervis les ordenó colgar a los dos compañeros acusados de prácticas homosexuales, pues “los tiempos... requerían castigos ejemplares”.²¹⁴ El conde de San Vicente se distinguió desde siempre por su implacable trato hacia cualquier acto de insubordinación, como demostró nuevamente en el verano de 1798 cuando marineros del *Marlborough* (recién llegado de la flota del Canal), irlandeses en estado de abierto amotinamiento y en la negativa de ejecutar la pena capital a uno de sus líderes, fueron inmediatamente sometidos, forzados como de costumbre a realizar aquel acto.²¹⁵ Desde entonces en adelante, esta sería la forma de escarmiento para cualquiera que osara amotinarse. Ese mismo año, alrededor de 50 marineros fueron colgados y otros

²¹⁰ Frykman, “Connections between Mutinies...”, p. 97. Cabe señalar que de igual forma, a su vez, en varias ocasiones amotinados de la flota de guerra neerlandesa se pasaron a la escuadra inglesa.

²¹¹ “Trial of William Guthrie, James Callaway, Thomas Ashley, Robert Johnson, and John Davis”, 20-23 de junio de 1797, TNA, PRO, ADM 1/5339. Véase Frykman, “The mutiny on the Hermione...”, p. 162, y Woodman, *A brief history of mutiny*, pp. 121-122.

²¹² “Trial of John Goody, George Perry, James Dixon, John Farrel (3rd), Thomas Biddle, John Burton, Charles Painter, Joseph Simpson, John Evans, Thomas Kenyon, Luke Eardly, James Pilton, and William Dickinson”, 19-27 de julio de 1797, TNA, PRO, ADM 1/534; véase Frykman, “The mutiny on the Hermione...”, p. 163.

²¹³ Rodger, *The command of the ocean...*, p. 451; Guttridge, *Mutiny: a history of naval insurrection*, p. 74.

²¹⁴ “Trial of John Benson and Philip Francis, 30 June 1797; Trial of John Anderson, Michael McCann, John Hayes (2nd), and James Fitzgerald”, 7 a 8 de julio de 1797, TNA, PRO, ADM 1/5340; “Letter, Admiral Jervis, off Cadiz, 3 July 1797”, TNA, PRO, ADM 1/396. Véase Frykman, “The mutiny on the Hermione...”, p. 163.

²¹⁵ W. V. Anson, *The life of John Jervis, Admiral Lord St. Vincent*, Londres, John Murray, 1913, pp. 198-200.

tantos vigorosamente azotados (con entre 400 hasta 600 azotes).²¹⁶ Se habían acabado las concesiones y otorgamientos, y el gobierno y el Almirantazgo tenían la firme intención de restablecer el orden.

Pero la mano dura no detuvo las insurrecciones, ni en aguas nacionales ni en las estaciones coloniales. La agitación creada por los motines de Spithead y Nore no había desaparecido del todo y los marineros continuaban en su esfuerzo por defender lo que consideraban que su país les debía a cambio de su servicio. Si romper la cadena de la explotación implicaba la violencia, algunos estaban dispuestos a tomar el riesgo. Nuevamente detonaron levantamientos en los navíos de línea *Royal Sovereign*, *Mars*, *Bedford*, *Ardent*, y en buques menores como *Beaulieu* y *Phoenix*, *Calypto* y *Grampus*.²¹⁷ Tampoco los amotinados condenados a prisión parecían darse por vencidos. Se tiene noticia de que los que se hallaban presos en la Casa de Corrección de Marshalsea escaparon y que otros se unieron a los miembros del ala insurreccional del movimiento democrático británico para lanzar una campaña política sobre sus derechos en la prisión de los Campos de Cold.²¹⁸

En las compañías de los buques que navegaban por mares distantes se percibía una extraña y peligrosa inquietud, sobre todo entre la flota de las Indias Occidentales que navegaba por el Caribe. Habrá que recordar que este espacio tropical era especialmente difícil para las tripulaciones, incluyendo a los oficiales, no solo por las condiciones adversas que propiciaban un ambiente insalubre y favorable a las epidemias, sino por la lejanía de las bases del viejo continente y la cercanía a las del enemigo. En estos paisajes, los marineros británicos experimentaron situaciones bélicas particularmente extremas en las múltiples guerras por el territorio americano que sucedieron a lo largo del siglo, y de más reciente memoria, durante su intervención en Saint Domingue (1793-1798). La distante y dura “soledad” debió recordarles lo sucedido en los motines masivos de las flotas en casa, ya porque hubieran participado en ellos o porque aún se escuchaban rumores o recibían tardíamente algunas noticias. Probablemente en muchos aún prevalecía la decepción, el enojo y la frustración que se expandía a la par de las corrientes

²¹⁶ Guttridge, *Mutiny: a history of naval insurrection*, p. 75. Según Frykman en la década de 1790 el número de azotes permitido aumentó considerablemente. Véase “Digest of the Admiralty Records of Trials by Court-Martial, From the 1st January 1755 to 1st January 1806, Fifty-one years”, vol. IV, TNA, PRO, ADM 12/2; en Frykman, “The mutiny on the Hermione...”, p. 174.

²¹⁷ Woodman, *A brief history of mutiny*, p. 123.

²¹⁸ “Letter, William Cruchley to the Duke of Portland”, 27 July 1797, TNA, PRO, PC 1/44/156; “Entry book for Admiralty prisoners, 1773–1799”, TNA, PRO, PRIS 11/15; “List of pardoned mutineers sent to Coldbath Fields prison in preparation of their being sent to the hulks”, TNA, PRO, ADM 1/4173; “Statement of Thomas Aris” y “Second examination of Thomas Aris, 14 January 1799”, “Middlesex proceedings of the General Quarter Sessions in the month of January 1799 respecting several matters relating to the House of Correction for the said county and certain prisoners confined in that prison”, LMA, MA/G/GEN/450; véase Frykman, “Connections between mutinies...”, p. 96.

marinas, mientras los navegantes surcaban los rincones del mundo. Seguramente, sentimientos como los que prevalecen en la letra de una canción hallada entre los documentos del *Repulse*:

*If liberty be ours, O say,
Why are not all protected,
Why is the hand of ruffian sway,
'Gainst seaman thus directed;
Is this your proof of British rights?
Is this rewarding bravery?
O shame! to boast your tar's exploits,
Yet dooms those tars to slavery.*²¹⁹

Bajo esta oleada de emociones contradictorias, en septiembre, aconteció un motín teñido de una violencia nunca antes documentada en la marina de guerra británica. No hacía mucho, en julio, que algunos marineros del *HMS Marie Antoinette*, al mando del oficial de intendencia Jackson, habían asesinado a un lugarteniente y a otro oficial al arrojarlos por la borda, además de apresar a otros y a la tripulación que les eran leales y llevar el navío al puerto francés de Gonaives, Saint Domingue para entregarlo a Francia. Sin tregua, los amotinados fueron perseguidos hasta el cansancio, incluso uno de ellos, William Jacobs, fue arrestado dos años después y colgado, exhibido su cuerpo como advertencia.²²⁰ Pero algo más terrible estaba aún por verse. A bordo de la fragata *HMS Hermione*, en su navegación por el Caribe, se agitaba un ambiente viciado por la furia y la intransigencia llevadas al extremo por su capitán Hugh Pigot, considerado por recientes autores como un megalómano que tendía a transformar la menor infracción disciplinaria en técnicamente un motín.²²¹

Así, cuando uno de sus guardiamarinas se rebeló a sus órdenes, lo mandó azotar enérgicamente. Apenas comenzaba el drama. Días después, Pigot explotó en ira contra los gavieros que hacían maniobras en la jarcia, ordenándoles bajar inmediatamente, entre gritos y maldiciones por su aparente “lentitud”, y amenazándolos con azotar al último en aterrizar en cubierta. En el apurado descenso, tres hombres

²¹⁹ “Si la libertad fuera nuestra, digan, / ¿Por qué no están todos protegidos? / ¿Por qué es la mano del rufián que domina, / la que se dirige contra el marinero?, / ¿Es esta tu prueba de los derechos británicos?, / ¿Es esto gratificar la valentía? / ¡Oh, vergüenza! vanagloriarte de las hazañas de los humildes, / sin embargo, condenarlos a la esclavitud”. “The Tender’s Hold”, TNA, PRO, ADM 1/727; véase Frykman, “The mutiny on the Hermione...”, p. 171.

²²⁰ David J. Hepper, *British warship losses in the Age of Sail, 1650-1859*, Rotherfield, Jean Boudriot, 1994, p. 84.

²²¹ Woodman, *A brief history of mutiny*, p. 125. El autor considera además, que Pigot tenía una personalidad sádica.

sufrieron de una caída que les causó la muerte. Visiblemente irritado y sin una aparente conciencia de su papel en aquella tragedia, ordenó azotar con cuerdas indistintamente al resto de la tripulación, que se mantenía absorta. Acto seguido, hizo que los cuerpos de los difuntos fueran arrojados por la borda sin mayor ceremonia. Por si fuera poco, al día siguiente castigó en cubierta a 12 o 14 hombres,²²² desencadenando la tempestad que conmovería los cimientos de la oficialidad británica. No pudiendo soportar más, la tripulación rompió en motín y asesinó a Pigot brutalmente, así como a su asistente, a tres tenientes, al sobrecargo, al cirujano, a un guardiamarina, al patrón de bote y al teniente de infantería. A continuación dieron rienda suelta a los excesos. Robaron pertenencias de los oficiales y bebieron grandes cantidades de alcohol.²²³ Pero no todos los oficiales fueron víctimas de la furia contenida de aquellos y algunos fueron sometidos a un juicio llevado a cabo en cubierta, donde se exhibieron sus crímenes y méritos y, tras votación, se les dictó sentencia.²²⁴ A última hora, comprobando su extrema audacia, los amotinados decidieron conducir el barco al puerto español de La Guayra, Caracas, para entregarlo a sus autoridades, después huyeron dispersos por aquel territorio.²²⁵ Pese a la forma en que se llevaron a cabo los actos, incluyendo la improvisada Corte Marcial, que a decir de Frykman asemejó un tribunal revolucionario, en realidad, como él mismo afirma, poco tuvieron que ver con una ideología socio-política determinada. Su proceder parecía más un acto espontáneo ante el hartazgo y el rencor acumulados.

Cada cierto tiempo volvían a repetirse motines aislados con las características habituales, y aunque aparentemente las rebeliones masivas se habían apagado, como ocurre con una explosión cuya mayor energía comienza al centro y se va liberando en intervalos, hasta disolverse poco a poco, todavía se percibían ecos de lo sucedido, sobre todo en los puestos británicos lejanos. Poco mencionado en la historiografía fueron los motines de la flota de la estación sudafricana de Colonia del Cabo (Buena Esperanza)²²⁶ en octubre del mismo 1797. Tardíamente arribaban las noticias sobre lo acontecido en Spithead y Nore, y sin aparentemente noticia de su desenlace. A tan solo dos días, la compañía del *HMS Vindictive*, anclada en Table Bay, comenzaba a mostrar síntomas de descontento. Cinco días después, en la Bahía de Simon, a bordo del *Tremendous*, *Trusty*, *Imperieuse*, *Brave*, *Battlesnahe*, *Star*, *Euphrosyne*, *Chichester* y *Suffolk*, las compañías colgaron sus chaquetas de los mástiles, expulsaron a los oficiales no

²²² "Statement of service," NMM, BGR/12 y "John Mason's confession", TNA, PRO, ADM 1/248; véase Frykman, "The mutiny on the Hermione:...", p. 165.

²²³ James, *The naval history of Great Britain...*, pp. 102-104.

²²⁴ Frykman, "The mutiny on the Hermione:...", p. 165. Por ejemplo, el guardiamarina que había sido humillado por Pigot fue perdonado de todo cargo.

²²⁵ A lo largo de los años, algunos de los amotinados fueron apresados y castigados por sus crímenes. Algunos fueron perseguidos, enjuiciados y ejecutados incluso todavía en 1806. James, *The naval history of Great Britain...*, p. 104

²²⁶ De recién establecimiento, el puesto militar fungió como punto estratégico durante las guerras contra Francia.

deseados, nombraron delegados y enviaron un manifiesto que exponía principalmente quejas sobre la baja calidad y cantidad de la comida y el maltrato por parte de la oficialidad:

La gente de este escuadrón ha escuchado algo sobre la conducta de la flota de Su Magestad en Inglaterra y la medida que ha tenido lugar en consecuencia con respecto al subsidio adicional para la paga y provisiones, pero como no esperamos que ustedes hallan recibido ninguna inteligencia oficial de cómo actuar en la ocasión, no esperamos que esas regulaciones tengan lugar hasta que el tiempo llegue, y estamos determinados a esperar con paciencia el evento.²²⁷

En contra de la disposición de algunas autoridades que proponían el uso de la fuerza para apagar la sublevación, el almirante Thomas Pringle recomendó entablar negociaciones, de manera que se procedió a escuchar a los hombres, con la promesa de revisar sus demandas y llevar a Corte Marcial a los oficiales que lo merecieran. Entretanto, tras su comisión en alta mar, el *Sceptre*, *Raisonable* y *Jupiter* arribaron a puerto con claras pretensiones de sublevación, aunque inmediatamente las autoridades procedieron a apagar su ímpetu. Pero cuando más tarde se entablaron los juicios contra los oficiales acusados de opresión, la corte fue insultada por uno de los marineros, quien fue llevado a prisión, lo que provocó un nuevo rompimiento en las tripulaciones del *Tremendous*, *Sceptre* y *Battlesnake*. Esta vez las autoridades decidieron dejar a un lado el *parley* y amenazaron con abrir fuego a los buques. Bajo esta advertencia se obligó a los insubordinados a dimitir y entregarse. 22 de los líderes del segundo motín fueron conducidos a Corte Marcial y en consecuencia algunos de ellos colgados. Así terminó lo que pareció ser el último atisbo de la explosión de motines colectivos en la *Royal Navy* que comenzara en abril.²²⁸

En los años siguientes, una serie de motines “aparentemente” aislados se distinguieron por su intención de escapar de las cadenas de la marina de guerra británica.²²⁹ Concretamente, a algunos se les identificó con cierto “complot” de irlandeses radicales. Desde 1796, el movimiento de rebelión en aquella isla, era alimentado por el viento de los ideales revolucionarios franceses, y apoyado por aquel gobierno, se expandía rápidamente por el territorio. El intento fallido de desembarcar en Bantry Bay, Irlanda en diciembre de 1796, así como el asalto final de una expedición francesa al noroeste en agosto de 1797, sin

²²⁷ Cita de dicha petición, tomada de David Featherstone, *Resistance, space and political identities: the making of counter-global*, Chichester, John Wiley & Sons, 2008, p. 102.

²²⁸ George M. C. Call Theal, *History of South Africa. From 1795 to 1872*, Londres, George Allen & Unwin LTD, 1902, pp. 42-44.

²²⁹ Aunque hubo casos contrarios, como el de *HMS Temeraire*, cuya tripulación en 1801 solo deseaba quedarse en casa tras años de servicio. Su desesperación era tal que amenazaron a las autoridades con volar el buque si se les obligaba a navegar a las Indias Occidentales. Seis de ellos fueron enjuiciados y finalmente ejecutados. Sam Willis, *The fighting Temeraire: legend of Trafalgar*, Londres, Quercus, 2010, p. 167.

olvidar los pasados motines masivos de la flota, específicamente los de Nore, en el cual algunos de sus líderes fueron identificados como irlandeses (entre ellos Parker), habían provocado un ambiente de amplio temor y sospecha institucional hacia cualquier atisbo de posible rebelión en las flotas que tuviera tintes políticos concretos. Se sabe que en 1796, uno de los principales líderes de los Irlandeses Unidos, Wolfe Tone, dirigió un discurso a los marineros irlandeses de la *Royal Navy*, en el siguiente tono:

[..] Ustedes están a bordo de la marina británica. Seguramente serán llamados a inmediatamente tomar las armas contra su tierra nativa, y la parte que deberán tomar en esta grande ocasión es de la mayor importancia. Espero y confío que actuarán tal como lo hacen los valientes marineros e irlandeses honestos... Recuerden que Irlanda es ahora una nación independiente. No son más los súbditos del rey de Inglaterra; son al mismo tiempo una gran mayoría de aquellos que comandan su flota, en la proporción de al menos dos a uno. ¿Que los detiene a inmediatamente tomar cada buque mientras navegan, navíos de guerra, de las Indias o mercantes, izar la bandera irlandesa y dirigirlos a los puertos de Irlanda? Tienen el poder, si no es que la inclinación [...].²³⁰

Las autoridades británicas percibían una oscura intención en el aire. Los pasados sucesos sangrientos en el *Marie Antoniette* y *Hermione*, entre cuyos amotinados había algunos de origen irlandés, hicieron pensar al almirante Sir. Hyde Parker, entonces al mando de la estación de las Indias Occidentales, que detrás de ello y otras provocaciones como las de Spithead, hubo maquinaciones irlandesas.²³¹ Esta suposición era compartida por otros de sus contemporáneos y encontró mayor justificación entrando el año de 1798, cuando de forma semejante, pero menos sangrienta, nuevamente la tripulación del *Defiance*, incluyendo marineros e infantes de marina, se amotinó en Spithead. En esta ocasión, sin embargo, la insurrección fue detenida a tiempo por marineros realistas que informaron a las autoridades de “un grupo de Irlandeses Libres y Unidos que habían jurado llevar el buque a Brest para entregarlo a los franceses y asesinar a cualquier oficial u hombre que intentara impedirselo”, y después “matar y destruir a los protestantes”. Que estas fueran las verdaderas intenciones de los potenciales sublevados es un misterio, pero lo cierto es que el asunto terminó muy mal, y sin poder cumplir sus amenazas, 25 irlandeses fueron arrestados, enjuiciados y, excepto uno de ellos, todos colgados.²³² Poco después, el descubrimiento de un grupo de 8 comisionados, 37 marineros y 11 infantes de marina a bordo del *Caesar*, dispuestos a armar un motín, fue considerado como una evidencia más de la existencia de una conspiración para llevar buques a

²³⁰ Citado en Gill, *The naval mutinies of 1797...*, pp. 331-332.

²³¹ Guttridge, *Mutiny: a history of naval insurrection*, p. 76. Sin embargo, en su estudio sobre el motín de *Hermione*, Frykman no encuentra que haya habido algún monopolio especial por parte de radicales irlandeses, ni ningún tipo de intención política revolucionaria. Frykman, “The mutiny on the *Hermione*...”, p. 172.

²³² Woodman, *A brief history of mutiny*, p. 120.

Francia en apoyo a la causa de independencia. Entonces corría el rumor de que alguno de ellos había dicho que no moriría “hasta nadar en sangre inglesa”.²³³ Por estos episodios es que con anterioridad se hizo referencia a motines “aparentemente” aislados, pues según se advierte, aunque las rebeliones del *Defiance* y *Caesar* no ocurrieron al mismo tiempo, ya que fueron desenmascaradas antes de que así ocurriera, tal parece que ambas formaban parte de un plan mayor que involucraba a más buques. Probablemente esto tenga relación con que en ese mismo año, alrededor de 60 marineros e infantes de marina irlandeses fueron arrestados bajo sospecha de haber planeado motines, no solo en los buques mencionados, sino en dos más de la flota del Canal: *Captain y Glory*,²³⁴ y en la escuadra del conde de San Vicente: *Princess Royal* y el ya mencionado *Marlborough*, entre cuya marinería amotinada se hallaba un grupo importante de irlandeses que obligaron a su capitán a dimitir, por lo que poco después este, envuelto en vergüenza, se pegó un tiro. Tras la detención de este último grupo, para lo que se desplegó una espectacular operación en la cual los buques de San Vicente rodearon el navío, amenazando con hundirlo si no cumplían sus órdenes, en palabras del mismo almirante: “la disciplina fue preservada”.²³⁵ La relación de estos últimos motines con un proyecto subversivo radical es innegable, sin embargo, la evidencia aún es insuficiente para acertar hasta qué grado los irlandeses fueron un elemento detonante de los motines de los años 1797 y 1798.²³⁶

Lo cierto es que no todos los que anhelaban huir de la *Royal Navy* llevaban una bandera verde con un arpa en sus corazones. Entre 1800 y 1801, las compañías de los *HMS Danae*, *HMS Albanais* y *HMS Gaza* tomaron de igual forma el mando de sus buques para dirigirse a puntos lejanos del alcance británico. El primero, cuya tripulación se componía de hombres de distintos orígenes, algunos “americanos” y franceses reclutados contra su voluntad, hartos del uso de látigo y la falta de disciplina, decidieron navegar a Brest; los segundos entregaron el navío como motín a los españoles en Málaga, a cambio de su libertad, y los últimos se fugaron a Italia.²³⁷ Huir de sus navíos y de sus países a veces era cuestión de suerte. Frecuentemente, los hombres que ansiaban su libertad, escogían conscientemente el bando que tomarían, o simplemente soñaban con ello, como John Daley, sargento de marina del *HMS Thames*, quien deseaba

²³³ *Loc. cit.*

²³⁴ Véase Christopher Doorne, “A floating Republic? Conspiracy Theory and the Nore Mutiny”, en MacDougall y Coats (eds.), *The naval mutinies of 1797...*, p. 184.

²³⁵ Woodman, *A brief history of mutiny*, pp. 120-121.

²³⁶ Christopher Doorne, “A floating Republic? Conspiracy theory and the Nore Mutiny”, en MacDougall y Coats (eds.), *The naval mutinies of 1797...*, p. 184.

²³⁷ Frykman, “The mutiny on the Hermione...”, p. 176. Véase también para *Danae* a Woodman, *A brief history of mutiny*, pp. 139-141.

poder desertar algún día hacia el lado francés, con la utópica idea de que ahí no recibiría azote alguno.²³⁸ Se trataba de reacciones extremas ante condiciones de vida y trabajo extremas. En aguas solitarias, cualquier intento de protesta ante las autoridades correspondientes, fuese por motivos justos o no, era prácticamente imposible; lo que daba pie a que los inconformes tomaran decisiones inconvenientes y acabaran arrojando a sus oficiales por la borda y condujeran el barco a algún puerto extranjero. Según parece, este tipo de sediciones con fines de escape, eran frecuentes entre los buques mercantes o corsarios durante las operaciones distantes, y habían sido prácticamente desconocidos en la marina de guerra hasta entonces,²³⁹ exceptuando el caso singular del *HMS Chesterfield*, cuando anclado en el cabo Coast Castle en África en 1748, el primer lugarteniente Samuel Couchman instigó al lugarteniente de marinos a proclamarse comandante y hacerse a la mar con la intención de volverse piratas.²⁴⁰

Conscientes del desenlace del motín de Nore y las consiguientes acciones del Almirantazgo para suprimir cualquier levantamiento en la flota del Mar del Norte, las opciones de estos amotinados-desertores de “hacer justicia” por sus propias manos estaban determinadas por la posibilidad de desaparecer en algún rincón de territorio neutral o enemigo, principalmente en las colonias americanas. Sin embargo, para desgracia de muchos de ellos, como se vio, a pesar de salirse con la suya por un tiempo, fueron perseguidos a lo largo de los años hasta ser finalmente apresados y ejecutados. Al iniciar un nuevo siglo, la actitud del Almirantazgo se volvió más severa y disciplinada, no en balde era encabezado por, nada más ni nada menos, que el conde de San Vicente.²⁴¹ Coincidencia o no, a partir de entonces los motines fueron más raros y nuevamente sucesos aislados.

Se puede concluir que la mayor parte de los motines en la *Royal Navy* durante el siglo XVIII sucedieron de manera aislada y en periodos de guerras internacionales, pero también en menor medida en periodos de paz. Según un recuento de los sumarios de las Cortes marciales realizado por el filósofo-historiador Jeffrey Duane Glasco, la mayor parte de los motines o incidentes de motines sucedieron durante las Guerras Revolucionarias Francesas, entre 1793-1799 (379 motines y 127 incidentes), seguido de la Guerra de Independencia de las Colonias Norteamericanas (79 y 31), la Guerra de los Siete Años (63 y 42); y dos periodos de paz, entre 1764-1777 (20 y 13) y 1784-1792 (16 y 10) respectivamente.²⁴² Aunque en menor

²³⁸ Frykman, “Seamen on late eighteenth-century...”, p. 85.

²³⁹ Rodger, *The wooden world...*, p. 238.

²⁴⁰ Guttridge, *Mutiny: a history of naval insurrection ...*, pp. 6, 10-11.

²⁴¹ Aunque el conde estableció paralelamente una política para tratar de rebajar algunos de los agravios de las tripulaciones en cuanto a mejoras en la salud (ropas limpias, jabón para su higiene personal y limpieza y ventilación en los buques). Glasco, “‘We are a neglected set’...”, p. 583.

²⁴² Glasco, “‘We are a neglected set’...”, p. 573.

número, los motines masivos fueron a gran escala e implicaron un gran conjunto de buques. Esencialmente, los sucesos de 1797 reunieron a más de treinta navíos, principalmente de línea de 3ª clase, y fragatas de y 2ª clase, seguidos de 6ª, 4ª y 1ª clases, y fragatas menores, balandras, corbetas, así como algún crucero y navío-bodega; y a diferencia de los estallidos de la marina de guerra francesa, que formaron parte de una revolución popular, aunque ocurrieron básicamente estando en puerto, ninguno traspasó los horizontes marítimos hacia los arsenales y al interior de la sociedad de las villas.

El principal foco de estallido de motines aislados y colectivos fue Plymouth, puerto de partida de las flotas que se dirigían a las Indias Occidentales (geografía que como se recordará por mucho tiempo guardó el recelo de las tripulaciones debido a su lejanía y peligrosidad); seguido de Portsmouth, principal ancladero de actividades navales, donde se localizaban las autoridades y adonde solían regresar los navíos tras sus comisiones para ser pagados y reorganizados. No es difícil adivinar porqué ambos puertos fueron el centro de reunión de la marinería inconforme. Mientras que las bases de las flotas de guerra de Spithead, en Portsmouth, y Nore en la entrada al Támesis, concentraron los motines masivos de 1797, el primero, lugar principal de agrupación de la flota del Canal encargada de defender las aguas inglesas y la segunda, el área de anclaje de navíos que venían de diversas latitudes, pero principalmente de la flota del Mar del Norte, comisionada para el bloqueo de los puertos neerlandeses. No hay que olvidar que algunos motines aislados ocurrieron asimismo en puertos de Irlanda y Escocia, en el Mediterráneo y Pacífico, así como en estaciones en el Caribe y África.

En cuanto al perfil de los amotinados, éstos eran principalmente marineros, gran parte con muchos años de servicio y, sobre todo en las rebeliones a gran escala, fueron dirigidos por marineros de primera y oficiales menores. Al igual que en los motines franceses, las quejas manifiestas se relacionaban con la conducta de las autoridades, consideradas déspotas y autoritarias, seguido de la falta de pago. Aunque también hubo otras repetitivas sobre los permisos, la alimentación, la enfermedad o por las condiciones del navío, y en menor medida por la vestimenta, sobrecarga de trabajo o la repartición del dinero de presas. La gran diferencia con los motines masivos franceses es que los británicos demostraron estar mejor organizados, contando con un mayor número de navíos y hombres de apoyo; lo que se sobrentiende debido al estado de caos social y confusión de autoridad por el que atravesaba Francia, mientras que los movimientos de las flotas de guerra británicas no fueron originados por ningún movimiento social o político externo, ni generaron disturbios en su población terrestre. Sin embargo, a diferencia de la nación francesa, exceptuando alguno que otro caso aislado y las rebeliones de Quiberon que terminaron con la intervención del brazo de hierro de la República, las autoridades británicas y específicamente el Almirantazgo,

mostraron una mayor intolerancia y uso de la fuerza para resolver la mayoría de las rebeliones y castigar a los involucrados. Como resultado, a lo largo de la centuria, un gran número de hombres fueron sentenciados a muerte, azotados o en menor medida llevados a prisión por esta causa. Pocos fueron los desenlaces en los que se resolvieron las quejas y los momentos en que hubo arreglos internos, favorecidos porque los motivos de inconformidad eran una mala alimentación o el vestir ropas harapientas. Empero, no se puede olvidar la gran “accesibilidad” y cautela que en general demostró la autoridad ante la insurrección en Spithead, lo que se reflejó en los términos de la resolución pacífica, incluso festiva, del conflicto. No obstante, permanece la duda de cuál hubiera sido la respuesta del Estado si la prensa no hubiera intervenido y sin la presión de la sociedad inglesa, pues la línea que la institución británica mostró hacia la rebeldía a lo largo del siglo XVIII, fue indudablemente enérgica y determinante.

Rebeliones en las escuadras españolas: fragmentos del declive de un extenso Imperio militar

Los españoles, ha dicho el historiador de la revolución hispanoamericana, desenterrando una sentencia antigua; los españoles son demasiado fieros para estar mucho tiempo unidos.

Cesáreo Fernandez Duro, *Armada Española*, Tomo IX

Cuando se trata de motines en la marina española, frecuentemente la memoria remite a célebres episodios ocurridos durante los primeros viajes de exploración transoceánica y de conquista de nuevos territorios: el de descubrimiento de la ruta atlántica occidental de Cristóbal Colón en 1492, cuya dilatación provocó un conato de motín que casi culmina con los anhelos del Almirante; la expedición de Fernando de Magallanes en 1520 a la búsqueda del estrecho americano que comunicaba ambos océanos, en la que por poco pierde la vida a manos de su propia compañía; o la que emprendió Pedro de Ursúa en 1560 con el anhelo de hacer realidad la leyenda de El Dorado y que culminó con su asesinato tras una sublevación encabezada por Lope de Aguirre. Tampoco se puede olvidar que Hernando de Grijalva (1536-1537) fue muerto durante una rebelión mientras navegaba con el fin de abastecer a Francisco Pizarro en Perú con provisiones desde México; o que la incursión militar en las Molucas, comandada por Gómez Pérez Dasmariñas, concluyó dramáticamente con la muerte del gobernador a manos de la tripulación amotinada antes de arribar, lo

que obligó a la cancelación de la operación.²⁴³ Asimismo, durante la sublevación de la tripulación a bordo del *San Jerónimo* en 1567, en su navegación desde Acapulco hasta Cebú con fines de socorrer a Legazpi, el sargento mayor asesinó al capitán Pedro Sánchez Pericón y a su hijo de 25 años Diego, alférez mayor de la compañía.²⁴⁴

Las motivaciones detrás de las sublevaciones en estas empresas fueron el resultado de condiciones especialmente difíciles de las navegaciones largas, en regiones desconocidas o poco conocidas por los europeos, con escasos recursos humanos y un avituallamiento inadecuado. Caso aparte, en la historiografía y archivos se pueden encontrar motines menos conocidos durante el XVI en las escuadras de guerra en las diferentes regiones de acción del reino de España, en gran medida motivados por la falta de paga.²⁴⁵ En los próximos dos siglos, los motines populares, por motivos numerosos, no les fueron ajenos al Estado español, siendo una constante entre las poblaciones de sus provincias y colonias,²⁴⁶ así como en sus flotas,

²⁴³ Marina Alfonso Mola y Carlos Martínez Shaw, "La exploración española del Pacífico en el siglo XVI", en A. Sánchez de Mora (coord.), *Pacífico: España y la aventura de la Mar del Sur*, Madrid, Secretaría General Técnica del MECD. Subdirección General de Documentación y Publicaciones, 2013, pp. 137, 179.

²⁴⁴ Véase "Informe de Juan Martínez, tripulante de la nao San Jerónimo desde Acapulco hasta su llegada a Cebú y los motines que ocasionaron la muerte de su capitán Pedro Sánchez Pericón", 25 de julio de 1567 (Copia de Martín Fernández de Navarrete, 30 de abril de 1794), AMN 0126, DH, Expediciones desde 1519 hasta 1697, tomo II, ms. 0142/001. Como complemento sobre detalles de soldados a bordo del *San Jerónimo* se recomienda de Luis Muro, "Soldados de Nueva España a Filipinas (1575)", *Historia Mexicana*, vol. 19, núm. 4, abril-julio de 1970, pp. 466-491.

²⁴⁵ Fernández Duro, por ejemplo, menciona los de la tripulación de una flota de 15 galeras en Alicante en 1525 y otros en el periodo de las guerras de Italia, como las compañías de Lope de Figueroa y Vicente Castañola en el puerto de Siracusa, Italia en 1559 (compuestas de bandidos de Sicilia). Véase Fernández Duro, *Armada española...*, Tomo I, p. 141 y Tomo II, p. 22. Asimismo, menciona la rebelión que estalló al grito de "¡paga, paga!" entre la compañía de Santander a cargo de Pedro Valdés en 1574; *ibid.*, Tomo II, p. 292. En los archivos españoles se pueden encontrar casos como el liderado por el maestre de navío Simón Lorenzo en 1537 (debido al bajo salario y falta de paga), así como el del maestre Gaspar Rótulo al que se refiere sin más detalles Francisco Tello, tesorero de la Casa de la Contratación, en una carta dirigida al rey en la misma fecha, AGI 22.15.1121, I, 1092, N.232. Los motines eran comunes entre los infantes de marina embarcados, como ejemplos se puede citar el de la escuadra de Juan de Saavedra en el puerto de Havre, Canal de la Mancha, en 1589; Fernández Duro, *Armada española...*, Tomo III, p. 49; o el de la galera *Angela* en su trayecto a Berbería en 1543, AGS 2.11.624, CRC, 660, exp. 3.

²⁴⁶ Desde los prácticamente desconocidos, véanse "Autos hechos en el Consejo sobre el tumulto y motín formado por algunos vecinos de la villa de San Vicente de Alcántara el día 29 de Agosto de 1720 contra la villa de Valencia de Alcántara (Cáceres) sobre mutación de los mojones que dividen los dos términos", AHN 1.1.5.9.2, C, 26869, exp.3; "Carta nº 1073 de Manuel de Amat y Junyent, virrey de Perú, a Julián de Arriaga, Secretario de Marina e Indias", Lima, AGI 22.9, 653, núm.87, sobre lo ocurrido en la provincia de Huamachuco, Obispado de Trujillo en 1775, contra dos corregidores donde hubo algunas muertes; "Pleito de Don Miguel José de Azanza Intendente Corregidor de la ciudad de Salamanca y su tierra contra los que resultaren culpados del motín que tuvo lugar las noches del 17 y 18 de mayo de 1789 en la villa de Balilafuente (Salamanca) [...]", ARCHV 5.12.7, SC, Caja 279, 3; "Pleito de el marqués de Castroserna, conde de Adanero, con los vecinos de la villa de Medina del Campo (Valladolid) sobre residencia, motín y otros excesos" (1732-1755), ARCHV 5.11.1.2, PL, Alonso Rodríguez (F), Caja 2719, 1; hasta el célebre Motín de Esquilache (Madrid, 1766): "Real Provisión de Carlos III por la que deroga todo fuero privilegiado en causas de tumulto, motín, conmoción o desorden popular, sujetando estos excesos al conocimiento de las justicias ordinarias", Priego, SNAHN 86.1.8.1, C.16, D.30; solo por mencionar algunos.

especialmente durante los periodos bélicos.²⁴⁷ Como parte de la voráGINE de inquietud popular que caracterizó aquellos tiempos, se hallaban los grupos militares de los distintos emplazamientos del viejo y nuevo continente,²⁴⁸ incluyendo a la infantería de marina y soldados que viajaba en las galeras y buques transoceánicos, cuyas rebeliones fueron provocadas por motivos que en general compartieron con las tripulaciones marineras: las duras condiciones de vida, plagadas de carencias y peligros, y sobre todo, el problema de los sueldos.²⁴⁹ Este último motor de sedición lo tenía muy presente la Corona, no en balde las Ordenanzas de 1748 sentaban que:

Todo individuo de la guarnición, o tripulación deberá recibir su dinero, o ración con que se le socorriere en el día, en atención a que cuando no se les da el todo de lo que por Ordenanza les corresponde, habrá motivos que lo embaracen, y que siempre les queda recurso para satisfacción del agravio que se les hiciera: y si alguno lo rehusare, será castigado, y si se valiere de palabras, o demostraciones sediciosas, que puedan ser causa de motín, será condenado a muerte.²⁵⁰

Si bien en cuanto a motines de las guarniciones en las estaciones españolas se tiene información detallada en la historiografía que trata las regiones europeas e hispanoamericanas de los siglos XVI al XVIII, cuando se trata de rebeliones específicas de la marina de guerra, existen ejemplos velados, apenas mencionados. Esto se debe a que en los archivos se encuentran realmente escasos testimonios, pero también probablemente a que en la mayoría de los sucesos no fueron comunicados oficialmente a la administración, como vimos que ocurrió en la marina francesa y en menor medida en la británica, ya fuese para restarles importancia o para no demeritar la autoridad de los oficiales al mando. Aun así, para el siglo XVIII, se pueden encontrar ejemplos que ilustran las diversas problemáticas de la marina de guerra española con respecto a la disciplina y orden de sus compañías, en las que como veremos más adelante, los soldados e infantería de marina jugaron un papel destacado.

²⁴⁷ Según Marchena, los motines fueron más comunes en la flota indiana y en el Atlántico norte que en el área mediterránea, debido a que la diferencia entre las dos empresas era abismal en muchos sentidos. Marchena Giménez, "La vida y los hombres de las galeras de España...", p. 305.

²⁴⁸ Como el motín de los soldados del presidio de Veracruz en 1688, Junio 19 de 1688, AGN, IC, GV, RCOD (100), vol. 22, exp. 65, 3 ff; de la guarnición de Santo Domingo en 1758, AGN, IC, GV, RCOD (100), vol. 234, exp. 283; o el "Motín de las tropas en Quito y represión del mismo", 1767, Quito, AGI 22.12.13.9.1, 239, núm.1.

²⁴⁹ Algunos casos durante el siglo XVII: "Papeles acerca de un motín de los soldados de un navío en Alicante: mataron a un capitán", tras lo cual se hicieron a la vela hacia Cartagena, ACA 1.1.3.5, CA, leg. 0580, nº 036, 10 ff; o el motín en mayo de 1687, de 160 soldados en la Armada de Barlovento anclada en Veracruz, a causa de "ser pocos" sus pagos, AGN, IC, GV, RCOD, v.22, exp. 15.

²⁵⁰ Tratado quinto, título cuarto, artículo 1, XVI, *Ordenanzas de su Majestad para el gobierno militar...*, Parte Primera, pp. 291-292.

Uno de los primeros motines de los que se tiene conocimiento al iniciar la centuria, implicó la rebelión de prácticamente toda la oficialidad y marinería de dos galeras de la flota mediterránea. Durante la campaña de recuperación de Barcelona en 1706 (Guerra de Sucesión Austriaca), sitiada la plaza de Orán por los moros, se pidió auxilio al cuatralbo (jefe de galeras) caballero de Alcántara, don Luis Manuel de Lando y Fernández de Córdoba, conde de Santa Cruz de los Manueles. Este, desde Cartagena dispuso dos escuadras para llevar armas, alimentos y otras necesidades a los sitiados, pero de manera sorpresiva, en vez de dirigirse a Berbería se “entretuvo en la costa”, dando tiempo a que de Altea (Alicante) salieran navíos ingleses, a los que se entregó. Solo los capitanes de ambas galeras y un tercer oficial se resistieron, y por lo mismo, fueron apresados por los “rebeldes”, si es que así podría llamárseles. Según el marqués de San Felipe, dicho caballero “estaba ya corrompido de varias promesas”, pues a él y a los demás oficiales se les había ofrecido ascensos de grado, mientras que a la marinería su “libertad” (probablemente licencias),²⁵¹ lo que reclamaban no haberse cumplido. Seguramente por ser perpetrado por un oficial noble, con apoyo de otros de igual linaje, al acto prefirió llamársele “traición”. Pese a la gravedad de esto último en términos de leyes de mar y guerra, ninguno de los implicados fue castigado, sino todo lo contrario, y se tiene noticia que durante los años siguientes el conde recibió todavía más títulos.²⁵²

Fuera de este singular acto de rebeldía, los demás de los que se tiene noticia fueron por motivaciones más tradicionales. En octubre de 1720, en medio de la misión de desalojar a los franceses de Mobile, *Massacre* (Isla Dauphin), Pensacola y otros territorios ocupados en el marco de la Guerra de la Cuádruple Alianza, unos 100 marineros y soldados de los buques al mando de don Francisco Javier Cornejo, anclados en la Habana, se amotinaron por falta de pagos, los cuales no llegaban desde Veracruz. Según Jacobo de la Pezuela, los hombres ya llevaban tiempo amenazando con dedicarse al pillaje para cubrir sus deudas, además de que se portaban negligentes en el servicio e irrespetuosos con sus maestros y oficiales. Si los oficiales les advertían de las penas señaladas en las ordenanzas, éstos respondían perspicazmente que esta también “mandaba que se les pagara”. Al no ver resueltas sus quejas, al fin decidieron apoderarse de algunos botes y desembarcaron en la isla, buscando refugio en la iglesia de Jesús del Monte. Como resultas, el gobernador envió dos compañías que se apostaron fuera del templo para evitar que los rebeldes recibieran “subsistencias”. Si bien el propio Cornejo intervino prometiéndoles que no serían

²⁵¹ Fernández Duro, *Armada española...*, tomo VI, pp. 75-76. Aunque según Fernández Duro, existen documentos oficiales por los que el anterior rey, Carlos II, le confirió los títulos deseados: la capitanía general de las galeras de España; esto es, capitán de mar y guerra por Real Cédula del 9 de marzo 1698 y una confirmación en 1700.

²⁵² Véase Francisco de Paula Pavía, *Galería biográfica de los generales de Marina*, Madrid, Imprenta J. López, 1873.

castigados si cejaban en su desobediencia, el gobernador, dispuesto a no permitir más desórdenes, mandó enjuiciarlos, tras lo que los cabecillas fueron condenados a muerte.²⁵³

La falta de paga también llevó a que en noviembre de 1733, detonara otra rebelión entre los marineros y soldados del *Incendio y Potencia* (alias *Blandón*), navíos a cargo del capitán don Ignacio Dauteüil, entonces en campaña de corso. Los inconformes exigieron a las autoridades de Cartagena de Indias el adelanto de sus sueldos antes de zarpar a España, lo que se decidió otorgárseles a fin de apagar el motivo de indisciplina. Pero las autoridades no cejaron ahí, y a modo de lección, apresaron y castigaron a la cabeza del motín y a sus cómplices, a fin de contener “la libertad con que los equipajes de los navíos de guerra han dado principio al intentar levantamientos en ellos”.²⁵⁴ Y es que al igual que ocurrió en las demás marinas de guerra, el problema del pago tuvo graves repercusiones en la disciplina de las tripulaciones españolas. Ya lo decía el marqués de la Victoria en sus *Discursos y diferentes puntos particulares sobre marina...*: “No siendo pagados los equipajes, no se animan al trabajo con gusto, no se les puede castigar sus faltas, se llenan de odio contra el servicio, se amotinan, y sobre todo destierran la afición al servicio del mar...”.²⁵⁵ Este problema parece haber sido especialmente espinoso en los virreinos americanos, por ejemplo, durante la Guerra de la Oreja de Jenkins. Aunque poco se conoce sobre ello, debido a un aparente secretismo de las propias autoridades, algunos casos que han podido ser documentados nos llevan a pensar que éstos eran solamente “la punta del iceberg”.

Así se advierte con lo sucedido a la tripulación del navío *La Esperanza*, recién llegada al Callao en noviembre de 1743, tras una larga expedición dirigida por el almirante José Pizarro, en persecución de la flota de Anson (que como se recordará, se dirigía al Pacífico y entre la que se hallaba el buque *Wager*). Si bien a los hombres se le había pagado una parte de su sueldo desde su salida de Montevideo el año anterior, aun se hallaban reticentes por lo que se les adeudaba. Los ánimos eran tales que se temía que llegaran a un verdadero levantamiento. Pizarro instó al virrey Antonio José de Mendoza Camaño y Sotomayor, marqués de Villagarcía, para que les pagase, y advirtió que de no hacerlo y con toda razón, “en un país de tanta libertad nos quedaríamos sin esta gente de mar, la que de todos modos por su buena calidad, se debería conservar, especialmente en este paraje que absolutamente es imposible de hallar igual número de buena gente de mar”. La petición fue escuchada y concedida otra parte de lo que se les debía. Pero para entonces los hombres se hallaban insatisfechos debido a la dureza con la que se les había

²⁵³ Jacobo de la Pezuela, *Historia de la isla de Cuba*, Madrid, C. Bailly-Baillière, 1868, t. II, pp. 334-335.

²⁵⁴ AGN, IC, GV, RCOD, vol. 53, exp. 45.

²⁵⁵ Juan José Navarro (*Discursos y diferentes puntos particulares sobre marina que expone á los R. P. de V. M. el marqués de la Victoria, capitán general de vuestra Real Armada*, 8 de diciembre de 1781), citado en Fernández Duro, *Armada española...*, tomo VII, p. 183.

tratado. De manera que cuando en diciembre se les quiso abonar en “adelantadas” otras seis pagas, que tampoco cubrían el total de atrasos, prefirieron salir sin paga con la condición de que a su regreso se les diera completa. Las autoridades alegaban la falta de caudales en las cajas reales con los cuales pagarles y Pizarro optó por ofrecer su sueldo y el de los demás oficiales para cubrir la deuda²⁵⁶ y evitar así que la insubordinación se desbordara. Todo el alboroto dejó gran inquietud en el virrey, quien escribió al rey ese mismo mes en el siguiente tono:

Ha sido de notable tropiezo la repugnancia con que la tripulación de la *Esperanza* excusó recibir las seis pagas que se le anticipan, pidiendo que sobre lo que había recibido en Buenos Aires y ocho pagas que aquí se les dieron en cuenta de atrasadas, se les rematasen todos los alcances, movimiento que dio todo cuidado, porque, no teniendo aquí fuerzas con qué sujetarla a razón, ni caudal con qué satisfacer su pretensión, ni siendo decoroso convenir con ella por el desacatado modo de proponerla, lo que serviría de pernicioso ejemplo a las guarniciones y soldados del país, podía recelarse que, roto el freno de la obediencia, viniese al despecho que se ha experimentado en Cartagena en diversos galeones, y en estos mares con el navío *Brillante*, y que pasasen a un declarado levantamiento y rebelión, y se perdiese en él todo el resto de la escuadra.²⁵⁷

Sobre el asunto, Luis J. Ramos Gómez, editor de *Las “noticias secretas de América” de Jorge Juan y Antonio de Ulloa (1735-1745)*, se extraña de que los conocidos navegantes Ulloa, no refieran nada de lo acontecido ni ningún otro asunto semejante en sus *Noticias Secretas de América, sobre el estado naval, militar y político del Perú y Provincia de Quito, costas de Nueva Granada y Chile...* (1748), texto en el que pretendieron abordar detalles de sucesos que presenciaron o del que tuvieron conocimiento durante su estancia en América, como lo fue el incidente de la flota de Pizarro. Es muy probable que tuvieran mayor noticia de esta y de las otras rebeliones mencionadas por el virrey en su carta, así como de la sublevación de buena parte de la guarnición de Cartagena de Indias el 2 de abril de 1745, de la cual refieren apenas y de la que tuvieron conocimiento por el marqués de Villagarcía.²⁵⁸ La extrañeza deriva de que el texto en principio fue concebido como un informe oficial de carácter reservado, encargado por el mismo Secretario

²⁵⁶ José Pizarro a Ensenada, *La Concepción*, 22 de enero de 1744, AGS, SM, leg. 399.

²⁵⁷ El marqués de Villagarcía, citado en Luis J. Ramos Gómez, *Las “noticias secretas de América” de Jorge Juan y Antonio de Ulloa (1735-1745)*, tomo I, Madrid, CSIC, 1985, p. 271.

²⁵⁸ El motín formado por hombres del batallón de Aragón y de España, seguidos de “gente de fiijo” de Cartagena y marineros (incorporados a las defensas terrestres), que se apoderaron de la ciudad, hartos de no recibir sus sueldos. Ramos Gómez, *Las “noticias secretas de América”...*, p. 271. Más detalles del suceso en Allan J. Kuethe y Juan Marchena Fernández, *Soldados del rey: el Ejército Borbónico en América colonial en vísperas de la Independencia*, Castelló de la Plana, Universitat Jaume I, 2005. Los autores enlistan una serie de sublevaciones de soldados durante la misma época en las plazas de Chile (1710), Cartagena (1726) y Santo Domingo (1741), por el mismo motivo; véase *ibíd.*, pp. 48, 49.

de Marina, marqués de la Ensenada, para que se pudiese evaluar el “verdadero” estado militar, administrativo, político y religioso de los virreinos, de manera que uno presupone que este tipo de hechos debieran ser fielmente detallados, considerando que generaron gran preocupación a las autoridades coloniales. Empero, pudiera ser que omitieran mencionarlos a petición de las mismas autoridades para no demeritar o poner en riesgo su capacidad de mando. Como fuese, el episodio del virrey deja entrever que la insubordinación por la falta de pago era latente entre la flota de Cartagena, incluyendo al mencionado *Brillante*,²⁵⁹ y que existía una relación estrecha entre las problemáticas de los soldados de los presidios y las tripulaciones que solían anclar en sus puertos.

Es fácil suponer que la inconformidad debido al mismo problema continuó en las décadas siguientes. Se tiene noticia que en enero de 1772, un motín masivo estalló en la flota al mando del brigadier José de Somaglia, fondeada en el puerto de Callao, Perú. Una vez desvanecida la posibilidad de conflicto con Inglaterra, las compañías del *Septentrión*, *Astuto*, *San Lorenzo* y la fragata *La Liebre*, las cuales se disponían a partir a Cádiz con caudales de oro y plata, así como frutos y otros productos como cascarilla para la Real Botica,²⁶⁰ se insubordinaron, inconformes y rebeldes ante el ofrecimiento de dinero que les ofrecían los contadores. Todo comenzó en el *Septentrión* y el *Astuto*, cuyos hombres, al grito un tanto paradójico de “viva el rey y muera su mal gobierno”, exigían su pago de salarios.²⁶¹ De inmediato, Somaglia y sus oficiales desenvainaron las espadas y lograron controlar la situación. Un hombre del *Astuto* y dos del *Septentrión* fueron puestos en el cepo.²⁶² Tiempo después, el brigadier declaró que por orden del virrey Manuel Amat

²⁵⁹ No se confunda con el *Brillante* (*San Dionisio*) que junto con *Gallardo* (*San Juan de Sahagún*), *Vencedor* (*San Julián*), *Guerrero* (*San Raimundo*), *Oriente* (*San Diego de Alcalá*), *Eolo* (*San Juan de Dios*), *Neptuno* (*San Justo*), *Magnánimo* (*San Pastor*), *Glorioso* (*San Francisco Javier*), *Arrogante* (*San Antonio de Padua*), *Héctor* (*San Bernardo*) y *Soberano* (*Gregorio*), fueron navíos de línea de tercera clase que se construyeron en Ferrol entre 1753 y 1755 (siguiendo el sistema inglés), mejor conocidos como los 12 Apóstoles. Se trataba de un navío mercante comprado a un particular en Francia en 1740. Se sabe que en 1744, a cargo del maestro Francisco Tomás Roldán, partió hacia Veracruz, véase Registros de ida de las naos sueltas que fueron a Veracruz, AGI 10.13.8.441, C, 1495. Asimismo, en una carta fechada en noviembre de 1766, don Julián de Arriaga se refiere a un indulto de una “pena que merecía” la marinería de dicho navío y de *La Golondrina*, el cual se les dio considerando su “desnudez” y a que se comportó satisfactoriamente durante la campaña al mando de don Antonio Barceló en Cartagena de Indias, la cual sirvió de castigo, y en la que participaron sin sueldo alguno. Carta de Julián de Arriaga a Juan Domingo Medina, 1° de noviembre de 1766, San Ildefonso, AMN 0068, VP, tomo XXXVI, ms. 0067/252, f. 284. Aunque no se especifica cuál fue la falta, se induce que tuvo que ver con la paga de sueldos, ya que es notorio que persistía el problema.

²⁶⁰ Carta nº 520 de Manuel de Amat y Junyent, virrey de Perú, a Julián de Arriaga, secretario de Indias, y Carta nº 522 de Manuel de Amat y Junyent, virrey de Perú, a Julián de Arriaga, secretario de Indias, 15 de enero de 1772, Lima, AGI 23.9, 652, núm. 186, ff. 900-906, y 652, núm. 188, ff. 908-916.

²⁶¹ “Relación de lo acaecido con las tripulaciones de los navíos de guerra *Septentrión*, *Astuto*, *Sn. Lorenzo*, y la fragata *la Liebre* en el puerto del Callao, en el 15 de enero de este año de 1772 y el castigo que se ejecutó con los amotinados”, ms. Hisp. Quart. 33, 190 ff; Rubén Vargas Ugarte y Margarita Guerra, *Historia general del Perú: Virreinato 1689-1776*, vol. 4, Lima, Milla Batres, 1996, pp. 292-293.

²⁶² Ortiz Sotelo, *La Real Armada en el Pacífico Sur...*, p. 97.

(del 8 de enero) se ejecutaría la pena capital para quienes no depusieran en su actitud. La amenaza surtió efecto y las tripulaciones aceptaron cobrar lo que se les daba. Pero esa misma tarde, cuando se iba a azotar a uno de los detenidos, un artillero intentó persuadir a la tripulación para evitar el castigo.²⁶³ Somaglia convocó a los comandantes de todos los buques. Informado el virrey de lo sucedido, y ante el temor a una nueva rebelión durante la navegación, considerando que se trasportaba una valiosa carga, este dispuso causa formal a diez de los sublevados el 11 de enero. Al resto los cambiaron al buque insignia *Septentrión*. Dudando que estas medidas fueran suficientes, los oficiales del *Astuto* y el propio Somaglia solicitaron sanciones más duras. Amat estableció entonces un juicio, durante el cual sometió a los procesados a un sorteo, y como resultado, alrededor de 22 hombres fueron condenados a pena de cañón (ser azotados siendo amarrados a una pieza de artillería) y posteriormente a cumplir servicios de arsenal en los castillos del Callao. 9 fueron fusilados y otros 2 colgados del palo de trinquete.²⁶⁴ Unos días más tarde, el 18 de enero, la flota partió, sin más, rumbo a los reinos de España.²⁶⁵

Asunto aparte fueron las rebeliones motivadas por las duras condiciones a bordo, frecuentes, por ejemplo, entre los hombres que cumplían penas en galeras, en las cuales existía una alta tasa de mortandad por diversas razones, siendo los malos tratos una de las principales. En este sentido, se conocen sublevaciones como la de los forzados de las galeras *San Joseph* y *Santa Ana* en 1708, quienes intentaron huir hacia el enemigo,²⁶⁶ o la de un navío que conducía a gitanos presos desde Málaga a Cartagena en septiembre de 1748.²⁶⁷ Aunque los ejemplos no son precisamente de tripulaciones, según Marchena Giménez, en general, en las flotas de galeras eran comunes los malos tratos, físicos y psíquicos, por parte de los oficiales y de los capitanes hacia éstos. Por lo tanto, como indica el autor, las vejaciones, burlas, sobreesfuerzos, abusos o sometimientos habituales, preferentemente contra los novatos, estaban

²⁶³ *Loc. cit.*

²⁶⁴ Levantamiento en Lima de las tripulaciones del *San Lorenzo*, *Septentrión*, *Astuto* y fragata *Liebre*, 1772, AGS, leg. 414, 687-711; Jorge Ortiz Sotelo, "Juan Francisco de la Bodega y Quadra, los años iniciales", en *Derroteros de la Mar del Sur*, 14/2006, pp. 135-146; Ortiz, *La Real Armada en el Pacífico Sur...*, pp. 97-98.

²⁶⁵ "Diario del Puerto de Callao para Europa que ejecuta el teniente de navío Joseph Bermudez en la fragata la *Liebre*, en conserva de los navíos *Septentrión* y *Astuto*", 7 de enero-4 de junio de 1772, Puntales, AMN 0383, DH, ms. 0943/000; "Extracto del diario del capitán de navío y comandante del nombrado *San Lorenzo* que salió del Callao a Lima para Cádiz en compañía de los navíos *Septentrión*, *Astuto* y fragata *Liebre*", 18 de enero- 4 de junio de 1772, Puntales, AMN 0173, DH, ms. 0271/009, ff. 59-62; y "Diario de navegación del teniente Vicente Azceta, a bordo de *San Lorenzo* en conserva del *Astuto*, *Septentrión* y *Liebre*", 18 de enero-4 de junio de 1772, Puntales, AMN 0382, DH, ms. 0936/000, ff. 2-17.

²⁶⁶ "Carta de Sebastián Sebalos Alasen sobre causa contra Manuel de Torres, Pascual de Morales y Alonso Antonio Simón forzados de la galera *San Joseph*, y Juan Francisco Vidales y Martín Ramírez de la galera *Santa Ana*", 1º de julio de 1708, Cartagena, AMN 0305, DH, ms. 0599/000, MR. 35/295, 1fol.

²⁶⁷ AGS, SM, leg. 694; véase Manuel Martínez, *Los forzados de Marina en el siglo XVIII. El caso de los gitanos (1700-1765)*, Almería, Universidad Almería, 2007, p. 260.

relacionados con muchos de sus motines y desertiones.²⁶⁸ Las malas condiciones a bordo estaban determinadas también por largas jornadas de navegación entre esfuerzos sobrehumanos y climas adversos. Así, en un contexto diferente, se produjo una rebelión en la fragata *Asia*, comandada por el ya citado almirante Pizarro, que como se recordará, dos años antes había lidiado con el motín de *La Esperanza* (por falta de paga). Cuando en diciembre de 1741, Pizarro intentó remontar el peligroso Cabo de Hornos, como se recordará, en persecución del almirante inglés, los temporales impidieron que continuara y lo obligaron a regresar. Fue en este lapso que la mitad de su tripulación desertó, y en enero de 1742, de entre los que quedaban, nueve se amotinaron. Con ayuda de sus oficiales fieles, el capitán logró arrestarlos, enjuiciarlos y condenarlos, dos de ellos a muerte y el resto a prisión. Uno ya estaba determinado a morir en la horca, pero aún faltaba señalar al segundo que le acompañaría, así que como marca la tradición, para acordar quién sería el desafortunado, se echaron suertes. Pero al final, por falta de verdugo a bordo, ambos condenados fueron fusilados.²⁶⁹

También se dio el caso de sublevaciones por desacuerdo con la autoridad del buque. Bajo ese pretexto se produjo un conato de motín en la fragata *Sanluqueña* en abril de 1768. Los desafiados fueron el maestro Juan Doudall, pero principalmente el capitán, Andrés de Araujo, por parte del alférez Francisco Polanco. El audaz comportamiento de este ya se observaba meses atrás, cuando en febrero, anclados en el puerto de Lisboa, arribaron los maestros del arsenal en compañía del vicecónsul para verificar el estado de la fragata. En aquel entonces, apoyada por dicho alférez “se tumultó la gente pidiéndoles otra embarcación”; esto es, un navío más grande, petición que Doudall juzgó henchida de “cierto aire de sedición”. Pero al mando del buque le pareció que la tripulación estaba lejos de “motín, alboroto o confusión que conspire contra su superior”, por lo que no le prestó mayor importancia. Una serie de desobediencias del mismo Polanco durante los meses siguientes, hicieron que le reprendieran, al final de lo cual siempre mostró sumisión y armonía. No tardó en que, estando fondeados en Puerto Rico, el alférez entrara en comunicación con el capitán del paquebote *El Triunfante*, aparentemente con la intención de convencerlo de la mala conducta del comandante de la *Sanluqueña*, afirmando que “si allí quisiera sublevarse con la fragata le era fácil por tener a su devoción a la tropa y gente de mar del transporte”, y que solo lo detenía el “no incurrir en nota de sedicioso”, aunque según testigos, mostraba vivas intenciones

²⁶⁸ Marchena Giménez, “La vida y los hombres de las galeras de España...”, pp. 302-303.

²⁶⁹ José Pizarro a Cenón Somodevilla, La Concepción 20 de abril de 1743, AGS, SM, leg. 399, 1-188; véase Jorge Cerdá Crespo, *Conflictos coloniales. La Guerra de los Nueve Años, 1739-1748*, Alicante, Universidad de Alicante, 2010, p. 181.

de “detener” en algún momento al capitán.²⁷⁰ Ante las quejas frente a las autoridades por parte de los oficiales, incluyendo a Araujo, sobre la actitud de Polanco, este fue puesto en arresto y enjuiciado por faltas de subordinación en asuntos del servicio.²⁷¹

Con el creciente impulso bélico que generó la guerra contra la Francia napoleónica, el ingreso del siglo XIX se vio marcado por una progresiva inquietud social y política en los territorios españoles, que por lógica propia tuvo eco en las flotas. En el marco de la Tercera Coalición, en el intento frustrado de Napoleón de invadir Gran Bretaña, y al filo de un nuevo enfrentamiento naval entre las fuerzas aliadas franco-españolas y los británicos, el hartazgo y las tensiones entre la gente de mar comenzaron a emerger. Poco se sabe del motín del 19 de agosto de 1805 en el buque *San Juan Nepomuceno*, al mando del brigadier Cosme Damián Churruca, parte de la flota combinada comandada por Villeneuve, a tan solo dos meses de la batalla de Trafalgar. Se sabe poco, porque el caso nunca fue llevado a la corte y porque al parecer existe escasa documentación al respecto, como un informe del propio Churruca que aparentemente pertenece a la colección de un privado y que fue publicado por primera vez en 1905,²⁷² o el informe que al respecto de lo ocurrido se encuentra en el Archivo General Álvaro Bazán.²⁷³ Todo comenzó mientras el buque daba caza a una fragata británica en las cercanías de Cádiz. En pleno preparativo para el combate, algunos artilleros no solo abandonaron sus puestos, sino que se dedicaron a robar pertenencias de los suboficiales. Al enterarse de esta falta y para encontrar a los culpables, Churruca privó a 21 infantes de marina de su ración correspondiente de vino. Tres días después, recibió una notificación proveniente del *Argonauta*, navío a cargo del teniente general Federico Gravina e insignia de la flota, advirtiéndole que había recibido un comunicado de tres soldados de su buque (firmado por uno de ellos en representación de los otros dos), quejándose de la injusticia de tal castigo. El general le pidió explicaciones. Tras comunicarle lo sucedido, Churruca indagó entre su compañía y logró que nueve hombres confesaran haber estado de acuerdo en presentar tal queja, dos de los cuales, cabe decir, no habían sido castigados con la privación del vino, por lo que era notorio que el descontento iba más allá de la negación del alcohol. El día 27, el mismo firmante de

²⁷⁰ “Proceso formado a don Francisco Polanco por falta de subordinación a don Andrés de Araujo, año de 1768 y 1769”, 26 de mayo de 1768, Havana, AGMAB 3626/55, C, exp. 6, ff. 6-8.

²⁷¹ El expediente abunda más sobre el comportamiento insubordinado que presentó Polanco en todo momento. Malos modos y constantes faltas de respeto a las autoridades del buque: al contra maestre, al capitán y al mismo teniente, al que no reconocía como su superior. Véase AGMAB 3626/55, C, exp. Defensa, ff. 1-17.

²⁷² “Informe de Cosme de Churruca a bordo del navío *San Juan Nepomuceno*”, 30 de agosto de 1805, Bahía de Cádiz. El documento original pertenece a Antonio Perea de la Rocha, marqués de Arellano. Fue publicado por primera vez en el *Diario de Cádiz*, del 21 de octubre de 1905 (véase biografía de Churruca en <https://todoavante.es>, consultada en abril de 2015). También se cita en *La batalla de Cavite (1898): Textos basados en manuscritos y crónicas de la época existentes en el Archivo Histórico y Biblioteca Nacional de París*, Madrid, Círculo de Amigos de la Historia, 1972.

²⁷³ AGMAB 1359, El, exp. 191.

la dicha queja, solicitó su ración de vino y, al negársela, gritó que aquello era una injusticia, y afirmó que en aquel buque “no había justicia alguna”. Otros dos hombres se unieron en insubordinación (esta vez, bajo la justificación de que el alférez les daba palizas fuera de las ordenanzas) y el resto de la tropa de infantería se les unió, tomando las armas. El brigadier optó por recordarles que la pena de muerte era el fin de cualquiera que no obedeciera órdenes. Convencidos de ello, la respuesta general fue un “vivas al rey” y una postura subordinada ante su autoridad. En seguida, con apoyo de su segundo, el capitán de fragata don Francisco Muyúa, desarmaron a los rebeldes, que fueron alrededor de 30. Churruca les dio a escoger entonces entre ser juzgados en consejo de guerra o ser castigados ahí mismo. Los rebeldes obviamente prefirieron lo último, pues la corte marcial implicaba la pena de muerte. El proceder del brigadier probablemente se debió a la necesidad próxima de confrontación con la flota británica, prefiriendo “negociar” que perder tal número de soldados, pues su condena y muerte indudablemente hubiera demeritado la confianza del resto de su compañía. Eso sí, a manera ejemplar, los líderes fueron puestos en cepo. Pero el asunto no terminó ahí. Aquella misma tarde, corría el rumor de que algunos soldados tenían planeado rescatar a las cabecillas. Prevenido Churruca, puso al tanto a su oficialidad y elevó la guardia, y pronto pudo detener a los “conspiradores”.²⁷⁴ En su informe final, el comandante confesaba que no confiaba todavía en haber terminado con “todo lo malo” que había en su destacamento, “pues puede quedar aún algún resto de la funesta semilla derramada por los hombres perversos remitidos al Arsenal”.²⁷⁵ Pese a todo, Churruca intercedió por sus vidas. Una real ordenanza fechada el 2 de octubre, ordenó que los sublevados pasaran ocho años en presidio,²⁷⁶ y como no creía conveniente que quedara “tropa que ha recibido las lecciones de aquellos, oídos sus discursos y visto un atentado de que no hay ejemplo en los bajeles del Rey ni en sus tropas de Marina”, no les restituyó sus armas.²⁷⁷ Posteriormente, se mandó que el resto de la guarnición se repartiera entre otras compañías.

Conforme se desarrollaron las Guerras Napoleónicas, la crisis del Antiguo Régimen arribó a las puertas de la península ibérica. Con el pretexto de invadir Portugal, aliado de Gran Bretaña, España, a través del Tratado de Fontainebleau, permitió el tránsito de los ejércitos franceses por su territorio en octubre 1807. Aquello pronto tomó tintes de una invasión y estimuló la crisis política y social que derivó en

²⁷⁴ José Ignacio González-Aller Hierro, *La campaña de Trafalgar (1804-1805). Corpus documental*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2004.

²⁷⁵ “Informe de Cosme de Churruca...” en biografía de Churruca en <<https://todoavante.es>>. (ALEX RIPOLL)

²⁷⁶ Corpus, docs. 639, 907, y 1.140, véase González-Aller Hierro, *La campaña de Trafalgar (1804-1805)...*; y José Ignacio González-Aller Hierro, “La vida a bordo en la época de Trafalgar”, *Revista General de Marina*, agosto-septiembre de 2005, p. 217.

²⁷⁷ Informe de Cosme de Churruca...”.

la Guerra de Independencia Española (1808-1814). La insurrección del pueblo español dio inicio en Cartagena, por entonces Departamento de Marina y de Artillería, donde se creó la primera Junta General de Gobierno. Las primeras señales se hicieron evidentes en febrero, cuando el primer ministro Manuel Godoy ordenó que la escuadra de aquel puerto, a cargo del comandante general Cayetano Valdés, se trasladara a Tolón para unirse a la flota francesa; orden que este último no cumplió alegando “vientos desfavorables”. En cambio, se dirigió a la isla Palma de Mallorca y posteriormente a Mahón (al este de Menorca). En Cartagena, las noticias sobre el destino que se esperaba de su escuadra, motivaron el asesinato del capitán general, don Francisco de Borja, en manos de algunos habitantes. Así dio comienzo la lucha por la independencia. En otro lugar, días más tarde, la noche del 17 al 18 de marzo, se desató el famoso motín de Aranjuez, levantamiento popular en las calles de la localidad madrileña, organizado por el príncipe de Asturias (Fernando) para dar fin al poder de Godoy y al reinado de Carlos IV, quien se vio obligado a abdicar en privilegio de su hijo. El drama sirvió de pretexto para que Napoleón mandara a sus tropas a ocupar la capital, en un supuesto gesto de apoyo al ahora monarca Fernando VII. Sin embargo, en otra jugada, el emperador convocó a la familia real en Bayona, en un intento por buscar una “solución” a sus querellas, que dio como resultado que tanto Carlos IV, como Fernando VII, renunciaran a sus derechos de la Corona a su favor.²⁷⁸

En el entorno de resistencia civil, la noche del 29 de junio de 1808, en el puerto de Mahón, ocurrió una rebelión a bordo de la fragata *Reina Luisa*, parte de la escuadra de Cayetano Valdés, que puso en graves problemas a su capitán y a su misión de enfrentar a los invasores. Días antes, un cabo primero de los batallones de marina de otro navío de la flota, *San Pablo*, había desertado, induciendo a cuatro marineros a que le siguieran. En su andanza, intentó robar a un vecino de la villa y acabó por matarlo, por lo que varios pobladores se dieron a la tarea de prenderlo y conducirlo a la cárcel de la isla. Poco después, fue llevado a bordo de la *Reina Luisa* para su proceso. Pero, la noche a la que nos referimos, algunos hombres lo sacaron de su prisión, lo que aprovechó para huir a la iglesia del lugar. Al día siguiente, la dotación del buque, en abierto motín, exigió a los oficiales que se detuviera su proceso y se le pusiese en libertad; aunque pocos días después, al enterarse de las razones por la que previamente se había detenido, pidieron el perdón y apoyaron su regreso a la reclusión, incluyendo a sus cómplices. Tema aparte fue la conducta de otro de los amotinados, un grumete que igualmente se hallaba preso a bordo en espera de proceso, este por haber herido a un anciano “indefenso”. Siendo también liberado aquella misma noche, se distinguió por atentar

²⁷⁸ Mariano Juan y Ferragut, “La marina en 1808”, en *La Marina en la Guerra de Independencia I*, Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval, núm. 55, Madrid, 2007, pp. 42-44.

contra la vida del comandante del buque, a quien finalmente le salvó la lealtad de algunos de sus hombres. Restablecido el orden, ambos fueron arrestados y enviados para que se les procesara como “escarmiento para otros que puedan intentar iguales excesos en lo sucesivo”, de lo cual no se tiene mayor noticia. En el trascurso de estos eventos, entre el resto de los hombres, a pesar de sus “vivos deseos de sacrificarse por la buena causa”, crecía la inseguridad de poder seguir con su misión de combatir al enemigo, pues según ellos, los ingleses (que en aquel entonces comenzaban a apoyar la causa española), “no querían permitir la salida de la escuadra porque decían que no tenían facultades para ello”,²⁷⁹ por lo que algunos marineros, infantería y tropa de artillería, pretendieron levar ancla lejos del problema. La negativa de algunos otros miembros de la compañía y de las autoridades, les impidió alcanzar su fin, y tras negociaciones, los convencieron de cambiar de embarcación e irse a Valencia. Pero el capitán tomó sus precauciones y envió un aviso a aquel departamento sobre la posible llegada de dichos individuos, al que adjuntó una lista con sus nombres, cargos y comportamientos, entre los que se indican los "revoltosos", "cabezas de motín", "alborotadores" o “altaneros”, pidiendo se les detuviera y arrestara por ser “los principales motores del desorden”.²⁸⁰

Para entonces, los ecos de los vientos revolucionarios, junto con las noticias de la invasión a la metrópoli, agitaban cada vez más los ánimos en las regiones terrestres y marítimas de las colonias americanas. Si bien había permanecido la lealtad de los criollos a la madre patria, naturalmente, mientras éstos mantuvieran ciertos derechos, con la invasión francesa, la consecuente crisis de poder político de la monarquía y la ausencia del rey, comenzó una transformación profunda de las jerarquías territoriales en los aspectos políticos y económicos, que impulsó sus movimientos independentista a partir de 1810,²⁸¹ dando

²⁷⁹ Recientemente la flota británica de Lord Collingwood había adquirido permiso del gobernador de Minorca para utilizar su puerto para el bloqueo de Tolón. Una carta escrita por Collingwood dirigida a la Junta Suprema de Valencia, decía así: “Señores: El Almirante Martin, Comandante de la Escuadra de S. M. en los mares de Mallorca y Menorca, me ha dirigido el oficio de esa Suprema Junta, su fecha 16 de junio, por el cual se me pide el socorro de las fuerzas Británicas, fondos, armas y municiones de guerra. En el primer momento que el espíritu natural de España se manifestó, resistiendo una tiranía aborrecible, di inmediatamente mis órdenes para que las fuerzas navales de mi mando prestasen á la España cuantos socorros fuesen dables [...]”, Raymundo Ferrer Presbítero, *Barcelona cautiva, o sea diario exacto de lo ocurrido en la misma ciudad mientras la oprimieron los franceses, esto es, desde el 13 de febrero de 1808 hasta el 28 de mayo de 1814. Acompaña a los principios de cada mes una Idea del Estado Religioso-Político-Militar de Barcelona y Cataluña*, Tomo I (1808), Barcelona, Antonio Brusi, 1815, p. 362. Véase también Fernández Duro, *La Armada española...*, tomo IX, p. 12.

²⁸⁰ Cartas sobre el motín en la fragata *Reina Luisa* y el envío de los presos José Albaladejo y Bernardo Lorenzo por motín y aviso de la desertión de otros tumultuosos (incluye lista de los embarcados, sus cargos y comportamiento), Julio 7 de 1808, Mahón, AMN, DH, ms. 2238, doc. 79, ff. 289-291.

²⁸¹ Diversos estudiosos como Tulio Halperín Donghi, Pierre Chaunu, François-Xavier Guerra, José Carlos Chiaramonte, Jaime E. Rodríguez O. y Brian Hamnett, coinciden en ello. Véase Alfredo Ávila, “Las revoluciones hispanoamericanas vistas desde el siglo XXI”, *Revista Digital de Historia Iberoamericana*, 2008, vol. 1, núm. 1, pp. 13-32.

inicio a los pronunciamientos en México y Montevideo (Uruguay), seguido de La Paz (Bolivia), Quito (Ecuador), (Caracas) Venezuela, (Cartagena) Colombia, (Buenos Aires) Argentina, Chile, Paraguay, Cuzco (Perú) y San Salvador. Pero no nos adelantemos. En el puerto de Veracruz, meses antes de la invasión francesa, las malas noticias que arribaban desde el otro lado del Atlántico, se complicaban con la constante incursión británica en las cercanías, por la que varios buques mercantes y de guerra españoles habían sido apresados. Como respuesta, el virrey José Joaquín Vicente de Iturrigaray, había autorizado al comandante del apostadero, Ciriaco Cevallos, el cierre del puerto. Pero a partir de la ocupación del territorio español y el apoyo británico, el puerto se abrió no solo a buques nacionales y neutrales, sino a los mercantes británicos. Asimismo, las órdenes de revisión de los navíos de entrada se agudizaron en búsqueda de personas y documentos que pudieran traer ideas inflamatorias desde Francia.²⁸² Fue entonces, cuando la goleta francesa *Vaillant* ancló en el puerto en julio con pliegos e impresos de parte del ministro de Relaciones Exteriores de aquél Imperio, dirigidos a las autoridades de Nueva España, que un rumor comenzó a circular entre la población, sobre que supuestamente a bordo del navío venía un virrey nombrado por el duque de Berg, teniente de Napoleón en España. Tal fue el estado de nerviosismo que comenzó a apoderarse de los

²⁸² Criston I. Archer, “México en 1810: el fin del principio, el principio del fin”, en Alicia Mayer (coord.), *México en tres momentos, 1810-1910-2010: hacia la conmemoración del bicentenario de la Independencia y del centenario de la Revolución Mexicana: retos y perspectivas*, vol. 1, México, UNAM, 2007, pp. 26-28. La preocupación de la monarquía española sobre el avance de doctrinas sediciosas que pudieran influir en la población, como sucedió con las demás monarquías europeas, fue latente desde el inicio de la Revolución. Carlos IV tomó medidas precautorias por medio de la vigilancia constante en las aduanas y puertos de sus reinos, además de la censura —con gran actividad por parte de los comisarios del Santo Oficio— y la expedición de decretos y prohibiciones. Ejemplo de esto último son las varias reales cédulas de 1791 y 1792 relativas a la prohibición de obras y papeles “sediciosos”, “contrarios a la tranquilidad pública”, sobre todo, aquellos que hiciesen alusión a “las revoluciones”: *Real cédula de 10 de Septiembre de 1791 sirvió S. M. prohibir la introducción y curso en estos Reynos y Señoríos de qualesquiera papeles sediciosos... mandando que qualquier persona que tuviese ó á cuyas manos llegase carta ó papel ... de esta especie los presentase á la respectiva Justicia...; Real cedula de S.M. y señores del Consejo por la qual se prohíbe la introduccion y curso en estos reynos de los dos tomos del Diario de Fisica de Paris correspondientes al año de mil setecientos noventa, y de los que en adelante se publiquen de la expresada obra, y de qualquiera otra en frances, sin licencia de su magestad; y Real Cédula de S. M. y Señores del Consejo, en que se prohíbe la introduccion y curso en estos Reynos de qualesquiera cartas ó papeles sediciosos y contrarios á la fidelidad, y á la tranquilidad pública, y se manda á las Justicias procedan en este asunto sin disimulo y con la actividad y vigilancia que requiere; en la conformidad que se expresa, Madrid, Imprenta de la Viuda de Marín, 1791; Real Cédula de S. M. y Señores del Consejo, en que conforme a las expedidas prohibiendo la introducción en estos Reynos del de Francia, de papeles sediciosos y contrarios á la tranquilidad pública, se prescribe el método de examinarse los libros y papeles que lleguen a las aduanas, Madrid, Imprenta de la Viuda de Marín, 1792; Real Cedula de S.M. y señores del consejo, en que se manda observar las resoluciones tomadas, por las quales se prohibió la introduccion en estos reynos de papeles sediciosos; y se hacen varias declaraciones en quanto al modo de permitir la entrada, y curso de los libros y otras maniobras, que desde Francia llegen á las aduanas de las fronteras y Puertos, en la conformidad que se expresa, Madrid, Oficina de Don Pedro Gomez de Requena, 1792. Posteriormente, la búsqueda de posibles traidores entre los pasajeros, tripulantes, incluso los propios oficiales, se intensificó en ambos lados del océano al estallar los primeros movimientos independentistas de la América española. Véase por ejemplo, el caso del capitán de navío Diego Butrón, a quien se le realizó un proceso en Cádiz, en marzo de 1810, por la posesión de papeles sediciosos (cartas personales y un pasaporte francés) que le fueron confiscados, AGMAB 3626, C, exp. 12.*

pobladores, que Cevallos se vio obligado a establecer una guardia de granaderos en la goleta, a la par que prohibió cualquier comunicación con sus tripulantes, bajo amenaza de cadena perpetua. Para evitar un zafarrancho, llevó a los tripulantes franceses a prisión y les confiscó sus papeles a fin de prevenir un tráfico clandestino de “fatales consecuencias”. Pero para entonces, enterados de sus movimientos, marineros y diversa tripulación de barcos anclados en el puerto, se habían agrupado molestos, pues pensaban que el comandante protegía a los enemigos franceses. Acto seguido, al grito de “traidor”, se dirigieron a su casa, la saquearon y robaron y después quemaron algunas de sus pertenencias. Aun cuando Cevallos pudo huir a San Juan de Ulúa y de ahí al poco tiempo embarcarse a Nueva Orleans, se le llevó a cabo un proceso, del cual quedó finalmente reivindicado en 1810, para cuando el virrey había sido derrocado y la guerra de insurgencia de las provincias hispanoamericanas había estallado.²⁸³

A partir de entonces, hasta la independencia de los nuevos Estados en la década de 1820, se tienen documentados distintos motines en aguas americanas. Pero ya no se trataba solamente de la marina de guerra española, sino de escuadras republicanas con las que las patrias nacientes realizaban sus guerras marítimas, mezclando el corso y la iniciativa de la causa libertadora, utilizando cualquier buque que pudiera armarse, al mando de marineros con experiencia variada, principalmente corsarios, algunos veteranos de la Gran Armada o de la marina mercante, muchos de ellos extranjeros, otros criollos. La noticia en 1815 de que España, una vez resuelta su independencia, preparaba una expedición de reconquista de sus colonias en el nuevo continente, urgió a las provincias levantadas a contrarrestar su amenaza, como ya se dijo, básicamente mediante el corso en buques habilitados como de “guerra del Estado”. Más estas nuevas fuerzas marítimas, como también sucedió con las flotillas norteamericanas durante su lucha por la independencia,²⁸⁴ no estuvieron a salvo de sublevaciones. Las razones seguían siendo idénticas: falta de paga, escasez de víveres, condiciones de vida a bordo, temperamento violento de los capitanes, inequidad en la repartición de las presas, etc. Pero esta vez fueron fiel reflejo de una desorganización generalizada a causa del proceso de conformación de nuevos poderes políticos e institucionales, del descuido económico y organizacional de nuevas escuadras, y de que estaban constituidas principalmente por corsarios y ex

²⁸³ “Útiles vindicaciones de don Ciriaco Ceballos, comandante del apostadero de marina de Veracruz, por haber prohibido que sus subalternos se comunicaran con los tripulantes de la goleta francesa la Vaillante, que traía pliegos de las autoridades puestas por el duque de Berg...”, AGN, IC, RA, Infidencias (060), Cont. 11, vol. 30, exp. 1, año 1809, f. 186; Motín en Veracruz contra el Comandante del Apostadero Ciriaco Ceballos”, AGMAB 43.80, año 1808; véase además Archer, “México en 1810: el fin del principio...”, pp. 26-28.

²⁸⁴ Véase Nagy, *Rebellion in the ranks*.

tripulaciones de guerra de todas las nacionalidades, muchos de ellos criollos americanos, deseosos de sus libertades e independencia individuales.²⁸⁵

Ciertos buques que formaron parte de las escuadrillas libertadoras fueron previamente propiedad de la marina de guerra española. Algunos tomados como presas, pero otros, al igual que los mencionados ejemplos de la marina británica a principios del siglo XIX, fueron entregados por sus compañías tras renunciar a su bandera en pos de una nueva idea de vida y libertad que ofrecían las colonias americanas en la lucha por su emancipación. Tal fue el caso de la fragata *Trinidad*, la cual formaba parte de una escuadra española alistada en Cádiz, al mando del comandante Dionisio Capaz, para la guerra de corso en el Río de la Plata. Después de su partida en mayo de 1818, y tras días de padecer escorbuto, al doblar el Cabo de Hornos en julio, 200 hombres, incluyendo infantería y algunos oficiales y un capellán, se amotinaron matando a algunos de los oficiales que se resistieron, para finalmente entregarse al gobierno nacional de Buenos Aires, dando aviso detallado a este sobre el convoy español que se acercaba.²⁸⁶ En un conato

²⁸⁵ Ejemplos de motines en buques de las Provincias Unidas del Río de la Plata, son el *Céfiro* (1815); véase “Noticias de la *Céfiro* y de su comandante Taylor... Supuesta sublevación de la dotación de la *Céfiro*...”, 16 de febrero de 1816, AGMAB 54.56, El, Generalidad, cat. 107; el *Santa Rosa de Chacabuco* (1817), véase Lewis W. Bealer, “Bouchard in the Islands of the Pacific”, en *Pacific Historical Review*, vol. 4, núm. 4, diciembre de 1935, p. 337; *La Argentina* (1817), véase Bartolomé Mitre, “El crucero de la Argentina, 1817-1819”, en *La Revista de Buenos Aires*, año II, 1864, pp. 293-296; la *Luisa Cárceras* (1818), véase Theodore S. Currier, *Los corsarios en del Río de La Plata*, Buenos Aires, Imprenta de la Universidad, 1929, pp. 41-42, y Jorge Frogoni Laclau, *El Pirata Almeida: corsario del Río de la Plata*, Buenos Aires, Torre del Vidia, 2006, pp. 97-100; la *Vigilancia* (1818), véase Horacio Rodríguez y Pablo E. Arguindeguy, *El Corso Rioplatense*, Buenos Aires, Instituto Browniano, 1996, pp. 271-272; las *Heroína* y *Carlota* (1820), véase Ángel Justiniano Carranza, *Campañas navales de la República de Argentina. Guerra de corso 1815-1821: cuadros históricos*, Tomo III, Buenos Aires, 1916, pp. 168-179, 311-313. Por parte de la provincia de Chile, el *Chacabuco* (1819), véanse Carlos López Urrutia, “El Bergantín intrépido”, *REVISMAR* I, 2007, pp. 68-69; *Lautaro* (1819 y 1822), Charles Lyon Chandler, *Inter-American acquaintances*, Tennessee, The University Press of Sewanee Tennessee, 1972, pp. 122-124; *Intrépido* (1819); véanse Carranza, *Campañas navales...*, p. 215 y López Urrutia, “El Bergantín intrépido”, pp. 70-72. Entre las fuerzas armadas de Venezuela, véase “Ocupación de la Guayra por los rebeldes y pérdida de nuestras fuerzas sutiles. Parte activa que tomó una fragata inglesa. Se sublevan tres buques de la División de Brión que apresan a toda embarcación”, 1819, AGMAB 64.72, El; y “Oficio de Francisco de Eguía, secretario de Guerra, al secretario interino de Estado remitiéndole de R.O...”, 30 de enero de 1818, Palacio, AGI 41091, UD 1928215 y AGI 41091, UD 65942. En la Gran Colombia, el *Orinoco* (1823), véase Feliciano Gámez Duarte, “El desafío insurgente. Análisis del corso hispanoamericano desde una perspectiva peninsular: 1812-1828”, tesis inédita, Logroño, Universidad de la Rioja, 2006, pp. 191-200. En Perú, el motín masivo de *Prueba*, *Venganza*, *Alejandro*, *Limeña*, *Cruz* y *Belgrano* (1822), véase “Que se informe lo que oficia el capitán de navío José Villegas en 31 de diciembre último desde Panamá sobre lo ocurrido en las fragatas *Prueba* y *Venganza*, de su mando. Que se juzgue a los oficiales e individuos de ambos buques desertados y sublevados”, AGMAB 71.37, 1812, C.

²⁸⁶ “Departamento de Cádiz, Certificación de Elphalt Smith, capitán del bergantín americano Macedonian of Boston de las noticias llegadas a Valparaíso sobre el motín de la tripulación de la fragata *Trinidad* y entrada del buque en el Río de la Plata”, noviembre 15 de 1819, AMN 0530, CG, tomo VIII, ms. 1558/025, fols. 145-146; “Causas instruidas por lesiones, desobediencia, insubordinación y otros procedimientos relacionados con los causantes de los asesinatos y rebelión a bordo de la fragata particular *Trinidad*, por Francisco Pelegrín y otros”, Ferrol, AGMAB 8610, C, 1820-1830; “Causas contra el capitán, una compañía de Caballería Don Francisco Pelegrin, por ser uno de los agentes de la rebelión acaecida en el año de 1818 a bordo de la fragata *Trinidad*. Siendo sargento de una de las compañías que iba

semejante se vieron envueltas las tripulaciones de las fragatas *Prueba* y *Venganza*, desde su arribo en marzo de 1821, al puerto de Acapulco, entonces en manos de las fuerzas trigarantes (de Vicente Guerrero y Agustín de Iturbide). El asedio a los independentistas terminó en octubre con la recaptura y capitulación de la plaza, pero para entonces la situación a bordo de los navíos se hallaba bastante tensa. A bordo había tanto criollos, como peninsulares, como se intuirá, divididos por sus ideologías liberales y conservadoras. Además, había problemas entre los oficiales, debido a recientes ascensos otorgados por el virrey Pezuela a solo una parte de ellos. En este ambiente, se enfrentaron aquellos que planeaban entregar las naves al nuevo gobierno, entre los que había marinería y suboficiales, con quienes proponían zarpar a Panamá, puerto todavía en manos de los realistas. Ambas fragatas arribaron finalmente a dicho puerto en noviembre, dos días después de que la ciudad se proclamara a favor de la lucha independentista. Algunos oficiales y marinería se insubordinaron, tratando de ganar el control de los buques para entregarlos a las nuevas autoridades del puerto. En el inter, varios de ellos desertaron, incluyendo nueve oficiales. Finalmente, en febrero de 1822, las dos fragatas zarparon a la ría guayaquileña, a donde se les unió la corbeta *Alejandro*. En opinión de Jorge Ortíz Sotelo, la falta de víveres y las vinculaciones familiares de los oficiales y marinería en el Callao y Lima, debieron incidir en la decisión final de entregar las tres naves al gobierno peruano, a cambio de cubrir los sueldos de las tripulaciones (atrasados desde octubre de 1820), pagar a España 100 000 pesos cuando reconociera la independencia americana, repatriar a oficiales y marinería que lo desearan y ascender a los que quisieran pertenecer al servicio de la nueva nación. De esa manera, para febrero de 1822 la Real Armada había desaparecido completamente del Pacífico Americano.²⁸⁷

Pero uno de los motines más sonados, también con tintes de sublevación republicana, fue el que unió a las tripulaciones del *Asia*, *Aquiles*, *Constante* y *Clarrington* en 1825. Incluso la noticia apareció publicada en la *Gaceta extraordinaria de México* el 15 de junio del mismo año, en una serie de documentos relativos a su capitulación.²⁸⁸ En un último esfuerzo por sostener la lucha por el virreinato peruano, el navío

de transporte en dicho buque”, 1830, AGMAB 8491, C; “El Virrey del Perú participa (14 de mayo de 1818) la sublevación de la gente de transporte de la fragata *Trinidad* y su arribo a Buenos Aires. Era uno de los buques del convoy de la *María Isabel*, sospechas sobre el teniente del regimiento de Cantabria, Manuel Abreu; orden de arresto a su arribo”, 1831, AGMAB 69.31, cat. 3939. Véase además, Antonio García Reyes, *Memoria sobre la primera escuadra nacional leída en la sesión pública de la universidad de Chile, el 11 de octubre de 1846*, Santiago, Imprenta del progreso, 1846, pp. 19, 100-101.

²⁸⁷ Villegas al secretario de Marina, Acapulco, 7 de junio de 1821, AGMAB, El, legs. 70 y 71, y Panamá, 31 de diciembre de 1821, en Ortiz Sotelo, *La Real Armada en el Pacífico Sur...*, pp. 377-380.

²⁸⁸ *Guía de Forasteros. Estanquillo literario para los años de 1825-1826*, año III, vol. IV, núm 6 (54), p. 1. La historia de los buques además inspiró el tema de la primera novela de Julio Verne, *Un drame au Mexique (Un drama en México)* publicada en 1876.

de línea *Asia*, acompañado del bergantín *Aquiles*, ambas compañías al mando de Roque Guruceta, en su mayoría compuestas por americanos (peruanos, chilenos, ecuatorianos y mexicanos), y en menor medida de peninsulares, llegaron primero en abril al puerto de Chiloe, y hasta septiembre al Callao, en auxilio de la resistencia realista. Su presencia en este último puerto, tras una breve contienda y caza de la escuadra de los insurgentes peruanos comandados por el vicealmirante peruano Martín Guise, forzó el retiro de estos últimos. En los meses siguientes, se fueron perdiendo las dependencias virreinales del Perú, excepto el Callao, en donde todavía mantenían sitio las autoridades españolas. Sin embargo, esta condición no duraría mucho. A punto de capitular la plaza, en los primeros días de enero de 1825, la flota de Guruceta, compuesta de sus dos buques, además del bergantín *Constante*, el *Clarington*, la corbeta *Victoria de Ica*, el bergantín *Pezuela*, *Trinidad*, y el bergantín-goleta *Real Felipe*, partió rumbo al Pacífico, dejando desamparada a la última resistencia española. En pocos días, al puerto arribó la flota combinada chileno-peruana, al mando de Blanco Escalada, que impuso un bloqueo naval, en el que algunas dotaciones peruanas y uno que otro oficial español pasaron del lado de los rebeldes. Mientras tanto, Guruceta, con los buques *Asia*, *Aquiles*, *Constante* y *Clarington*, navegaba en búsqueda de tierra para aprovisionarse, tomando rumbo a Filipinas. Al resto de la escuadra le había ordenado dirigirse, una parte a España y otra a Chiloé. Los buques arribaron en marzo a Omaja, en la isla de Guajan (Marianas) para avituallarse, hacer aguada y proceder a ciertas reparaciones de urgencia debido al lamentable estado en que se encontraban.²⁸⁹ Fue entonces que las tripulaciones se sublevaron entre reclamaciones por maltrato, falta de paga y “escasos medios” para habilitarse de necesidades básicas como tabaco, hilo y jabón.²⁹⁰ La oficialidad resistió algunos días, en cuyo trascurso, el capitán fue herido en la cabeza, hasta que fueron desarmados y obligados a desembarcar en la isla. Después de incendiar al *Clarington*, los amotinados del *Asia* y *Constante*, al mando de un sargento contramaestre de origen mexicano, pusieron rumbo a México, hasta arribar a Acapulco, donde finalmente entregaron los navíos a las autoridades independientes, a cambio de recibir los sueldos atrasados, navegar bajo pabellón mexicano, y otorgarles a los españoles que así quisieran, la libertad para irse. Por su parte, el *Aquiles*, con dotación mayoritariamente chilena, se dirigió

²⁸⁹ Fernández Duro, *Armada española...*, tomo IX, pp. 307-311. Para más detalles está el diario de viaje del brigadier D. Andrés García Camba, quien viajó en el *Asia*, véase *ibíd.*, apéndice 5, pp. 328-337. Véase también “Sumaria de la sublevación de la tripulación de la Escuadra del Pacífico al mando de Coronel Roque Guruceta”, 1824, AGMAB 3625, C, exp. 2; “Tres comunicaciones de Juan Villavicencio al comandante general del departamento de Cádiz referentes a conservación de la disciplina y cumplimiento de servicio por los oficiales, castigo a los desertores del navío *Asia* y bergantín *Aquiles...*”, 12 de enero de 1824, AMN 0530, CG, Departamento de Cádiz, tomo VIII, ms. 1558/025, ff. 145-146; y “Relación de individuos y marinería que siguieron en los navíos *Asia* y *Aquiles* después del levantamiento que hicieron, la entrega de él a los insurgentes del reino de Méjico”, 15 de febrero de 1826, Madrid, AMN 1179, MM, NR 93/30, núm. 002/6, ff. 145-146.

²⁹⁰ José Martínez (teniente de la fragata *Constante*), citado en “Guía de Forasteros...”, p. 1.

a Valparaíso para entregarlo, a su vez, a la flota de aquel país.²⁹¹ En poder del México independiente, el *Asia* fue rebautizado como *Congreso Mexicano*.²⁹²

Con base en la documentación hasta ahora revisada, se puede concluir que los episodios de motín en la marina de guerra española, fueron más sucesos sin conexión entre sí, que articulados en un solo movimiento, excepto los que ocurrieron en el marco de las guerras de independencia hispanoamericanas. Desde principios del siglo XVIII, hasta la segunda década del XIX, ocurrieron casi por igual número los individuales, que los masivos, y con varios años de diferencia entre ellos, excepto los dos casos de 1808, aunque sin una conexión directa. Ni siquiera los motines de los que se tiene noticia que formaron parte de las luchas insurgentes americanas y que se caracterizaron por la toma del buque y su entrega a los nuevos gobiernos, se sucedieron al mismo tiempo (1818, 1822, 1825). Casi todos fueron respuestas lógicas ante los duros periodos bélicos, siendo pocos los que detonaron en periodos de paz y por motivos como el adeudo en los sueldos o la necesidad de cambio de buque. En casi igual proporción, las quejas se debieron al tradicional desacuerdo con la conducta de las autoridades y la falta de pago, seguido de las malas condiciones a bordo, que incluyeron tratos indignos, raciones inadecuadas o problemas de salud, si bien también en algunos momentos se dejaron ver otros motivos, como miedo al enemigo. Pero en particular, las guerras independentistas propiciaron el espíritu de insubordinación en los hombres de mar de la Real Armada, quienes aprovecharon el momento para cambiar de bando.

Los amotinados fueron casi siempre marineros, respaldados en buena medida por soldados e infantes de marina, que como se expuso en un principio, tenían los ánimos de ordinario inquietos desde su estancia en los presidios y fortalezas en tierra, debido principalmente a la falta de sus sueldos. También ocurrió la participación activa de un buen número de oficiales (incluso capitanes) y suboficiales, sobre todo durante las guerras americanas, guiados en su mayoría, por el afán de tomar el gobierno y dirección de las embarcaciones y sus misiones. Las protestas fueron casi siempre veladas amenazas (de dedicarse al pillaje o desertar), distinguidas por la resistencia a acatar órdenes, pero cuando existía la intención de fuga, poco se dudaba en apresar a los oficiales y dejarlos en algún lugar en tierra. Empero, en algunas ocasiones se llegó a violentos enfrentamientos. Los buques involucrados fueron los que principalmente se tenían en comisión: fragatas y navíos de línea de 3ª y 4ª clases, seguidos de navíos menores como bergantines y de 5ª y 6ª

²⁹¹ "José F. Pavia avisa su llegada (18 de junio) a Vigo en la fragata mercante Victoria, remitiendo el diario de la navegación de Quilca a Humatac (Marianas), mandando el bergantín *Aquiles*, que allí se sublevó, como el *Asia*, al ir a dar la vela para Manila (5 de marzo 1825). Ocurrencias de la navegación del bergantín *Aquiles...*", 1822, AGMAB 76.38, El, cat. 3286; véase también Fernández Duro, *Armada española...*, tomo IX, pp. 312, 337;

²⁹² Por su porte, fue un buque importante para la empresa mexicana en la reciente alianza con Colombia para continuar la lucha contra España. Fue asimismo buque escuela para aspirantes de la Escuela Naval de Tlacotalpan.

clase, así como algunas galeras. Como en los ejemplos franceses y británicos, los motines ocurrieron casi siempre estando en puerto, siendo el principal el Callao, seguido de otros puestos americanos como Cartagena de Indias, La Habana, Acapulco y Veracruz. Otros tantos se sucedieron en Europa, como en Cartagena, Lisboa, la isla Mahón o las cercanías a Cádiz, y los menos en alta mar, casualmente cerca del Cabo de Hornos, tras largas marchas, cuando las condiciones de navegación se tornaban extremas, tanto por la escasez de víveres y la extensión de los malestares corporales, como por la dificultad de atravesar dicho paso.

Por último, es importante reiterar que los pocos casos de motines colectivos de la flota de guerra española que implicaron dos, cuatro y más buques, y que mayoritariamente se debieron a atrasos en los pagos, ocurrieron de manera esporádicas lo largo del siglo y no se concentraron en la misma década de los masivos franceses y británicos. Se recordará, además, que el motín masivo que ocurrió en Veracruz en vísperas de la invasión francesa a España y posterior desorden en Cartagena contra la autoridad del puerto, el cual dio inicio a la lucha por la independencia, recuerdan a los acontecimientos de los puertos franceses durante la Revolución y tuvieron que ver con rumores de traición de las autoridades locales.

Probablemente haya muchos otros motines de los que no se tiene noticia porque no fueron comunicados a las autoridades, aunque también es posible que algunos se mantuvieron ocultos a fin de evitar mayores perturbaciones. Sin embargo, esto último parece menos probable, ya que como se pudo advertir, en las situaciones en que ocurrieron las autoridades respondieron con rigor y con base en los estatutos. En pocas ocasiones se decidió otorgarles la razón, y cuando esto ocurrió, en función del pago de sus sueldos y otras mejoras, que podían cumplirse sin necesidad de llevar el asunto a juicio y perder con ello a dotaciones necesarias para las campañas. Sin embargo, imperó la mano dura, entablando proceso contra los culpables y castigándolos, ya fuese mediante penas corporales o la prisión, mientras las cabecillas eran comúnmente condenadas a una muerte, siempre expuesta, con la firme intención de servir de ejemplo.

IV. RUPTURA DEL ORDEN SOCIAL A BORDO: ANATOMÍA DE LOS MOTINES

Woe to him that claims obedience when it is not due; woe to him that refuses it is

Thomas Carlyle

El motín se erige en la línea limítrofe entre el orden establecido y el acto que desafía las reglas sociales e institucionales, entre el deseo de justicia y la ilegalidad o arbitrariedad para obtenerla, entre el riesgo de la propia "seguridad" y las consecuencias irreversibles del castigo. Siempre constituye una querrela azarosa para todo el que lo participa y los costos son invariablemente altos. De ahí que la violencia asistió con frecuencia las acciones de las tripulaciones amotinadas, pero también su represión por parte de las autoridades, por lo que no estuvieron ausentes los escenarios de los asesinatos y las ejecuciones. Es hasta cierto punto lógico, que las condiciones más desfavorables fueran en ocasiones preferibles, a aventurarse a desafiar a la autoridad y perder con ello las garantías o la vida misma. En este sentido, la posibilidad de un motín estaba condicionado por las ventajas que se pudieran obtener. Si éstas no eran claras o asequibles, la tendencia era que los actores con intereses propios o incluso los rebeldes altamente motivados se disuadieran de participar. No era por tanto, una opción fácil de tomar. La intimidación y el hacinamiento característicos de los buques de guerra hacían más difícil el anonimato y aumentaban las dificultades para el seguimiento de la conducta individual y la evaluación de la lealtad de los involucrados. Si al final se decidía por la sublevación, existía el riesgo de que cualquiera, en determinado momento, incumpliera con el compromiso explícito de apoyar a sus compañeros, lo que no obstante podría dañar su reputación y complicar el resto de su vida en el mar. Dados los obstáculos de la acción colectiva, las expectativas de rebelión eran débiles y los peligros potenciales pesaban más que la gravedad de las quejas de las tripulaciones.¹ Si de acuerdo con lo dicho por James E. Valle, "un áspero equilibrio entre el desafío hosco y la conformidad parece haber sido la norma en los buques de guerra",² a sabiendas del riesgo y la aparente preferencia por la resignación, ¿qué era lo que finalmente desataba la acción del motín? Porque una vez en ello, no había vuelta atrás. Como expresaba un viejo marinero, en los momentos posteriores a la

¹ Hechter, Pfaff, Causey, "Social order and the genesis of the rebellion...", pp. 4-5, 17-18.

² James E. Valle, *Rocks and shoals: Naval discipline in the age of fighting sail*, Annapolis, Naval Institute Press, 1980, p. 16. Aunque su estudio se centra en los inicios de la marina de guerra estadounidense, refiere prácticas y convencionalismos generales de cualquier marina de la época.

determinación de emprender una rebelión, las miradas de los hombres y la conducta de los oficiales era un espectáculo curioso ver:

Algunos de los hombres se pararían con los brazos cruzados, hurgando sobre lo que han hecho con semblantes 'más tristes que enojados,' pareciendo pensar que su destino estaba sellado, aun sintiéndolo más por sus compañeros que por ellos mismos. Otros enfrentarían valientemente las consecuencias y se atreverían a lo peor, aunque quizás frecuentemente los sorprendas mirado de reojo al patio de la cuerda, con la soga del verdugo al final. En la cubierta principal podrían verse dos o tres mirando con gran sospecha a un grupo que habla, acercándose a ellos para poder pillar algo de su conversación. Pero el castillo de proa era el principal lugar de reunión y todos los varios mecanismos de la mente podían ser trazados desde la imprudencia impertérrita a la enfermedad del corazón: aquí el más duro ayudante de contramaestre vociferaba sus juramentos, giraba su libra, y decía una broma, insensible al peligro, el más ubicado, pero no menos firme intendente, se inclinaba hacia la red, mirando hacia la costa en toda la distracción del pensamiento; esposa, hijos, amigos, el honor, la vida, parecía colgar de una respiración.³

Si a sabiendas del riesgo, éste era tomado, significaba que las condiciones eran insostenibles. Como se presentará a continuación, la masividad de este fenómeno en las marinas de guerra hacia finales de siglo XVIII, fue consecuencia del estado opresivo y centrífugo de la coacción bélica, en el que los episodios de intensa violencia, propios del enfrentamiento con el enemigo, se entremezclaron con las injurias cotidianas propiciadas por las duras condiciones de trabajo y la escasez de todo lo básico, desde los sueldos, los alimentos y la salud, hasta el descanso y la libertad. Eran tiempos de miserias, desnutrición, epidemias, melancolía y depresión. La revisión de las dinámicas y circunstancias particulares e interrelacionadas que empujaron a los hombres de mar hacia el riesgo del motín, permitirá tender un lazo entre los distintos fenómenos al interior de los grupos tumultuosos, las condiciones concretas de los sistemas y sus instituciones, y los procesos socio-políticos del momento, para al fin definir el andamio del teatro de la rebelión naval que caracterizó a aquel periodo.

³ "Some of the men would stand with their arms folded, rummaging upon what they done, with countenances 'more in sorrow than in anger,' seeming to think their fate was sealed, yet feeling more for their messmates than themselves. Others, with bold fronts, would brave the consequences, and dare the worst, though you might frequently catch their eye taking a broadside glance at the yard-rope, with the hangman's noose at the end. On the main-deck might be seen two or three eyeing a group of talkers with the utmost suspicion, and stealing by degrees toward them to catch hold of their discourse. But the forecastle was the principal resort, and all the various workings of the mind might be traced from undaunted recklessness to sickness of heart: here the hardy boatswain's mate vociferated his oats, turned his quid, and cracked his joke, insensible to danger, there the more placed, yet not less firm, quarter-master, leaned over the netting, looking towards the shore in all the distraction of thought; wife, children, friends, honor, life, seemed hanging by a breath", Mathew Henry Barker (un viejo marinero) (*Greenwich Hospital, a Series of Naval Sketches-Descriptive of the Life of a Man-of-War's Man by an Old Sailor*, 1826), citado en Glasco, "We are a neglected set'...", p. 17.

Motivos expresos detrás de los motines

Nadie ignora que la acumulación de ciertos agravios materiales y anímicos fue el detonante común en los distintos motines en las marinas de guerra durante todo el siglo XVIII y principios del XIX (ver anexos 5 y 7). El más manifiesto de todos fue el desacuerdo con la autoridad, ya sea por su rigidez disciplinaria, prepotencia, ascendencia e incluso personalidad; seguido de la falta o el atraso de los sueldos, de los permisos para visitar tierra, de las condiciones de vida a bordo como una alimentación deficiente (mala calidad y raciones insuficientes) o el descuido en la salud individual y colectiva (que incluía malos tratos por parte de los cirujanos y falta de medicamentos), al igual que preocupaciones tocantes a la seguridad a causa de las condiciones de los buques o del objetivo de la comisión, miedo al enfrentamiento con el enemigo y otros sentimientos de injusticia. Cabantous calculó que el principal impulso de los motines navales franceses ocurridos durante el siglo XVIII, fuesen aislados o masivos, de corsarios, mercantes y en menor medida en la marina real, fue el desacuerdo con la personalidad del capitán, seguido de una dieta pobre, la embriaguez y la falta de pagos, aunque como se recordará, su estudio se centra en las rebeliones previas a la Revolución. Empero, de acuerdo a los datos resultantes del presente estudio, en el alba de este movimiento civil, los levantamientos, cuyos brotes comenzaron entre los trabajadores de los arsenales, y de ahí se diseminaron entre la marinería de *La Royale* (la de puerto y la de alta mar), integrando además a milicias terrestres y marinas, muy aparte del efecto que los conflictos político-sociales externos influyeron en su momento, fueron originados en buena medida por los bajos salarios y el retraso de pagos, en un momento de escasez de alimentos y alza de precios. En fin, la pobreza ingente de los hombres de mar y sus familias. Ésta, naturalmente, se tradujo en un malestar hacia los mandos, percibidos como los responsables de procurar la prosperidad de sus subordinados. Es por ello que el común denominador de los motines durante el movimiento civil francés continuó siendo el desacuerdo, en un amplio abanico de razones, con la conducta de las autoridades, justificado en su incapacidad de proveer con lo necesario a sus tripulaciones, y en un sentido análogo, por su supuesto despotismo, sentimiento que poco después, dirigido por los ánimos revolucionarios, se transformó en la sospecha de su traición o espíritu anti-revolucionario. Así, la también inconformidad con el nuevo Código Penal, en sí, a la legislación disciplinaria y punitiva, se sumó al rechazo general que representó el desacuerdo con las reglas y con quienes las imponen. De igual forma, distintas quejas como la baja calidad de las provisiones y, en general, con las condiciones de vida a bordo (lo que pesó mucho por ejemplo, entre las tripulaciones de Quiberon), o incluso el rechazo a la guerra con Inglaterra, se pueden englobar en los desacuerdos generales con la organización, procedimientos y propósitos provenientes del mando superior.

Las motivaciones parecen similares en el recuento de motines en la marina de guerra británica, aunque encausadas de manera diferente. Si tenemos presente el estudio de Hechter, Pfaff y Causey, entre 1740 y 1820, hay un claro predominio de reclamaciones materiales: un 70% de todos los casos analizados se relacionan con el bienestar (salud, alimentación, trato, condiciones del navío, vestimenta) y las preocupaciones económicas (pago de salarios y en menor medida, repartición de dinero de presas). Naturalmente, había quejas regulares sobre los pocos permisos para tierra, la transferencia de una compañía de un buque, y acaso menos, por el anhelo de terminar la guerra o por el deseo de volverse a la vida pirata. En cuanto al factor salud, es interesante lo que plantean acerca de la relación crítica de la enfermedad con el mantenimiento del orden a bordo, no en balde el trato a los enfermos fue uno de los principales puntos de discusión durante las rebeliones de *Spithead* (1797). Aunque podría esperarse que una tripulación extremadamente enferma estuviera incapacitada para participar en un motín, los autores comprobaron que la posibilidad de rebelión aumentaba bruscamente después de un periodo de enfermedad.⁴ Ello se debió a que una alta probabilidad de muerte entre las tripulaciones incidió en su decisión para tomar mayores riesgos, como sucedió a bordo del *Wager* (1740), el *Panther* (1764) y *Camilla* (1783), y fue un cuadro común previo a muchos otros motines. Como era de esperarse, la tasa de enfermedad de un buque o una flota se relacionó con la incapacidad de los mandos para mantener la salud a bordo. Esto nuevamente trae el tema de la correlación entre las carencias y la responsabilidad del mando. El problema mayor, al igual que en la marina francesa, se reflejó en la cuestión de los salarios. Especialmente en el año de 1797, el enojo de por sí motivado por la incapacidad institucional histórica de pagarlos a tiempo o completos, pareció vincularse además, con otro aspecto al que hace referencia Rodger. Para entonces se había implementado el sistema de recompensas, especialmente las adicionales pagadas en virtud de la mencionada Acta de Cuotas, con la cual se otorgó una remuneración más alta a los recién llegados, en su mayoría hombres de tierra, que a los marineros. Ello debió indignar aún más el sentido de pago justo de estos últimos,⁵ considerando que los salarios no habían cambiado desde 1653, mientras que como se recordará, dos años atrás habían aumentado los del ejército. Esta fue la razón por la que las autoridades se situaron en la mira de los compromisos y obligaciones incumplidos. El propio Nelson y otros altos oficiales, consideraban que la explosión de motines habían sido provocada por la oficialidad y el Almirantazgo, al desatender las peticiones de los marineros a tiempo y como se debía.⁶

⁴ Véase las estadísticas en Hechter, Pfaff y Causey, "Social order and the genesis of rebellion...", p. 30.

⁵ Rodger, *The command of the ocean...*, p. 446. Para ciertas autoridades como Lord Collingwood, los motines masivos habían sido provocados en gran medida por la gente proveniente de este sistema.

⁶ Glasco, "We are a neglected set'...", p. 115.

Más aún, entre las quejas predominó el desacuerdo con la conducta general de los superiores, específicamente aquellos oficiales que habían mostrado durante el servicio una crueldad descomunal en la administración de la disciplina. En sí, como ya se ha dicho, no eran los azotes el elemento de descontento, sino la dureza y arbitrariedad de su aplicación; a lo que se sumaba el factor verbal: las ofensas agudas, las amenazas y las manipulaciones psicológicas, lo cual, en una dosis excesiva, aumentaban el riesgo de una sublevación. En el capítulo anterior se aludió a episodios en los que capitanes y otros oficiales castigaron a sus hombres con exagerada dureza o frecuencia, o de manera indiscriminada, o les mostraban su desprecio al esgrimir el sarcasmo o el ultraje verbal en todo momento. En consecuencia, acabaron por entregar la legitimidad de su mandato al ser acusados de “crueldad y opresión”.⁷ Esta tendencia se observa en gran parte de los motines ocurridos a lo largo del siglo XVIII (ver Anexo 5) y al igual que en la marina francesa, expresan la inconformidad de la marinería ante la conducta déspota o autoritaria de sus mandos, siendo de nuevo el factor primordial detrás de las rebeliones. Retomando a Foucault, se recordará que para entonces estaba en pleno auge el movimiento a favor de disminuir, y en algunos casos abolir, el castigo corporal.⁸ En este contexto, se entiende que el estudioso de los motines masivos británicos, William Neale, determinara que no había sido la influencia subversiva de Francia la que causó la rebelión en Nore, sino la severidad que aquellos hombres sufrieron bajo el mando de “oficiales desagradables”, por lo que era natural que existiera una noción de trato injusto y el “deseo extremo de deshacerse de estos”.⁹ Pero, como se verá más adelante, este factor no fue definitivo. Otros elementos interfirieron en la detonación de los motines,

⁷ Hechter, Pfaff y Causey, “Social order and the genesis of rebellion...”, pp. 30, 34 y 56. Entre las quejas de los amotinados de Spithead y Nore no había ninguna relativa a los azotes. Hubo ocasiones en que ellos mismos impusieron este castigo entre sus hombres, sobre todo, a los que se hallaban en estado de embriaguez. Rodger, *The command of the ocean...*, p. 447. El caso de Nore fue especialmente excesivo en este sentido, pues sus delegados supervisaron y sancionaron con azotes, golpes y encadenamientos, a los compañeros que bebían en demasía, cometían robo o negligencia en el deber o desafiaban las órdenes de las comisiones, incluso con mayor frecuencia que en tiempos normales de servicio. Por ejemplo, durante el mes en que el comité de amotinados gobernó el *HMS Sandwich*, siete hombres fueron azotados, aproximadamente la tasa promedio normal de doce meses bajo la autoridad de su capitán. Véase el caso del *Sandwich* en TNA, PRO, ADM 51/1173 y 52/3397; también del *Ardent* (9 de junio) en TNA, PRO, ADM 51/4411; *Standard* (17-25 de agosto) en TNA, PRO, ADM 1/5486; *Monmouth* (9 de julio, 3 de agosto) en TNA, PRO, ADM 1/5486; en Pfaff, Hechter y Corcoran, “Attaining solidarity in high-risk...”, pp. 32-33.

⁸ En la práctica penal precedente, en la proximidad, en el suplicio, se jugaba el mecanismo de la atrocidad de la expiación, la cual reducía de manera ritual la infamia por la omnipotencia. El nuevo pensamiento determinaba que la práctica punitiva tratara de poner mayor distancia entre la búsqueda “serena” de la verdad y la violencia que no se podía borrar por completo del castigo. Entre la verdad y el castigo, no debía haber sino una relación de consecuencia legítima. Que el poder que castiga no se manchara ya por un crimen mayor a aquel que había querido castigar. Foucault, *Vigilar y castigar*, pp. 67 y 68.

⁹ William Johnson Neale (*History of the mutiny at Spithead and the Nore, with an enquiry into its origin and treatment, suggestions for the prevention of future discontent in the Royal Navy, 1842*), en Glasco, “‘We are a neglected set’...”, p. 33.

aunque, efectivamente, la mayor parte fueron dirigidos abiertamente en contra de los comandos, señalados como los directos responsables.

Pero una diferencia vital separa a las rebeliones francesas y británicas, aún cuando en ambas predominó una marcada oposición contra los mandos superiores. Los impulsos detrás fueron distintos. En la marina francesa, allende las razones que señalaban a los oficiales como los culpables de no proveer de los mínimos derechos y necesidades a las tripulaciones, así como algunas quejas por malos tratos, imperó la desconfianza hacia los que pertenecían al Antiguo Régimen, concretamente quienes detentaban origen noble. Este rechazo encerraba un claro móvil político-social que acentuaba las diferencias de clase (materiales y culturales que dividían a los nobles de los plebeyos), y bajo éste, los pertenecientes a las más altas se convirtieron en el chivo expiatorio de un descontento generalizado, hondamente desdibujado. De no haber acontecido la Revolución, quizás no hubiera existido un antagonismo tan marcado contra la élite de la oficialidad militar. Aunque esto no hay forma de saberlo. El hecho es que durante el periodo, el antagonismo colectivo de los trabajadores de los arsenales y las compañías de los buques, mediados por los partidos locales, se volcó en la reprobación de todo lo dicho y hecho por la autoridad naval, señalada como autora de todas las desgracias. En un franco rechazo, iracundo y desordenado, en ocasiones ni siquiera importó si ésta era en realidad de origen ilustre. Por el contrario, en la *Royal Navy*, en un orden más allá de las clases y el antagonismo social, las inconformidades cimbraron más en la percepción de su incapacidad de mando o abuso de autoridad, pero en el terreno de los derechos y las obligaciones correspondientes a su jerarquía. De todo ello se abundará más adelante.

En cambio, en la Real Armada española, el desacuerdo con los mandos o la falta de pago, también los ejes principales de las molestias, no parecen haber sido problemas suficientes para desatar movimientos colectivos de tal envergadura. Como ya se dijo, las sublevaciones por los motivos citados, además de otros similares a los de sus marinas rivales, como las malas condiciones a bordo, que incluían tratos indignos, raciones inadecuadas o problemas de salud, o por factores como el miedo al enemigo o el afán de cambiar de bandera o de bando, ocurrieron en la marina española de manera discontinua, en intervalos de años de diferencia y sin una conexión directa entre uno y otro. Ni la Revolución en la vecina Francia ni su posterior invasión a territorio español, cimbraron lo suficiente para contagiar a la flota real de un espíritu subversivo multitudinario. Lo más cercano, fueron algunos episodios de sedición durante las guerras de independencia de sus colonias, pero como se recordará, no fueron de ningún modo eventos simultáneos, tampoco presentaron una coordinación que asemejara a lo sucedido en las otras armadas. Si bien es posible que en el caso español los registros o la mención de algunos motines se hayan perdido, todo indica que casos

graves de insurrección como los documentados en la década de 1790, no podrían pasar inadvertidos en los archivos, tanto en diarios o registros de a bordo, como en cartas o crónicas escritas por oficiales o administradores, mucho menos en registros institucionales como los expedientes de causas penales. En la diversa historiografía y documentación a la que se ha aludido a lo largo de esta investigación, se ha demostrado la existencia de inconformidades tales o mayores que las padecidas en las flotas adversarias: marinería mal pagada y maltratada, padecimientos materiales y anímicos inconcebibles, y frente a ello, un Estado consciente de que en ello se jugaba la seguridad y éxito de una campaña. Sin embargo, se descubren las mismas fallas en el sistema (sueldos atrasados, maltratos, carencias a bordo), cada vez más acentuadas conforme avanza un siglo y comienza el otro, y como respuesta, una rebeldía diseminada, casi silenciosa o quizás, en parte minimizada en la documentación oficial. Probablemente la fuga fuese la alternativa más viable al acto de motín, como Cabantous encontró que lo hiciera la marinería francesa resentida anterior a la Revolución, desviando así el impulso irresistible y peligroso del desafío abierto.¹⁰ Otra opción a la escasa respuesta insurrecta, la cual se detallará más adelante, se halla en el esfuerzo de despliegue naval que el Imperio español mantuvo a marchas forzadas en sus territorios europeos, americanos y asiáticos, lo que intentó cubrir con una fuerza naval reducida y dispersa, lo que aminoró las probabilidades de que se generaran motines masivos.

En cualquiera de los tres casos, se puede dudar de que la proporción de revueltas denunciadas refleje la realidad histórica, como lo han señalado en su momento Acerra y Meyer, Rodger, así como Pfaff y Hetcher. Los motines tratados en esta investigación son en su mayoría los que se conocieron a través de su reporte y trato oficial, tomados como casos “extraordinarios” en el común denominador del comportamiento social de las marinas de guerra. Pero seguramente muchos otros que se desconocen, no fueron denunciados oficialmente por no ser considerados actos de gran significado en relación a la disciplina institucional y se prefirió trivializarlos en los reportes oficiales como simples infracciones, actos de desobediencia, incidentes desagradables o intentos de disturbios. Ya que, de lo contrario, causarían serias dudas en relación a la competencia de las autoridades encargadas de un buque o una flota, además de que al ocultarlos, se evitaría exponer a los oficiales frente a sus subordinados y sancionar a estos últimos con severidad, lo que equivaldría a perder gente necesaria para realizar con éxito las operaciones.

¹⁰ Ortiz Sotelo explica que este problema fue un fenómeno común en la época, e innumerables los casos en que las tripulaciones, especialmente la marinería, tanto los peninsulares como los de origen americano, abandonaron sus naves aprovechando cualquier circunstancia. Muchos eran eventualmente capturados y vueltos a embarcar, pero otro tanto lograba servir en buques mercantes o simplemente encontraban otra actividad, lejos de las restricciones y la disciplina a bordo. Ortiz Sotelo, *La Real Armada en el Pacífico Sur...*, p. 399.

Los amotinados: rebelión en la cubierta baja

El perfil sedicioso del compuesto humano de las tres flotas de guerra lo constituyó principalmente la marinería, la llamada cubierta baja, aforismo del inglés *lower deck*. Comúnmente las fuentes (tanto la documentación como la historiografía) se refieren a los amotinados simplemente como “tripulación”, palabra que gramaticalmente define a los diferentes niveles de comando que componen la dotación de un buque, incluyendo al capitán, pero que en realidad suele utilizarse como una generalización, un tanto imprecisa, que incluye tanto a la marinería, como a la oficialidad, básicamente la de menor rango como los contra maestres, alféreces, pilotos, ayudantes, etc. Si bien, “tripulación” también podría indicar primeros oficiales, en los motines estudiados rara vez se vieron involucrados y se tienen escasos registros de la participación de algunos lugartenientes, maestros y uno que otro capitán. En cambio, fue mayor la presencia de suboficiales o marineros experimentados fungiendo como líderes, principalmente en los motines masivos de los arsenales franceses, en los de las flotas de Quiberon, Spithead y Nore, y en algunos buques de la Real Armada durante la lucha de independencia de sus colonias.

Un recuento exacto del número de involucrados en estos actos colectivos es prácticamente imposible. Pero al analizar los datos con los que se cuenta de los movimientos de los trabajadores de los arsenales, marineros e infantería de marina en los puertos de Tolón y Brest entre 1789 y 1793, considerando que en ocasiones se hace referencia a multitudes (Brest y Tolón en 1789), en las que se puede pensar en cientos de personas; así como las cifras que arrojan Acerra y Meyer y de Molleville, de hasta 2 000 y 3 000 en Brest, en los años de 1790 y 1791 respectivamente;¹¹ más los cientos de participantes de los más de 70 buques de los que se tiene cuenta (considerando los que participaron en los motines de Quiberon), se puede calcular que fueron más de 6 000 los amotinados en la marina de guerra francesa de aquel periodo. Una cifra, por ventura, moderada. Por su parte, tan sólo al romper la sublevación de Spithead, se hablaba de 10 000 hombres.¹² Si a ello se suman los buques que se fueron articulando conforme se desarrolló el fenómeno, incluyendo los de Nore, se calcula que fueron alrededor de 35 000 amotinados.¹³ Muy por detrás, siendo un fenómeno muy distinto, en la marina de guerra española apenas se puede hablar de algunas centenas, quizás unos pocos miles de amotinados, en un periodo amplio de poco más de 5 décadas. Considerando el conjunto de las tripulaciones que conformaban el *Septentrión*, *San Lorenzo*, *Astuto* y *la Liebre* (1772), y los marineros y tripulaciones de los buques

¹¹ De Molleville, *Mémoires secrets pour servir à l'histoire...*, tomo I, pp. 261-263; Acerra y Meyer, *Marines et Révolution*, pp. 122 y 124.

¹² Glasco, “‘We are a neglected set’...”, p. 18.

¹³ Frykman, “The mutiny on the Hermione...”, p. 161.

anclados en el puerto de Veracruz en 1808, seguramente decenas (aunque se desconocen las cifras), así como los aproximadamente 200 hombres de la *Trinidad* en 1818, y los cientos de las fragatas *Prueba* y *Venganza*, así como del *Asia*, *Aquiles*, *Constante* y *Clarrington* en 1825.

El que la marinería haya sido el principal foco de sedición, sigue una lógica natural, pues en la amplia cadena de comando de los sistemas navales, son el último eslabón, el menos favorecido en todos los sentidos, y el que, como vimos, más esfuerzos y padecimientos mostró en el oficio. Se trataba de un grupo definido no sólo por sus condiciones materiales de vida, sino por sus actividades en la profesión, lo que conformó una cultura con intereses, experiencias, tradiciones y valores comunes,¹⁴ aunque no por ello, exento de sus propias jerarquías y divisiones. Desde una mirada paternalista, las instituciones percibían a esta facción de subordinados como inmaduros, desordenados y arriesgados, perfil con el cual justificaban su disposición natural a la rebelión. Tal vez este fue el motivo por el que, en reiteradas ocasiones, se prefirió apagar su ímpetu subversivo a través del convencimiento o la reprimenda, en vez de llevar el asunto a las cortes. La tradición del Almirantazgo británico comparaba a los marineros con niños, en el sentido de su incapacidad para juzgar por sí mismos:

“La gran multitud de estos hombres es totalmente iletrada”, escribió un oficial, “sus ideas salvajes, confusas e indeterminadas como los elementos con los que tienen que combatir, sus disposiciones naturalmente generosas, algo turbulentas; temerosas, o más bien irreflexivas de las consecuencias, ellos llevarán a cabo todos los riesgos para satisfacer el capricho del momento.”¹⁵

Esta percepción no dista mucho de la que tenían las instituciones francesa y española. La primera, pese a que reinaba la nobleza privilegiada, veía a sus súbditos de una forma más paternal que arbitraria,¹⁶ pese a que los consideraban una especie rara, siempre inconforme con el servicio y comúnmente desobediente.¹⁷ En informes oficiales, diccionarios o documentos privados, se les describe de esta forma. De acuerdo con Cabantous, la inmensa mayoría perfila un retrato psicológico en el que sobresalen los vicios, las inconstancias, las hostilidades y las simplezas, con lo que se explica su descontento permanente y su espíritu de rebelión endémica. Encima de la violencia oriunda de las poblaciones litorales, “alimentada por las fuentes del océano”, los marineros ejercían el vicio profesional de la insumisión. En 1750, un administrador del Almirantazgo francés observaba que “los jóvenes vecinos del mar” preferían la profesión marinera, no sólo porque buscaran un beneficio personal, sino por libertinaje. De esta forma, por su

¹⁴ E. P. Thompson, *The making of the English working class*, Harmondsworth, Penguin Books, 1968, p. 939.

¹⁵ Bromley, *Manning Pamphlets*, en Rodger, *The wooden world...*, p. 118.

¹⁶ Cormack, *Revolution and political conflict...*, pp. 18-19.

¹⁷ Acerra y Meyer, *Marines et Révolution*, p. 107.

naturaleza predispuesta a la violencia psíquica, el marinero venía a simbolizar en general, un mal sujeto.¹⁸ En la Real Armada, sin pretender aquí homogeneizar la personalidad de todos los hombres (ni los de todas las marinas), este retrato se mantiene: gente de origen social muy bajo, plagada de vicios,¹⁹ holgazanes e indomables. Empero, para algunos fuera del contexto del sistema naval, el marinero era visto desde siempre como alguien astuto, y de cierta manera, valiente; virtudes propias de un mundo de peligros y dificultades. Ya lo decía fray Antonio de Guevara:

“La mar no sufre necios ni perezosos, porque conviene al que allí anda ser muy vivo en el negociar y diligentísimo en el navegar. La mar es casa de pecadores y refugio de malhechores, porque en ella á ninguno dan sueldo por virtuoso ni le desechan por travieso. La mar disimula con los viciosos, mas no es amiga de tener consigo cobardes, porque en mal punto entra en ella el que es cobarde para pelear y temeroso de navegar”.²⁰

Como fuera, para dirigir el ímpetu asociado al marinero, se necesitaba de mentes más organizadas, de líderes. Pero no hablamos necesariamente de los mandos superiores, sino de miembros del mismo grupo. De acuerdo a los resultados de algunos estudios de sociología sobre acciones colectivas, los motines navales solían ser dirigidos por miembros de la tripulación alertas, interesados, y con recursos y disposición para correr el riesgo de organizar una rebelión,²¹ lo que no es precisamente propio de un perfil infantil y desordenado. Entre la propia marinería había jerarquías de acuerdo a clases y labores, y por lo mismo, juegos de poder. Aquellos marineros que creían que a través de un motín podían ganar cierto estatus social entre sus compañeros o escapar del servicio o vengarse de los oficiales odiados, eran los más propensos a coordinar una insurrección y asumir los riesgos. No extraña entonces que las sediciones fueran comúnmente guiadas por marineros experimentados y altamente calificados. A juicio de Rodger, un motín constituido “era una prueba suprema de carácter y liderazgo. Sólo los que eran realmente admirados por sus compañeros serían seguidos”. En el caso británico, casi sin excepción, los amotinados fueron conducidos por marineros con muchos años de servicio: marinería capaz y los conocidos como oficiales

¹⁸ Cabantous, *La vergue et les fers...*, pp. 145, 147.

¹⁹ De Salas, *Historia de la matrícula española...*, pp. 219-220.

²⁰ Fray Antonio de Guevara, “Capítulo IX. De una sutil discreción de la mar y de sus peligrosas propiedades”, en José Luis Martínez, *Pasajeros de Indias. Viajes trasatlánticos en el siglo XVI*, México, Fondo de Cultura Económica, 1999, p. 267.

²¹ Véase K. Andrews y M. Biggs, “The dynamics of protest diffusion,” en *American Sociological Review* 71/5, 2006, pp. 752-777; M. Kim y P. S. Bearman, “The structure and dynamics of movement participation”, *American Sociological Review* 62, 1997, pp. 70-93; Michael Macy, “Learning theory and the logic of the critical mass”, en *American Sociological Review* 55, 1990, pp. 809-826; G. Marwell y P. Oliver, *The critical mass in collective action*, Nueva York, Cambridge University Press, 1993; también Hechter, Pfaff, Causey, “Social order and the genesis of rebellion...”, pp. 14-15.

menores (asistentes o compañeros de oficiales),²² todos ellos, “la aristocracia natural de la cubierta baja”.²³ Ambos grupos se situaban en el intermedio entre el comando (grupo de oficiales con facultades) y la marinería trabajadora, por lo que en la práctica ejercían un conocimiento y un poder afines. Los primeros, eran la jerarquía más alta de la marinería, que en cualquier momento podía ser promovida a oficiales menores, y la segunda, la más baja de su clase, normalmente sin posibilidad de ascender, excepto si tenían comisiones y podían llegar a ser suboficiales.²⁴

Como se recordará, los que encabezaron la resistencia en varios casos aislados y principalmente durante los motines de la flota del canal, fueron en su mayoría marineros profesionales que llevaban navegando juntos varios años, así que existía una gran unión y confianza entre ellos. Eran líderes que comprendían la problemática al interior de las dotaciones, pero además las estrategias políticas y las vulnerabilidades de su gobierno.²⁵ Debido al latente estado bélico, algunos incluso habían sido recién promovidos de las filas de la marinería a la de suboficiales, sin tiempo a mucha preparación, a diferencia de aquellos que provenían de las academias (guardiamarinas). Por su origen, se puede pensar que eran precisamente quienes mejor entendían las necesidades de las compañías, pero no fueron los únicos involucrados en los disturbios. El “Motín de los guardiamarinas”, del que se habló en el capítulo anterior, expuso que para la década de 1790, el Almirantazgo británico atravesaba por dificultades en el manejo de sus mandos medios. Hizo visible la fractura al interior de la cadena inmutable de comando y señaló la posibilidad inminente de indisciplina e insubordinación, incluso entre los candidatos a oficiales. Esto lo explica muy bien Clayton: los jóvenes tenían fuertes responsabilidades. No era suficiente ser un buen marinero para dirigir a un contramaestre al momento de “flejar un bloque o estibar un ancla”. Se esperaba que pensara por sí mismo como “responsable al que su nación había comisionado un número considerable de hombres, para distribuir justicia imparcial entre ellos, protegerlos de injurias, averiguar las cualidades particulares de cada hombre a su cargo, ponerlo en esta frecuencia donde pueda hacer el mejor servicio público posible”.²⁶ En este sentido, los conceptos de honor y deber eran parte del deber de un caballero de rango, por lo que los jóvenes aspirantes se enfrentaban a tomar decisiones de las que dependía su estatus

²² Marineros nombrados como tales por su experiencia en ciertas tareas.

²³ Rodger, *The command of the ocean...*, p. 452. Según los resultados del análisis de Hechter, Pfaff y Causey, de los 195 hombres procesados en la documentación oficial como "líderes" y "principales" amotinados, alrededor del 30% de ellos eran suboficiales (al tiempo que constituían el 13% de la compañía de los barcos amotinados) y otro 50% eran marineros capaces (alrededor del 35% de la compañía de los buques rebeldes). Véase Hechter, Pfaff y Causey, “Social order and the genesis of rebellion...”, p. 39.

²⁴ Glasco, “‘We are a neglected set’...”, pp. 73-74.

²⁵ Coats, “The delegates: A radical tradition”, p. 39.

²⁶ Clayton, *Tars. The men who made Britain rule the waves*, p. 225.

social y profesional, pero sobre todo, su dignidad y ética. Su desafío a la autoridad y su participación en los motines de 1797, junto con algunos suboficiales, incluso maestros, ocurrió justo en una época de apertura de promoción para los civiles, cuando la necesidad de convencer como profesional y caballero a la vez, sin importar el origen, se volvió tan importante que las prioridades del honor personal frecuentemente interfirieron con las demandas de subordinación y jerarquía naval.²⁷ Tras servir como voluntario a bordo del *London* en el momento del motín de Spithead y posteriormente ser ordenado a una división artillera en el Nore, el capitán Edward Owen, atestiguó que quienes habían planificado y llevado en ejecución la insurrección de Spithead eran “los mejores hombres” y que los puntos de vista de este pequeño círculo de marineros experimentados, “los más confiables por los oficiales y admirados”, representaron el entendimiento común de las tripulaciones.²⁸ Corroborando esta observación, el capitán Parr, durante el juicio a los involucrados del *Standard*, uno de los buques de Nore, se lamentaba que los amotinados estuvieran “entre los mejores de la compañía del buque”.²⁹

Como se recordará, las sublevaciones de las compañías de las tres marinas de guerra fueron más comunes las de los navíos de línea de 3ª clase, poco menos de 4ª clase y en menor medida de 2ª y 1ª, y 5ª y 6 clases (ver Anexo 6). En este tipo de buques solía haber una gran cantidad de gente hacinada, y de no estar bien provistos, eran propensos a generar problemas epidémicos y de indisciplina. Según Hechter, Pfaff y Causey, albergaban una sociedad muy estratificada, lo que ampliaba la probabilidad de que se organizara un cuadro de líderes. Particularmente en la marina británica, como ya se señaló, durante los períodos de expansión naval, los marineros eran promovidos rápidamente en las filas de los marineros capaces, inclusive hasta la suboficialidad. Las autoridades navales se quejaban de que estos eran especialmente ineficaces en el mantenimiento del orden, ya que no estaban preparados para ocupar puestos de responsabilidad y se hallaban demasiado cerca, en cuestión de simpatías, con sus compañeros marineros. En algo tenían razón: las tripulaciones compuestas en gran parte de marinería recientemente promovida, fueron más propensas al amotinamiento.³⁰ Junto con los navíos de línea, las compañías que se distinguieron por su indisciplina fueron las de los buques menores. Fragatas, corbetas, balandras y otros

²⁷ Cavell, *Midshipmen and quarterdeck boys...*, pp. 112,

²⁸ Edward Owen, “Recollections of the mutiny at Spithead”, 36, NMM, CUN/2, citado en Glasco, “We are a neglected set!...”, p. 302.

²⁹ “Trial of *Standard* mutineers”, 17-25 de agosto de 1797, TNA, PRO, ADM 1/5486; véase Pfaff, Hechter y Corcoran, “Attaining solidarity in high-risk...”, p. 28.

³⁰ Hechter, Pfaff, Causey, “Social order and the genesis of rebellion...”, pp. 15-16, 21, 39. Las altas tasas de promoción eran características de los periodos de expansión naval apresurada (por ejemplo, la *Royal Navy* aumentó de un total de 17 361 hombres en 1792 a un total de 59 042 en 1793, véase Rodger, *The command of the ocean...*, p. 639), de altas tasas de pérdida debido a mortalidad o desertión o cuando grandes sectores de la compañía de un barco eran cambiados a otros buques.

buques menores fueron usualmente utilizados como cruceros o convoyes para ataque o defensa del comercio, y aunque eran más cómodas y sus compañías más organizadas, solían operar en aguas extranjeras, fuera de formaciones de flota, comandadas por oficiales menos experimentados (a menudo tenientes y maestros) y con pocos suboficiales e infantería de marina para imponer la disciplina.³¹

La complicidad usual entre la marinería capacitada, y en algunos casos los oficiales intermedios, y el resto de los hombres, se percibía también como un problema en la marina de guerra francesa. Gracias a su experiencia y a los lazos privilegiados que mantenían con los marineros, también aparecieron a menudo como directores de las protestas, controlando la situación al hacerse portavoces obligados y creíbles del grupo de hombres habitualmente sumisos, del cual ellos mismos formaban parte.³² Algunas autoridades, los percibían como un mal ejemplo. “Este tipo de desobediencia siempre es ocasionada por algunos suboficiales o antiguos marineros, que abusan de la confianza de los demás, los incitan con su ejemplo y su desorden”, escribía un funcionario de la administración en 1745.³³ Pese a todo, estos grupos eran de vital importancia para apuntalar la jerarquía de mando y prevenir la desorganización durante la navegación. Su oportuna intervención en las actividades cotidianas ayudaba a reducir el nivel de conflicto entre la marinería y el comando, en cambio, su apatía podía incitar a la rebelión abierta. Esta es la razón por la que Patton, mucho antes de los grandes motines, consideraba que los marineros experimentados y la oficialidad baja, al ser una gran fuerza de reserva, debían incrementarse en número y tenerse contenta con buenos sueldos.³⁴ Este razonamiento podía aplicarse a cualquier armada. De Salas también advirtió esta necesidad cuando decía que en España “es de poca estimación el nombre marinero [...] ninguna nación estima menos a sus capitanes y marineros [...] Las armadas fallan aun habiendo gastado dinero en ellas [...] los franceses hacen los mismo [...], por lo que proponía subir el sueldo a los capitanes y oficiales, así como dar mayores ventajas a los hombres de mar buenos y razonables a fin de motivarlos”.³⁵

Ciertamente, la confianza de la marinería en los rangos bajos de los suboficiales, les otorgaba de una autoridad al servicio de la legalidad, de la cual dependía la obediencia de las dotaciones. Más, como se ha dicho en reiteradas ocasiones, si las circunstancias lo obligaban, esta energía disciplinaria podía invertirse y pasar al servicio de la “legalidad subversiva”. En ese momento, centraban sus capacidades en formular

³¹ Hechter, Pfaff y Causey, “Social order and the genesis of rebellion...”, p. 35.

³² Cabantous, *La vergue et les fers...*, pp. 102, 105-106.

³³ “Ces sortes de désobéissance sont toujours occasionées par quelques officiers, mariners ou anciens matelots, lesquels abusant de la confiance des autres, les incitents par leur exemple et leur désordre”, Charron en AN, m, C4-66, fol. 389; Cabantous, *La vergue et les fers...*, p. 104.

³⁴ Patton, “Observations on naval mutiny...”, ff. 3-11.

³⁵ De Salas, *Historia de la matrícula española...*, pp. 40-44.

correctamente las dolencias comunes.³⁶ Por tal circunstancia, fue común que dichos personajes aparecieran en primer plano, como “cómplices” de los grandes motines. Sucedió en las sublevaciones de *Notre Dame du Rosaire*, en el que el maestro artillero, el maestre carpintero, un maestre calafate y el contra maestre tuvieron un rol principal. En *L’Capricieuse*, donde el ayudante de piloto y el segundo maestre condujeron las operaciones decisivas durante la rebelión y en *L’Embucade*, cuya acción fue liderada por los mayordomos. A mayor escala, en noviembre de 1789 y en julio de 1792, en Tolón, los contra maestres figuraron entre los dirigentes, junto con los cordoneros y carpinteros. No se podrá olvidar tampoco que en la flota del poniente, durante el episodio de Quiberon, sobre todo suboficiales y aspirantes de *L’Auguste* y artilleros del *Terrible*, fueron los más agitados. Aquellos a quienes Saint-André ejecutó, encarceló o desterró en marzo de 1794, ilustran esta constante.³⁷

Aun siendo pocos los casos documentados de rebeldía abierta en la marina de guerra española, es notable de igual forma, la participación de suboficiales, y posiblemente como consecuencia de ello, del éxito de sus objetivos finales. Nos referimos específicamente a los de las galeras al mando del subversivo conde de Santa Cruz y algunos capitanes; así como los de las tripulaciones de *Trinidad*, de las fragatas *Prueba* y *Venganza*, y del colectivo *Asia*, *Aquiles*, *Clarrington* y *Constante*, quienes unidos con suboficiales, incluso algunos oficiales en el caso de *Prueba* y *Venganza*, lograron su cometido de fuga y entrega de buques a los gobiernos independientes de las antiguas colonias españolas. Por lo demás, el resto de los motines a los que se hace referencia parecen haber sido organizados por la marinería (sin especificación de si era la experimentada) e infantería de marina. Existe la posibilidad de que en algunos de ellos, la ausencia de suboficiales o de aspirantes pudiera haber sido intencionalmente omitida u ocultada en la documentación oficial. Como se expuso en el capítulo anterior, hubo casos de rebeldía individual con tintes de motín, perpetrados por oficiales subalternos como los mencionados alféreces de navío Benito Bermúdez y Francisco Polanco, de los que existen expedientes. Pero las lagunas persisten. Por ejemplo, en el índice del Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, se ha detectado la existencia de otras causas que implican principalmente a alféreces o guardiamarinas de ciertos buques, acusados de desobediencia a sus superiores u otros “excesos”, que bien pudieran dar una pista del estado de subordinación de estas jerarquías del comando y sus efectos en la conducta del resto de las tripulaciones. Sin embargo, sus casos son insondables debido a que los expedientes se encuentran extraviados.³⁸

³⁶ Cabantous, *La vergue et les fers...*, pp. 104-105.

³⁷ *Ibid...*, p. 162.

³⁸ Tal es el caso de: Cossa Llantazo Pablo, alférez de fragata. Causa formada a este oficial sobre quebrantamiento de prisión, falta de guardia y desobediencia a sus superiores, febrero 22 de 1757- noviembre 28 de 1758, AGMAB 3626,

En cuanto a la intervención de las guarniciones de soldados y milicias, así como de la infantería de marina, al constituir una parte importante del porcentaje de las compañías a bordo, también lo fueron de los grupos rebeldes. Encargados del servicio de la artillería, ocupados muchas veces en las maniobras básicas al momento de desembarcar o como apoyo a la autoridad de los oficiales al mando, si bien es cierto que constituían una fuerza de intervención disuasiva en caso de motín y su presencia contribuyó a reducir los problemas disciplinarios de las flotas, con frecuencia formaron parte medular de las sublevaciones, reproduciendo los motines que sacudían a los regimientos de los ejércitos en tierra y viceversa. Este hecho se percibe en el temor de las autoridades españolas relativo al contagio del espíritu sedicioso entre ambos grupos, latente en la ya mencionada ordenanza de 1748 o en correspondencia como la escrita por el virrey marqués de Villagarcía al rey en 1743, y encierra el motivo resonante detrás del problema: el atraso o falta del pago de sueldos. La participación de marineros y soldados en los motines de la flota en La Habana en 1720, así como del *Incendio y Potencia*, o la rebeldía de la infantería de marina a bordo del *San Juan Nepomuceno*, confirman esta realidad. Por su parte, como se recordará, en noviembre de 1789 y en mayo de 1790 en Tolón, así como septiembre de 1790 en Brest, los mismos motivos unieron a los trabajadores de los arsenales y a las tripulaciones de los buques de guerra franceses con las milicias de los puertos.³⁹ Por supuesto, la motivación podía variar de vez en vez. Cabantous refiere un motín (aunque no nos dice el nombre del buque), en el que los soldados embarcados decidieron rebelarse y hacerse del barco para asegurar su huida. Al acercarse a la rada de Saintes, en diciembre de 1729, una cincuentena de estos se levantó contra sus oficiales y exigió girar popa hacia La Habana, "donde querían hacerse piratas"; sin embargo, la calma de los vientos y la falta de alimento, los obligó a desembarcar en la isla de San Thomás, donde fueron finalmente arrestados.⁴⁰

Por lo general, la participación activa de los soldados, milicias o infantería de marina reforzó la credibilidad de los marineros insurrectos y obligó a las autoridades a retroceder, como sucedió en la sublevación de *Notre Dame du Rosaire* y más tarde en muchos otros buques durante el movimiento revolucionario, y ni hablar de su participación activa y contundente durante los motines masivos en los arsenales y puertos franceses. Pero como dice Cabantous, pese a los destinos entrecruzados e intereses a veces conjugados, ambas sociedades de mar y de fuego eran demasiado disímiles. A diferencia de los marineros, los soldados eran una comunidad inestable en los buques, de difícil reclutamiento, turbulentos y

C; Calderón San Juan, guardiamarina. Causa por los excesos que se indican; Grandarillas Antonio y Vázquez Antonio, guardiamarinas. Causas instruidas en averiguación por excesos que se les acusa, 1799, AGMAB 3626, C.

³⁹ Cabantous, *La vergue et les fers...*, pp. 160-161.

⁴⁰ *Ibid.*, p. 110.

desertores, elementos aparentemente favorables para los disturbios, pero por ser la mayoría de las veces ignorantes del mundo marino, al que no pertenecían, y al constituir un grupo particular y aislado a bordo, se asociaban con los motines de las tripulaciones a merced de circunstancias fortuitas y raras.⁴¹

Todo lo contrario, en la marina de guerra española, su constante contacto y cercanía, unidos por las mismas miserias, parece haber detonado un ejercicio más o menos frecuente. Ambos, tanto la soldadiza como la marinería, eran partícipes de una misma estructura socioeconómica, de acuerdo al tejido laboral que inauguró la manufactura mercantilista y las formas de trabajo en arsenales, atarazanas y obras públicas y/o suntuarias de la era borbónica. Ello trajo consigo el comienzo de una institucionalización progresiva, en el caso del primero del sistema de quintas, y del segundo de la matrícula; al igual que las levas para mar y tierra de “vagos y malentretidos”, que sustituyeron la especialización del profesional por grupos de miserables y forzados.⁴² Siendo así, además de compartir constantemente los espacios de la cubierta baja en su ir y venir por los mares, al hallarse las guarniciones de los puertos hispanoamericanos, turbulentas por naturaleza, en los puntos de anclaje de los buques y flotas españolas, era lógico que ambos grupos estrecharan fuertes vínculos que incluían experiencias, carencias y reclamos.

Esta conjunción pareció menos común en la *Royal Navy*. Quizás porque la infantería de marina fue particularmente favorecida por el Almirantazgo como recurso para combatir la indisciplina. Esto fue llevado al extremo por el conde de San Vicente, poco antes y al inicio de los motines de 1797, a fin de sostener su autoridad contra cualquier signo de inconformidad.⁴³ En palabras de Rodger, esta estrategia fue muy arriesgada. Sí, funcionó a corto plazo, ya que la infantería como cualquier otra clase de hombres terrestres, era continuamente menospreciada por los hombres de mar, y sus resentimientos fueron el motor que devolvió la afrenta. Pero al final, solo logró dividir las compañías, poner a los oficiales en contra de sus apoyos naturales (los marineros capaces) y minar la autoridad de los suboficiales para con sus subordinados. Patton, quien como se recordará, hizo varias observaciones del estado de disciplina de la marina de guerra, advirtiendo de un peligro general de motín desde 1795, realizó también un recuento de los motines de Spithead y Saint Helen, en el cual calificó de un cambio en el orden natural de las cosas, hacer a estos hombres de tierra los depositarios de la lealtad de los oficiales: “es altamente riesgoso traer a

⁴¹ *Loc. cit.*

⁴² López, “La medicina e higiene militar...”, p. 134.

⁴³ El almirante George Elliot escribió sobre el carácter del almirante: “era una regla invariable de San Vicente no hacer lo que todo el mundo pedía, y hacer cosas en el último posible e inconveniente momento”, no importando “si la víctima era amigo o enemigo”, citado en Rodger, *The command of the ocean...*, pp. 525-526.

los infantes de marina para actuar contra los verdaderos hombres de mar en cualquier momento, pues ningún buque puede estar seguro si estos están descontentos”.⁴⁴

El binomio comando y disciplina en la detonación de los motines

Aun cuando gran parte de los motivos que empujaron a las rebeliones no dependían directamente de la autoridad al mando del buque, como el atraso en el pago de sueldos, la falta de licencias para tierra, un avituallamiento deficiente, condiciones insalubres a bordo, mal estado del navío, etcétera, sí constituyeron las condiciones en que los comandantes debían operar y fueron significativos para la disposición de una tripulación a la disciplina o a la sublevación. En la medida en que las instituciones no fueron capaces de suministrar los recursos necesarios a sus oficiales, disminuyó su capacidad de mando y aumentaron las dificultades para proporcionar la seguridad y el bienestar que las tripulaciones esperaban de estos.⁴⁵ Se recordará que Pizarro, tras largas y sordas peticiones, se vio obligado a pagar de sus propios bolsillos y de los de sus oficiales, las deudas institucionales de los sueldos de su tripulación para calmar su estado de sedición. Por su parte, una vez que tomó el mando de la flota del Mar del Norte, el almirante Duncan solicitó mejoras para sus hombres, entre las que estaban: limón para prevenir el escorbuto, vino para los enfermos, raciones regulares de tabaco y jabón para los marineros, pescado fresco entre los alimentos, la mejora en la paga para todos, permisos regulares, el cumplimiento de los límites sobre el número de azotes y el fin de la leva forzosa (a menos de que fuera absolutamente necesario). Pero pocas de sus solicitudes obtuvieron respuesta, y lo mismo sucedió con las de otros oficiales que lo habían intentado antes de abril de 1797.⁴⁶ Bajo estas condiciones, la carga moral y psicológica podía llegar a ser muy dura para un comandante, y entonces, como advirtió el capitán de la fragata amotinada *Constelación* (1798), Thomas Truxtun, se podía llegar a sentir “un ser solitario a la mitad del océano”.⁴⁷

Entre sus minuciosas reflexiones, Patton señaló que los buques de guerra tenían una “ecología” social única, tanto por su hacinamiento extremo, como por la dependencia en la cooperación entre los oficiales y los marineros calificados para su operación efectiva. Argumentaba además, que en la *Royal Navy* las relaciones sociales obedecían a las expectativas mutuas y que la formación social a bordo de un buque sólo podía ser construida sobre la base del consentimiento. En este orden, los capitanes despóticos eran en última instancia ineficaces, pues no podían esperar que una compañía que sufriera constantemente de

⁴⁴ Patton, “Account of the mutinies at Spithead and St. Helens”, en Rodger, *The command of the ocean...*, p. 453.

⁴⁵ Hechter, Pfaff y Causey, “Social order and the genesis of rebellion...”, p. 20.

⁴⁶ Glasco, “‘We are a neglected set’...”, p. 115.

⁴⁷ Guttridge, *Mutiny: a history of naval insurrection*, p. 5.

azotes estuviera motivada para el cumplimiento de su deber. El mantenimiento de una verdadera disciplina se basaba entonces, en la idea que los hombres tenían de un capitán, y se cumplía siempre que este fuera competente y estuviera interesado en su bienestar. Así, el orden social a bordo era el producto de la "confianza implícita y el respeto perfecto" del que "toda disciplina debe depender".⁴⁸ Este principio general ecológico era más o menos igual en las demás marinas de guerra. No hay que perder de vista, por ejemplo, la preocupación de los capitanes de los buques de las flotas españolas y francesas por el pago de sueldos de sus hombres (por lo que en ocasiones justificaron o respaldaron sus reclamaciones), por el estado del navío o por las condiciones alimenticias o salubres a bordo, a sabiendas de que de ello dependía la respuesta de su gente y por ende, el éxito de una comisión. Empero, una diferencia vital de la *Marine Royale* y la Real Armada, en relación con la marina británica, era la marcada división de clase, básicamente en términos de origen (noble o plebeyo) entre el comando y el resto de la tripulación. Durante el Antiguo Régimen, todo navío era la representación reagrupaba de los miembros de una sociedad muy estructurada, una reproducción acentuada de la jerarquía social tradicional. Especialmente en ambas marinas, los rangos más altos de la oficialidad detentaban títulos nobiliarios y provenían de familias con larga tradición marinera, y pese a que en ocasiones ambos sistemas abrieron sus puertas a candidatos provenientes de la academia y el profesionalismo, independientemente de su cuna, predominó la predilección por la selección de superiores de origen noble y, por lo tanto, de una estructura social altamente estratificada. Es por ello que desde la perspectiva institucional de las primeras, el mando era más rígido en cuanto a su relación con sus subordinados. No se esperaba la "aprobación" de las compañías, sino su subordinación de acuerdo a los estándares sociales y por supuesto, al reglamento. En este sentido, la ecología era de un orden un tanto diferente. Si bien en la *Royal Navy*, los hombres tenían una mayor oportunidad de ascender de rango, incluso desde los más bajos de la marinería, tuviesen el origen social que tuviesen, a partir de sus propias capacidades y esfuerzos, trascendiendo de esta forma la línea divisoria de las clases; al igual que las compañías podían defender abiertamente su lealtad hacia su capitán en el momento de la transferencia de buque y reclamar su derecho a seguirle a donde fuere; o por ley tenían derecho a una parte del dinero de presas; nada de esto era el común denominador en las marinas de guerra rivales. Sin embargo, dichas sociedades navales jerarquizadas y divisorias descansaba en una coherencia propia que les permitía funcionar, en las que la cohesión social respondía a ciertos órdenes establecidos, no por ello, claro está, fuera de armonía con su propio entorno cultural. Por lo menos así fue antes de que la Revolución acabara

⁴⁸ Patton citado en Hechter, Pfaff, Causey, "Social order and the genesis of rebellion...", p. 9.

por destruir los débiles andamios sociales de la *Marine Royale* y de que las posteriores luchas por la independencia de las regiones americanas debilitaran la fuerza de la Real Armada.

En cualquiera de los casos, el comando era de vital importancia para la obediencia voluntaria de los subordinados y ésta debía ajustarse a la base normativa del orden social. Pero, tal como los comandantes querían unos subordinados disciplinados, los marineros deseaban ser conducidos por superiores expertos, sobre todo considerando los peligros que enfrentaban en alta mar.⁴⁹ De ahí que estaban dispuestos a acceder a las reglas, siempre y cuando el mando fuera versado en cuestiones náuticas y militares, así como eficaz en el suministro de los bienes necesarios para su tripulación, al igual que justo y equilibrado en las sanciones. Así es como se podía proporcionar orden sin recurrir a castigos arbitrarios y excesivos.⁵⁰ Cuando el orden era roto debido al fracaso de este binomio, entonces podía producirse una rebelión sistemática y el comando se veía forzado a reportarlo a la autoridad institucional. Como vimos, la principal causa de los motines en las marinas de guerra fue que los oficiales no fueron capaces de mantener este equilibrio. Por lo tanto, no fueron dignos a los ojos de sus tripulaciones. Aunque en ocasiones, cabe decir, tampoco de sus mandos superiores, como el almirante conde de Saint Vincent, quien consideraba que la supresión del motín era el “más meritorio de todos los servicios militares”,⁵¹ por lo que el que no lo lograba no era digno de llamarse oficial de primera. La explicación de los sociólogos Paul L. Savage y Richard A. Gabriel es asertiva en este tenor: una alta incidencia en las ofensas contra la superioridad es resultado de prácticas personales pobres, de la baja calidad de la oficialidad y la mala relación entre los oficiales y los reclutados, lo que reproduce el desprecio por parte de los hombres hacia sus autoridades.⁵² Como resultado, y como señalan Hechter, Pfaff y Causey, los motines eran producto de una contienda entre dos principales colectividades a bordo. Por un lado, el comando, y por el otro, la tripulación. En ella se jugaban la credibilidad de la autoridad legítima, la habilidad de los oficiales para mantener el control, la percepción del agravio por parte de la tripulación y su capacidad para participar en la acción colectiva. Por consiguiente, un motín se puede concebir como la conjunción de tres factores:⁵³

1- El suministro, por parte del mando, de bienes públicos para el rendimiento naval y el bienestar a bordo y su capacidad de control (en cuanto a su capacidad de vigilancia y sanción).

⁴⁹ Glasco, “‘We are a neglected set’...”, p. 227.

⁵⁰ Hechter, Pfaff, Causey, “Social order and the genesis of rebellion...”, p. 13.

⁵¹ Guttridge, *Mutiny: a history of naval insurrection...*, p. 2.

⁵² Paul L. Savage y Richard A. Gabriel, “Cohesion and disintegration in the American Army”, en *Armed forces and society*, 1976, citado en Valle, *Rocks and shoals...*, p. 5.

⁵³ Hechter, Pfaff, Causey, “Social order and the genesis of rebellion...”, p. 11.

2- La capacidad de los miembros de la tripulación para coordinar una acción colectiva a fin de reparar sus agravios.

3- Elementos externos a las relaciones sociales a bordo que hacen más difícil el mando, intensifica las reclamaciones y proporciona oportunidades que aumenta la probabilidad subjetiva de éxito y reduce los costos de la rebelión para los marinos.

Acerca del primer punto, en los motines expuestos, fuesen individuales o colectivos, fue notable la incapacidad del mando para proveer de necesidades básicas, de negociar entre la institución y sus subordinados, así como controlar la disciplina, debido, sobre todo, a excesos y abusos de autoridad, lo que llevó al borde los ánimos de las tripulaciones. Para algunos miembros del Almirantazgo francés, los capitanes de sus flotas eran “orgullosos del mando que tienen sobre las personas que de todas formas son más o menos iguales y tienen la vanidad tonta y peligrosa de hacérselos saber mediante el maltrato”.⁵⁴ A sabiendas de esta situación, en la *Royal Navy*, se instaba a que los capitanes ganaran el afecto de sus tripulaciones. “Es su deber indispensable”, advertía el capitán Christopher O’Brien, “ver que los pobres marinos no sean tratados injustamente, ni el servicio sea llevado a cabo con ruido, azotes o golpes; un método tan inhumano, tan ajeno al oficial, y tan contrario a toda verdadera disciplina, debería ser suprimido lo antes posible... y no hacer del barco una prisión, pero donde el servicio requiera asistencia inmediata y constante, o libertad ha habido demasiado abuso.”⁵⁵

Pero no siempre la ausencia de disciplina se medía en términos de abusos de autoridad. Se recordará que había quienes juzgaban que en ello nada era más determinante que el carácter del mando; esto es, su personalidad, o más bien, la falta de ésta. Así, para algunos, la actitud caprichosa y rebelde de los marineros franceses fue instigada por el relajamiento en el mantenimiento de la disciplina y los castigos por parte de sus superiores.⁵⁶ En cuanto a los motines británicos, el teniente Edward Pelham Brenton, presente en Nore, era de la opinión que la severidad de los capitanes no había provocado los motines, sino la debilidad de los oficiales, que indultaban a sus hombres del “gran mal” que era el castigo. Si los oficiales hubieran actuado con más fuerza contra los amotinados, se habría ahorrado a la marina “la desgracia de

⁵⁴ “Fiers du commandement qu'ils ont sur des gens qui d'ailleurs sont à peu près leurs égaux et qu'ils ont la sottise et dangereuse vanité de leur faire connaître par de mauvais traitements”, AM, Dunkerque, serie 189, núm. 5; véase Cabantous, *La vergue et les fers...*, p. 125.

⁵⁵ “To see that the poor seaman be not wronged of his due, nor the service carried on by noise, stripes or blows; a method so inhuman, so unlike the officer, and so contrary to all true discipline, ought to be suppressed as soon as attempted... and not the ship made a prison of, but where the service requires immediate and constant attendance, or liberty is too much abused.”, citado en Rodger, *The command of the ocean...*, p. 321.

⁵⁶ Hocquart, Brest 1E, 511, ff. 188-9, 249-51, y 350-1, citado en Pritchard, *Louis XV's navy...*, p. 87.

una insubordinación general".⁵⁷ Sin lugar a duda, Lord Collingwood fue otro personaje que proyectó la culpa de los motines de 1797 a los oficiales: "¡Motín señor, motín en mi buque! Si hubiera llegado a ello sería mi culpa y la culpa de cada uno de los oficiales. Es un cargo de la naturaleza más grave, y debe ser investigado con la mayor gravedad".⁵⁸ El almirante se refería principalmente a Howe, a quien consideraba negligente por no tomar decisiones a tiempo, así como a Bridport, por someterse a tal indignación mientras comandaba la flota.⁵⁹ La legislación británica sugería que el capitán debía ser ejemplo de "honor" y "virtud" para con sus suboficiales y demás hombres, obligado a inspeccionar sus comportamientos y obediencia en todo momento.⁶⁰ El gran Churruca, coincidía en que las faltas de los subalternos eran reflejo de los vicios de sus mandos, por lo que en su opinión, era de vital importancia:

conocer la conducta del capitán, para apreciar justamente el valor de las faltas de su subalterno, porque la gravedad de éstas, disminuye considerablemente cuando el jefe, en quien está depositado el poder necesario, las promueve con su mal ejemplo, con reiteradas tolerancias, con su tácito consentimiento, o con un abandono absoluto de la disciplina prescrita en las Reales Ordenanzas; siendo una proposición de eterna verdad, que quien sabe mandar, siempre es bien obedecido, porque reúne con la autoridad que el da la ley, la fuerza irresistible de la opinión que todo lo somete bajo su yugo poderoso [...].⁶¹

A sabiendas de este factor, la conducta de los oficiales al mando de los buques no escapaba al escrutinio institucional. Los almirantes tenían la obligación de hacer informes secretos sobre "la conducta, aplicación, celo, y servicios particulares de todos los oficiales de cada navío", los cuales entregaban al término de una campaña al comandante del departamento, quien a su vez, remitía noticia al ministro de marina.⁶² En la *Royal Navy*, los comandantes debían llevar un registro de navegación, compromisos y eventos a bordo, mismo que se presentaba al Ministerio al término del viaje. Su conducta era objeto de tal observancia, que la pérdida de su nave, por cualquier causa (incluyendo el motín), era motivo para

⁵⁷ Edward Pelham Brenton, *The naval history of Great Britain. From the year 1783 to 1836, 1837*, citado en Glasco, "We are a neglected set'...", p. 25.

⁵⁸ G. L. Newman Collingwood, *A selection from the public and private correspondence of Vice-Admiral Lord Collingwood: interspersed with memoirs of his life*, Londres, James Ridgeway, 1828, p. 55.

⁵⁹ Collingwood a su hermana, 7 de agosto de 1797, citado en Coats, "Spithead mutiny: introduction", p. 28.

⁶⁰ Article 1, *Regulations and Instructions Relating to His Majesty's Service at Sea (1731)*, Londres, Great Britain. Privy Council, 1757, p. 45.

⁶¹ Defensa del alférez de fragata don Benito Bermúdez de Castro, acusado de no haber obedecido a su capitán el teniente de navío don Felipe de Acevedo, por el brigadier de la Armada don Cosme Damián de Churruca, marzo de 1804, Ferrol, AMN 0253, DH, ms. 0473-027, doc. 329, f. 14.

⁶² Así lo explica el marqués de la Victoria en "Disciplina de las Armadas de Mar. Extracto del libro de Evoluciones Navales del Marqués de la Victoria", AMN 0005, CS, Tomo V, ms. 0005/818, f. 8v.

enfrentarlos ante una Corte marcial.⁶³ Particularmente en la marina francesa de finales del siglo XVIII, la efectividad del mando constituyó un grave problema. A pesar de las reformas de los últimos tiempos, la armada no se caracterizaba por su profesionalismo y se constituía sobre todo por jóvenes inexpertos. Entre los altos mandos había hombres competentes, quienes habían demostrado sus capacidades en la práctica, pero prevalecían aquellos con poco talento, impuestos en virtud de su noble cuna o por un favor a la corte. Pese a reformas como la de Choiseul, cuya intención fue proveer de educación y profesionalismo a los aspirantes a oficiales, y evitar que la dirección de las operaciones estuviese a cargo de personas incompetentes, aun se mantenían puestos importantes en manos de influyentes. Esto explica por qué, para muchos funcionarios, los motines fueron fruto de la actitud arrogante y violenta de los oficiales y capitanes. Curiosamente, el Diccionario Enciclopédico Francés de 1786, en su definición de la palabra *marinero*, refiere implícitamente que el comportamiento de éste era consecuencia del de sus superiores: “si algunas veces comete falta, es porque sus oficiales fueron los primeros en cometerla”.⁶⁴ Si así se concebía la relación mando-subordinados, las rivalidades entre las diferentes líneas y niveles de comando, fueron un motivo más para que la desmotivación y la indisciplina fueran una constante entre las tripulaciones y el punto de quiebre del sistema durante las guerras revolucionarias.

Acción conjunta

La Real Academia de la Lengua Española define al motín como “movimiento desordenado de una muchedumbre, por lo común contra la autoridad constituida”.⁶⁵ Sin embargo, se ha podido comprobar que la mayoría no fueron del todo eventos caóticos y demostraron distintos grados de organización. Unos, efectivamente, surgieron de la espontaneidad del momento, alternando entre el oportunismo y la anarquía total, especialmente cuando involucraron a unos pocos individuos. En contraposición, otros fueron dispuestos con gran cohesión social, se puede decir que hasta planeados bajo una dirección uniforme e inteligente, estableciendo directrices específicas para el diálogo y la negociación, así como para el mantenimiento del movimiento durante el tiempo que fuese necesario. En tanto que el propósito de gran parte fue principalmente paliativo, a la espera de la solución de los problemas y dificultades de la vida y de

⁶³ Hechter, Pfaff, Causey, “Social order and the genesis of rebellion...”, p. 11.

⁶⁴ *Marinero*: muy grosero que parece, sabe distinguir perfectamente bien al oficial capaz de conducir del que tiene sólo el título de superioridad... Si algunas veces comete falta, es porque sus oficiales fueron los primeros en cometerla (“Tout grossier qu’il paraît, il sait parfaitement bien distinguer l’officier capable de la conduire de celui qui n’a que le titre de la supériorité... S’il a manqué quelquefois, c’est que ses officiers ont été les premiers à manquer”), citado en Cabantous, *La vergue et les fers...*, p. 125.

⁶⁵ *Diccionario de la Real Academia de la Lengua Española*, en <[https:// lema.rae.es](https://lema.rae.es)>, consultado en febrero de 2015.

los trabajos cotidianos, se desataron cuando el sentido del agravio superó la noción del peligro que ello implicaba, en el momento en que se decidió apostar a la recompensa potencial del riesgo.

Estudios históricos y sociológicos revelan que los hombres de mar del siglo XVIII constituían una población con una importante capacidad de coordinar la acción colectiva. Al igual que los mineros, eran comunidades aisladas en condiciones laborales únicas, especialmente propensos a la militancia por su alto grado de interdependencia.⁶⁶ Investigadores de muy distintas orientaciones metodológicas, concuerdan que las tripulaciones se convirtieron en colectividades articuladas en “habilidad, objetivo, valor” y sentido de comunidad.⁶⁷ La dependencia mutua, los peligros y los padecimientos compartidos, forjaban una camaradería que, como ya se dijo, en ocasiones incluyó a los mismos oficiales. Particularmente en la marina británica, la cohesión de las compañías establecidas constituyó la unidad básica social, lo que explica que si los hombres eran obligados a cambiar de buque o capitán, su primera reacción fuera negarse. Nada minaba más su moral que la idea de separarse, lo que podía ser motivo para desertar o emprender un motín.⁶⁸ Quizás no en el mismo nivel de cohesión, en las demás marinas de guerra las dotaciones también compartían el conocimiento cotidiano, el contacto directo y familiar; en fin, una solidaridad a veces reforzada por la confianza, que en caso de algún disturbio, se podía transformar en una alianza temible, como demostraron los marineros de la Francia de finales del siglo XVIII.⁶⁹

Cabantous observó que la composición de las tripulaciones francesas por su origen etnográfico y su tamaño, así como su tendencia a la movilidad o cambio, fue un factor importante para la detonación de los motines. Si una compañía se conformaba por un grupo de marineros y oficiales originarios de una misma región del litoral, ello facilitaba las relaciones y ayudaba a limar asperezas a partir de una misma conciencia colectiva y personal, teniendo en cuenta costumbres y comportamientos locales.⁷⁰ De lo contrario, las diferencias podían aumentar la probabilidad de oposición al mando, por lo que se trataban de evitar o minimizar. En un curioso episodio, un oficial de origen borgoñón, durante una misión en las Antillas en 1786, había tratado infructuosamente de hacer obedecer a algunos miembros bretones de la tripulación, quienes llegaron a amenazarlo con golpearlo. Al dar aviso a sus superiores, el capitán le respondió que “aquello no era nada y que no debía prestarle atención”, y que aunque tenía razón, no conocía a los bretones, quienes se “governaban como los provenzales, esperando reunirse en la borrachera”, siendo

⁶⁶ Hechter, Pfaff, Causey, “Social order and the genesis of rebellion...”, p. 17.

⁶⁷ Historiadores como Neal, Rodger, Rediker, Earle, Frykman; véase Hechter, Pfaff y Causey, “Social order and the genesis of rebellion...”, p. 18.

⁶⁸ Rodger, *The wooden world...*, pp. 194-195.

⁶⁹ AN, FM, C4 66, f. 389; véase Cabantous, *La vergue et les fers...*, p. 104.

⁷⁰ Cabantous, *La vergue et les fers*, pp. 23, 99.

“todos como mulas”.⁷¹ A primera vista, se percibe que no sólo se trató de menguar un claro problema de insubordinación, sino que se justificó por tratarse del carácter regional de determinado grupo de hombres. No puede escapar tampoco, cierto aire paternalista del mando, pero quizás su reacción encerraba el deseo de no provocar un mayor conflicto, a sabiendas de que se trataba de un grupo hermanado y con una oposición determinante. Como fuera, respuestas semejantes parecieron ser el común denominador en los buques del rey durante el Antiguo Régimen. Cabe señalar que los acuerdos entre las tripulaciones y determinadas poblaciones costeras —ya fuese por solidaridad geográfica o por las mismas ideas políticas—, aunque ampliaron los movimientos de motines como nunca antes, no siempre mantuvieron la misma fuerza y la unanimidad de los marineros llegó a depender de particularismos provinciales. En una ocasión, cuando los bretones y los normandos de la escuadra de Brest se opusieron a la inactividad de la flota en 1793, los segundos lo hicieron porque deseaban retornar a puertos más tranquilos y practicar la pesca.⁷²

Cuando la Revolución todavía no develaba del todo su amenaza, el intendente general de las clases, Joseph-Suzanne Pouget, juzgaba que “la cualidad de hombres de mar común en los oficiales de la marina y en los marineros, los une más que lo que la diferencia de las disposiciones entre jefe y subalternos los aleja, y por poco que se haya conocido en los puertos observamos con interés este apego mutuo y esta diligencia que los obliga a reunirse.”⁷³ Desde esta perspectiva positiva, la profesión marinera era la unidad que mantenía el equilibrio por sobre las diferencias. Empero, nada de esto fue suficiente para mantener la fusión ante la desintegración social generalizada que sobrevino después. El límite casi infranqueable entre los oficiales mayores y los suboficiales, y entre éstos y los marineros debido a la distinción social entre nobleza y plebe, pesó mucho. La *Marine Royale* acabó por convertirse en el escenario de una lucha entre bandos muy definidos: por un lado, el comando, una estructura vertical impuesta y, por el otro, la marinería, una comunidad prácticamente horizontal, unida mediante fuertes lazos.⁷⁴ A sabiendas de que la unidad regional era un factor importante para el funcionamiento del personal y sus actividades, durante el Antiguo Régimen esto se supo conjugar hábilmente con el sentido de la jerarquía y el reconocimiento de la autoridad y la disciplina, lo cual, apuntalado con la presencia de contingentes de soldados a bordo, se conjugó para apaciguar al máximo las tensiones. Sin duda, muy diferente fue la explosión de la década de 1790. Pero esta no fue sólo hija de los tiempos. Cuando los marineros se identificaron con el movimiento civil, principalmente el del sector trabajador, el espíritu popular se asentó como el principal opositor de la

⁷¹ Chevalier de Cotignon, *Mémoires*, Grenoble, Éditions des 4 Seigneurs, 1974, p. 224; Cabantous, *La vergue et les fers...*, pp. 23-24.

⁷² Cabantous, *La vergue et les fers...*, pp. 161-162.

⁷³ Archives parlementaires, t. X, citado en Cabantous, *La vergue et les fers...*, p. 23.

⁷⁴ Cabantous, *La vergue et les fers...*, pp. 138, 141.

jerarquía naval de origen noble. Así, el peso aplastante de dicha jerarquía, moderada como de costumbre por la oficialidad intermedia, resultó insoportable, y la misma pluralidad étnica que había mantenido la cohesión en las compañías, se volvió una mezcla detonante.⁷⁵

Sobre el factor de unidad en los motines en la *Royal Navy*, el estudio de Hechter, Pfaff y Causey revela que pese a que en principio pareciera que las tripulaciones de los buques de guerra británicos fueron más propensas a la sublevación cuando había menos diversidad étnica, lo que por lógica facilitaría la cooperación entre los marineros mediante el fomento de la confianza y las expectativas mutuas nacidas de su co-etnicidad, en una gran proporción, las compañías más heterogéneas, de las que se podía pensar que tenían mayor dificultad para lograr la solidaridad, fomentaron la rebelión a través del mecanismo de las preferencias; esto es, de las mismas necesidades o problemas, siendo estos los elementos unificadores del motín. Cuanto mayor era la heterogeneidad de un grupo, determinada por su tamaño, diversidad de rangos y capacidades, así como diferencia étnica, mayor era la variación en las preferencias para el amotinamiento y recursos para llevar a cabo la acción. Además, si algunos marineros veían más posibilidades de ganar algo de un motín que otros —un mayor estatus social entre sus compañeros, escapar del servicio o vengarse de los oficiales odiados—, y si estos eran marineros experimentados, eran más propensos a asumir los riesgos asociados a la coordinación de una rebelión. Por lo tanto, como ya se ha dicho, en los buques altamente estratificados fueron más comunes estos grupos de cabecillas. Si además, en tales compañías había colectividades que compartían identidades étnicas o regionales, se incrementaba su capacidad de coordinación. Este último factor no escapó de la observación de algunas autoridades del Almirantazgo, que a partir de los grandes motines de 1797, se inclinaron a pensar que la presencia de extranjeros era precisamente la que propiciaba las inquietudes. Al fin y al cabo, estos solían ser los menos leales y preocupados con la posibilidad de regresar en caso de que un motín fuera exitoso.⁷⁶ Así se explica la tensión latente de la institución con los católicos irlandeses, que como se recordará, sobre todo durante el episodio de Nore y en algunos motines posteriores (1789), evidenció problemas añejos de religión y colonialismo, consecuencia de un incipiente nacionalismo irlandés. En el movimiento encabezado por Parker, en particular, se sabe que algunos de ellos fueron influidos por los franceses para incitarlos al amotinamiento, aprovechando su antiguo odio hacia los ingleses.⁷⁷ Mientras que ya a mitad del motín, fue

⁷⁵ *Ibid*, p. 25.

⁷⁶ Hechter, Pfaff y Causey, "Social order and the genesis of rebellion...", pp. 15-16, 38-39.

⁷⁷ Acerra y Meyer, *Marines et Révolution*, p. 53.

la solidaridad de este grupo la que los llevó a desertar, repercutiendo en la duración de la acción subversiva de la totalidad de la compañía del buque al que pertenecían.⁷⁸

En la armada española, como se vio en capítulos anteriores, también existían fuertes lazos comunitarios regionales, sobre todo entre oriundos de las costas del Mediterráneo, de Andalucía, Cartagena y del noreste de la península,⁷⁹ y entre los del litoral Cantábrico: gallegos, asturianos y vascos. Pero sobre todo, como sucedía en las demás marinas, existían relaciones profundas entre hombres de diversas regiones y orígenes cuyas compañías pasaban largo tiempo en comisión. Dos de ellos fueron las dotaciones inconformes de *La Esperanza* (1742) y el *Asia* (1743) de Pizarro, que más que nada se mantuvieron unidas por quejas comunes derivadas de largas y agotadoras campañas. Aunque es difícil percibir el grado en que el origen geográfico de las dotaciones determinó los motines, se sabe, por ejemplo, que las dotaciones criollas y peninsulares de *Prueba* y *Venganza* estaban fuertemente divididas por el antagonismo político entre liberales y realistas. Por su parte, la relación de los individuos involucrados en el motín del *Asia* y el bergantín *Aquiles*,⁸⁰ que culminó con la entrega de ambos buques al bando contrario, indica que a bordo viajaba una tripulación marcadamente heterogénea, compuesta por hombres de distinto origen geográfico, provenientes tanto de regiones de España y sus islas (Galicia, San Fernando, Cádiz, Cartagena, Puerto Real, Ferrol, Madrid, Sevilla, Santander, Tortosa, Murcia, Mahón, Mallorca, Canarias, entre otros), como de sus colonias americanas (Cartagena de Indias, Buenos Aires, Lima, Nueva Barcelona San Salvador, La Habana, México, Campeche, Puebla, etcétera), y asiáticas (Manila), así como de Portugal y sus islas (Palmeira, Porto Novo, isla Madeira, entre otros). En ambos casos, parece haber sido el descontento común, causado ya fuese por la falta de pago, por el maltrato u otras carencias básicas, lo que provocara la unificación que dio pie a las insurrecciones, aunado al impulso de buscar la libertad e independencia, sobre todo de los miembros de origen americano, considerando que entonces se desenvolvían las guerras de independencia hispanoamericanas.

Parece haber una coincidencia en que la heterogeneidad de una compañía aumentaba las probabilidades de rebelión; sin embargo, no se puede afirmar que ni ésta ni la homogeneidad de un grupo fueran determinantes, aunque evidentemente sí influyeron en la forma en que los motines se desarrollaron. De cierta manera, las sublevaciones se debieron, entre diversos factores internos y externos, a motivaciones, decisiones y acciones individuales. El motín del *San Juan Nepomuceno*, provocado al parecer de manera espontánea por la iniciativa de algunos artilleros que dejaron sus puestos

⁷⁸ Pfaff, Hechter y Corcoran, "Attaining solidarity in high-risk...", pp. 36-37.

⁷⁹ Acerra y Meyer, *Marines et Révolution*, p. 53.

⁸⁰ "Relación de los individuos involucrados en el motín Asia y bergantín Aquiles", AMN 1179, NR93-30 1, núm. 0026.

de combate para robar pertenencias de los oficiales, es un claro ejemplo. El efecto posterior fue tan sólo la reacción de solidaridad de compañeros que vivían y trabajaban bajo las mismas condiciones, inmersos en un estado bélico latente. Si aquellos primeros hombres no hubieran decidido faltar a la disciplina por buscar un beneficio individual, quizás ninguna insurrección hubiera tenido lugar a bordo del *San Juan*. La iniciativa individual fue recurrente en las tres marinas, siendo más evidente en las sublevaciones que surgieron de manera espontánea. Por lo demás, la búsqueda de diversas libertades personales parece haber sido la bandera que enarbolaron los sediciosos de los motines en la Real Armada y en las escuadras republicanas en el marco de las guerras hispanoamericanas. En general, detrás de cada motín, incluyendo los masivos altamente organizados, la acción individual fue decisiva, aunque por obvias razones, esta es más difícil de rastrear, al tratarse de movimientos colectivos.

La movilización de una rebelión naval planteaba para los involucrados ciertos obstáculos y riesgos, y al igual que trabajadores en una huelga, se enfrentaban al reto de mantener la solidaridad, en ocasiones, durante largos períodos de tiempo.⁸¹ En su estudio del radicalismo a principios del siglo XIX, Carl Calhoun expresó que “la comunidad, como patrón de organización social y como forma culturalmente definida de la vida, depende de un grado bastante alto de estabilidad”; en consecuencia, si las personas están conectadas vagamente, es posible que abandonen la comunidad si ésta propone una solución que no les gusta, a menos de que pueda prevenirlo un incentivo material.⁸² Aplicado este principio a la estabilidad comunitaria naval; esto es, al orden social a bordo, se puede decir que éste dependía de un alto grado de conexiones interpersonales. Se ha referido en reiteradas ocasiones que uno de los distintivos más singulares de la marina de guerra británica era la red de lealtades entre las diferentes jerarquías de la tripulación, lo que constituyó el amarre que unificó a la institución. Esto iba más allá de identidades de origen étnico-geográfico, pues en la práctica, la marina era más capaz de mantener la lealtad de sus hombres si estos pertenecían a una compañía asentada, con oficiales y compañeros que se conocían de tiempo atrás.⁸³ En repetidas ocasiones se ha explicado que los hombres tenían la oportunidad de continuar al servicio de un capitán por el interés del dinero de presas, o simplemente porque les caía bien, y a su vez, era importante para un capitán tener una tripulación de confianza que lo siguiera.⁸⁴ Cuando un buque cambiaba de jefe, parte de su tripulación podía irse con él o podía permitírseles la elección de servir bajo el mando de otro oficial reconocido por su buena reputación. Para la institución, era importante que la marinería sirviera

⁸¹ David Card y Olson Craig. “Bargaining power, strike durations, and wage outcomes: an analysis of strikes in the 1880s”, *Journal of Labor Economics*, 13/1, 1995, pp. 32-61.

⁸² Craig Calhoun (*The question of class struggle*, 1982), en Pfaff *et. al.*, “Attaining solidarity in high-risk...”, p. 30.

⁸³ Rodger, *The command of the ocean...*, p. 317.

⁸⁴ Clayton, *Tars. The men who made Britain rule the waves*, p. 51.

bajo las órdenes de oficiales que respetaban y estimaban, pues ello aseguraba la eficacia de las funciones de un buque. Así que era habitual que los comandos se esforzaran por mostrar devoción por el servicio, sus compañeros y su buque.

Cada oficial tiene sus formas particulares del deber; aquellos hombres están bien familiarizados con la mía, que ellos estarán mejor conmigo que con otro comandante [...] Su buen comportamiento ha sido tal para ganar mi afecto, y creo que no tengo menos de ellos, que nos vuelve poco dispuestos a separarnos unos de otros.⁸⁵

Estos lazos, algunos más personales que otros, influyeron enormemente en los grados de solidaridad que demostraron algunos motines, notablemente el de Spithead. En su estudio, Pfaff, Hechter y Causey, llegaron a la conclusión de que fueron precisamente los vínculos socio-laborales los que facilitaron la participación de los hombres en esta acción colectiva de alto riesgo, así como los que sostuvieron su larga duración. Todo lo contrario, en la insurrección de Nore, según los dos primeros autores y Corcoran, fue la falta de estos lazos lo que al final afectó el sentido de comunidad, al hacer evidente las grandes diferencias entre grupos profundamente comprometidos con el movimiento y sus opositores realistas, en ocasiones de acuerdo con la oficialidad a bordo.⁸⁶ Estos mismos vínculos, identificados además con los de los trabajadores de los arsenales y las milicias, y con el movimiento de los sectores laborales en general, son los que en principio unificaron a la marinería francesa a partir de 1789. Como se recordará, la unidad de los levantamientos fue estructurada por la expectativa de mejorar los salarios y las condiciones de trabajo, y luchar contra la clase considerada represora y despótica, en la que se incluían aquellos mandos navales de origen noble. Conforme avanzó el conflicto, en una nueva “sociabilidad política”,⁸⁷ como sucedió con el resto de los grupos en aquella nación, la masa amotinada fue dividiéndose entre los que se consideraban defensores de la Revolución y los realistas, primero anti-revolucionarios, luego anti-republicanos (entre lo que quisieran o no, fue identificada la oficialidad militar). Esta línea divisoria fue a tal grado confusa, que tuvo serias implicaciones en la unificación de la comunidad marinera durante la entrega de Tolón y la flota a los británicos y sus aliados, y poco después en el levantamiento en Quiberon. Finalmente, una sospecha de traición del comandante de puerto de Veracruz en 1808, exaltada por la reciente invasión de Francia a España, fue la que unió en su contra a una masa iracunda compuesta principalmente por marineros y tripulaciones de los buques anclados en aquel puerto; y definitivamente, fueron más que los vínculos socio-

⁸⁵ A. Forrest, 23 de marzo de 1760, TNA, PRO, ADM 1/1787, en Rodger, *The wooden world...*, p. 119.

⁸⁶ Hechter *et. al.*, “Social order and the genesis of rebellion...”, p. 36; y Pfaff, *et. al.*, “Attaining solidarity in high-risk...”, pp. 36-37, 42-43.

⁸⁷ Cabantous, *La vergue et les fers...*, pp. 171-173.

laborales, quizás una ideología, cierto anhelo en común, lo que unió a las tripulaciones del *Asia*, *Aquiles*, *Constante* y *Clarington* (gran parte de origen americano) para resistir, como resistieron y para mantener un levantamiento articulado hasta lograr su cometido de entregar los buques a las repúblicas en lucha y liberarse de la metrópoli.

Caso aparte era mantener la unión durante un motín. Materia difícil para la que no era suficiente compartir los motivos de queja. En cualquier caso, se requería la consecución de compromisos para apoyar el esfuerzo que implicaba una rebelión abierta. En sublevaciones como las masivas británicas, un medio efectivo comprobado fueron los juramentos de lealtad.⁸⁸ Estos eran una tradición de antaño entre gremios, clases políticas o cuerpos militares en general. De manera particular, en las marinas de guerra fueron un elemento común al momento de prestar servicio, con el cual se comprometía fidelidad a los cuerpos y a las dotaciones a los que se pertenecía, a la institución, al rey o a la bandera. Cuando se trataba de un motín, constituían un signo del compromiso de los hombres ante el riesgo que éste implicaba. Por eso, para que tuvieran mayor efecto, el grupo de líderes solía iniciarlo y poner con ello el ejemplo.⁸⁹ La efectividad del juramento se definía en el hecho de que faltar a él podía dañar la reputación de un individuo con respecto a sus demás compañeros, al fin y al cabo, con los que realmente se podía contar ante la dureza y los peligros de la vida marítima.⁹⁰

Con la Revolución Francesa, el juramento se volvió un medio de compromiso entre la clase trabajadora en lucha, y su uso se propagó en todos los niveles, tanto políticos y militares, como civiles. Seguramente, la clase trabajadora de los arsenales y marinería amotinada lo practicaron con regularidad, para con ellos (entre quienes se consideraban radicales o moderados), como hacia la nueva política. Por lo menos, en términos de la soberanía popular, en ocasiones las dotaciones negaron a sus oficiales haber tomado el juramento de lealtad y obediencia al rey o la monarquía. El problema era todavía más complejo, pues la autoridad naval, a todos los niveles, se vio obligada a prometer lealtad al nuevo régimen, como ocurrió a partir de 1789, lo cual se consideró como la sumisión de su poder militar al civil.⁹¹ En España, a pesar de que en aquella época, como se recordará, estaban prohibidos los textos, panfletos, en fin, toda idea que aludiera a la Revolución y sus planteamientos subversivos, no parece haber existido una restricción oficial explícita de dichos juramentos (juras, como se les conocía) en la marina de guerra. Lo que no significa que en la práctica no existieran, y probablemente en algunas de las rebeliones, sobre todo las

⁸⁸ Véase los citados estudios de Hechter, Pfaff y Causey y Pfaff, Hechter y Corcoran.

⁸⁹ Pfaff *et. al.*, "Attaining solidarity in high-risk...", pp. 18-19.

⁹⁰ Peter T. Leeson, "Rational choice, round robin, and rebellion", 2010, citado en Pfaff *et. al.*, "Attaining solidarity in high-risk...", p. 25.

⁹¹ Cormack, *Revolution and political conflict...*, pp. 84, 88, 90, 123-124.

que se sucedieron durante las guerras de liberación hispanoamericanas, hayan sido recurrentes, considerando que los motines fueron dirigidos a la entrega de los buques a los enemigos del Estado, a las que como ya se sabe, finalmente juraron lealtad. Por lo menos, así lo hicieron en el bando contrario, entre los independentistas. Por ejemplo, en 1806, Francisco de Miranda protagonizó una tentativa de invasión de Venezuela, entre cuyas anécdotas se cuenta que tras reunir una tripulación de mercenarios, desempleados, granjeros y marineros encontrados en los muelles de Nueva York y las tabernas de Brooklyn, con la que pretendió liberar a la América española de su tirano, una vez enarbolada la bandera tricolor, les hizo jurar lealtad “al libre pueblo de Suramérica, independiente de España”.⁹²

Tal era la importancia del juramento civil que se observaba en Francia en todos los niveles, que como medio preventivo, desde 1789, la *Royal Navy* lo prohibió entre su marinería bajo el riesgo de pena de muerte.⁹³ Pero tal amenaza no detuvo a los espíritus insurrectos y quienes decidieron comprometerse en un motín como sus dirigentes, a sabiendas del riesgo que corrían, idearon otros medios de hacer cumplir los compromisos. Así, cuando rompieron los motines de Spithead y Nore, los líderes firmaron una declaración jurada en orden circular, lo que dificultó distinguirlos de sus seguidores.⁹⁴ El siguiente problema fue involucrar al resto de la marinería, lo que no fue tan difícil considerando que los líderes pertenecían al mando medio y marinería capaz, y al haber dado inicio al ritual del juramento, demostraron ante los demás su disposición a la insurrección, lo que les sirvió también para evaluar la solidez del apoyo del resto de las tripulaciones. Aquí, explicaba un marinero de entonces: "no eran tantos los llevados en el secreto del motín como primero se imaginó; eran principalmente suboficiales y marineros capaces, quienes poseen una fuerte influencia en todas las manos, de proa a popa".⁹⁵ Empero, en ocasiones desesperadas, como ocurrió muy pronto en Nore, se trató de asegurar la lealtad mediante la intimidación, advirtiendo de sanciones a los posibles desertores o amenazándolos con ser ejecutados.

⁹² Manuel Lucena Giraldo, “Trafalgar y la libertad del Nuevo Mundo”, en Guimerá Ravina *et. al.*, *Trafalgar y el mundo atlántico*, p. 341.

⁹³ De acuerdo con la Ley de Insurrección de 1796, se sentenciaba a muerte los que otorgaban juramentos y deportación de por vida a los que lo tomaban. La toma de cualquier juramento, salvo a la Corona, era ilegal en Gran Bretaña, y los grupos que empleaban juramentos estaban prohibidos. Matthew O’Donnell, *A brief treatise on the Law of Combinations, on unlawful societies, and on the administration of unlawful oaths*, 1838, en Pfaff *et. al.*, “Attaining solidarity in high-risk...”, p. 20. Estas leyes intentaban combatir los juramentos introducidos en Francia, que amenazaban con extenderse en las organizaciones de trabajadores, particularmente entre los agricultores de Tolpuddle y Dorset. Véase “The Spithead and Nore mutinies of 1797. An account of rebellious activities in London, the Southeast, and East of England in the eighteenth century. Including The London Corresponding Society, Tom Paine, and Mary Wollstonecraft”, pp. 6-7, en <<https://www.sertucresources.files.wordpress.com>>, consultado en julio de 2014.

⁹⁴ Pfaff *et. al.*, “Attaining solidarity in high-risk...”, p. 20.

⁹⁵ Barker citado en Jeffrey D. Glasco, “The seaman feels himself a man”, 2004; véase Pfaff *et. al.*, “Attaining solidarity in high-risk...”, p. 19.

Naturalmente, el sentimiento de comunidad, aun con base en juramentos, podía ser solo provisional. Esto lo entendían perfectamente las mismas instituciones, por ello procuraban dar de alta a las compañías de los buques al final de cada viaje, para ser rotadas, divididas o dispersas con el fin de evitar la confraternización excesiva. Incluso los británicos lo hacían. Siempre había, en plena rebelión, individuos que en determinado momento decidían desertar o retraerse de sus compromisos de grupo. Otros, tomaban líneas de acción alternas, unas con gran violencia, otras rayando en la locura, que provocaban rencillas internas o la ruptura de los planes prestablecidos. En aquellos episodios en que las hermandades llegaron muy lejos, como a comprometerse bajo juramento durante una rebelión, si después sus participantes eran detenidos y enjuiciados, se podía aplicar tal presión legal y psicológica que acababan por faltar al compromiso con tal de salvar el pellejo. Durante los juicios de Nore, en los que muchos marineros atestiguaron en contra de sus cómplices, sólo un puñado fue amonestado por los tribunales por infracción, falso testimonio o rechazo abierto a abandonar el juramento.⁹⁶ Al final, fueron pocos los que lo mantuvieron. Si no pudieron sostenerlo en el momento, unos lo llevaron consigo muy dentro, de por vida. En abril de 1800, el irlandés John Pollard, anterior marinero en *La Nymphe*, bebía en una taberna en Plymouth a la voz de “éxito a los rebeldes”, “éxito a los franceses” y “maldito el perro que se les oponga”. Tales palabras despertaron la molestia del dueño del tugurio, quien enseguida lo amonestó. Pero aquel continuó con sus réplicas: “maldito y desgraciado [*bugger*] gobierno, nunca hice ningún juramento en mi vida”; excepto, confesó, en Spithead, por el que afirmaba estaba dispuesto a morir. Sin embargo, esto es poco creíble, ya que Pollard fue uno de los tantos que escaparon antes del desenlace del motín para evitar represalias.⁹⁷

Hasta aquí, se han referido los factores sociales internos de las comunidades amotinadas en relación al papel de los mandos en la insatisfacción de sus tripulaciones y su capacidad para controlar la disciplina, así como la de los miembros de las dotaciones, para coordinar una acción colectiva a fin de reparar sus agravios. Resta ahora analizar las condiciones externas a las comunidades que dificultaron el mando y condicionaron los incentivos para llevar a cabo las acciones rebeldes.

Revoluciones sociales, guerra naval y rebeliones a bordo

El “mundo de madera”, por más que su comunidad compartiera rasgos propios debido al medio en que se desenvolvía, no era una esfera social aislada. Como se dijo en un principio, era tan sólo una extensión de la

⁹⁶ Pfaff *et. al.*, “Attaining solidarity in high-risk...”, pp. 29-30.

⁹⁷ Como fuese, su imprudencia lo llevó a ser arrestado y hecho prisionero por ser un “ofensor incorregible”, Featherstone, *Resistance, space and political identities...*, p. 99.

cultura terrestre, cuyas costumbres y experiencias iban y venían de una orilla a otra. La dilatación de las guerras y revoluciones sociales hacia el mar, no sólo se manifestó en la continuidad de hostilidades navales en las que miles de tripulaciones pasaron gran parte de sus vidas. La Era de la Revolución que comenzó hacia finales del siglo XVIII con la Guerra de Independencia Norteamericana y fue poco después encabezada por el movimiento civil francés, seguido de las guerras hispanoamericanas a principios del siglo XIX, fue sin duda punto de partida para nuevas expectativas y cambios radicales en las sociedades a flote. Fue entonces que la confrontación de clases en los temas de poder, autoridad, trabajo y disciplina se esparció entre aquellos pertenecientes al mundo marino, generando una tendencia fuertemente antagónica.⁹⁸ Fue una época en la que la comunidad marinera mundial se relacionó a partir de sus experiencias navales y bélicas, en las que compartían, además, fenómenos culturales e ideológicos. En ese contexto, especialmente la cubierta baja, pudo identificarse con los ecos que de un extremo a otro de los océanos llegaban acerca de las luchas civiles por los “derechos del hombre” y su “libertad”. Para ellos, hablar de “derechos” o “igualdad” era recordarles las circunstancias difíciles en las que laboraban a diario, la batalla común por la sobrevivencia en aguas de incontables tormentas y guerras; mientras que la “libertad” les remitía a los días en que pasaban en tierra, lejos de la coacción del servicio, la violencia disciplinaria y el confinamiento del barco. De forma que no sólo los unía su experiencia alrededor del mundo en las industrias ultramarinas, sino un anhelo por mejores condiciones laborales y de vida.⁹⁹

La guerra favorece la transformación abrupta de una sociedad. No extrañe entonces que en esos tiempos de violencia y escasez, los marineros fueran un grupo particularmente afectado. Las prácticas y entendimientos aceptados como costumbres entre los oficiales y los marineros solían estar bajo tensión, en particular cuando las flotas se llenaban de nuevos reclutas, en respuesta a la necesidad de cubrir las vacantes que exigía la expansión naval. Ocurría entonces que los marineros más capaces se diluían entre la masa de marineros sin experiencia, así como entre extranjeros, lo que hacía imprescindible que el comando manejara a sus hombres de una manera más inteligente y humana para evitar problemas.¹⁰⁰ Bajo la fiebre de la guerra, esta tarea se dificultaba y frecuentemente lo único que se lograba era incrementar el rigor disciplinario. La dureza del servicio llevó a centenares a desertar, para luego ser nuevamente capturados, enviados de barco en barco por años hasta encontrar su fin. Eventualmente, muchos perdían los lazos que los unían a determinado lugar y se volvían vagabundos del mar, en vez de cruzados de su Imperio.¹⁰¹ Se

⁹⁸ Rediker, *Between the devil and the deep blue sea...*, p. 155.

⁹⁹ Frykman, “Seamen on late eighteenth-century...”, p. 91.

¹⁰⁰ Rodger, *The wooden world...*, pp. 216-217.

¹⁰¹ Frykman, “The mutiny on the Hermione...”, p. 12.

puede uno imaginar el descontento que causaba verse obligados a servir durante largos periodos de tiempo en circunstancias precarias, sin permisos para visitar a sus familias, al tiempo que sus oficiales se volvían más exigentes, más impacientes, aumentando los castigos, más no así los sueldos, pues como vimos, las décadas de guerra en general fueron períodos de devaluaciones económicas que desgastaron los bolsillos de los hombres, pero sobre todo su espíritu.

De tal forma, se vio a *La Royale* naufragar en medio del colapso general de la estructura política nacional y la guerra civil, cuando las insatisfacciones acumuladas de la sociedad naval se fundieron con las de la terrestre en un solo movimiento que fluyó, de los puertos continentales —esencialmente de los arsenales— a la flotas, de las flotas a las colonias, de las colonias a las flotas y de nuevo a los puertos continentales. En este incesante ir y venir, la ola revolucionaria empujó por la corriente de sublevaciones y anarquía generalizada que engullía a Francia, especialmente a los más desfavorecidos de ambos horizontes: por un lado, a la cubierta baja y por otro, a los trabajadores de los arsenales, unidos con otras fuerzas populares como la milicia, sector hermano del ejército, igualmente afectado por la escasez y el hartazgo. No podrá pasarse por alto, empero, que antes del estallido de la Revolución, la situación de la marina francesa ya era difícil. Se recordará que tras el éxito de la guerra norteamericana, su estructura había quedado debilitada y el sistema de conscripción fallaba constantemente en proveer con suficientes hombres preparados para el manejo de los buques. Además, la conscripción obligatoria y astringente contribuyó a ampliar las deserciones y, poco a poco, a detonar los ánimos.¹⁰² En cuanto a los materiales de construcción, los arsenales dependían de fuentes externas que eran bloqueadas en el momento en que estallaba un periodo bélico. Pero, sobre todo, la debilidad financiera del Estado francés había limitado su poder naval en términos absolutos y afectado todos los aspectos del servicio.¹⁰³ Esta consecución de eventos, junto con la Revolución, reavivaron las profundas y antiguas rencillas sociales existentes en las flotas del rey, abriendo campo a la sospecha, la desobediencia y la denuncia colectiva hacia los cuerpos de oficiales aristócratas. No sorprende entonces que las primeras convulsiones ocurrieran en los arsenales, lugar de habitual conflicto político y social entre las autoridades militares y administrativas, nobles y plebeyas. Los motines masivos acontecidos entre 1789 y 1794 en los puertos de Toulon, y en las flotas de Lorient, Brest y en las colonias, representaron el hartazgo de las políticas del Estado implementadas en la marina. Eran reflejo de lo que sucedía más allá de los límites navales, en los distintos niveles institucionales y sociales de la Francia incendiaria. Por ello, los amotinamientos de la década de 1790, aunque en sus bases

¹⁰² Cabantous, *La vergue et les fers...*, p. 136.

¹⁰³ Cormack, *Revolution and political conflict...*, p. 292.

cimbraron carencias básicas, fueron en realidad impulsados por el espíritu del cambio político-social que se batía en el continente. A la par de las quejas por las condiciones materiales del servicio y el tradicional antagonismo entre las tripulaciones y sus comandantes, en las insubordinaciones tumultuosas jugó un papel significativo la conciencia politizada entre los marineros, desarrollada al inicio del movimiento civil.¹⁰⁴ Por consiguiente, los disturbios que comenzaron en los arsenales, específicamente en Tolón, fueron producto de la mezcla de antagonismos a la vez anti-fiscales, como el alza de precios en alimentos (específicamente del trigo), junto con políticos.¹⁰⁵

Los almirantes y capitanes se vieron confrontados a una situación totalmente inédita, imposibilitados para contener a sus hombres, prácticamente solos, sin el respaldo de la parte ministerial y real, la cual se hallaba en la impotencia total y actuaba de modo confuso. Peor aún, además de enfrentar la desobediencia de sus tripulaciones, fueron obligados a justificarse en innumerables ocasiones ante la fracción parlamentaria de las asambleas locales, poco informadas de las cuestiones navales y en eterna actitud desafiante por tratarse de mandos militares.¹⁰⁶ El aumento de las oposiciones revolucionarias internas entre radicales y conservadores, entre jacobinos y federalistas, dificultaron aún más el comando naval, expuesto a la ambigüedad de la representación nacional y los intereses de la soberanía popular. Muy pronto, las carencias materiales y la improvisación de operaciones, típica de los tiempos bélicos, aumentó la oposición. La expedición francesa a Irlanda en marzo de 1793, con el fin de invadir Inglaterra, es tan solo una muestra. En efecto, ésta se tornó en una catástrofe: coaliciones, órdenes y contra órdenes que obligaron a los marineros a regresar a sus bases bretonas en sólo diez días. El motín de Quiberon, como confiesa el mismo Morard fue el resultado de “una larga campaña ociosa, fastidiosa e infructuosa”, en el que el descontento de unos por la situación material y la desconfianza de otros por la incoherencia de las órdenes, los llevó a la ociosidad y a la sospecha, considerando la situación como un efecto de la traición de los mandos y arrojándolos al motín, pues “un marinero que no encuentra donde pelear o hacer presas se aburre, murmura y se entrega al desorden”.¹⁰⁷ Para entonces, la situación había llegado a su límite. Era evidente que el conflicto revolucionario había penetrado muy hondo en la flota, más allá de la hostilidad inicial hacia los comandantes aristócratas. Como dice Cormack, el conflicto político entre moderados y

¹⁰⁴ Ver Norman Hampson, *La Marine de l'an II: mobilisation de la flotte de l'Océan, 1793-1794*, París, Librairie Narcel Rivière, 1959, pp. 46-48 ; y Cabantous, *La vergue et les fers...*, pp. 163-164, 171-177.

¹⁰⁵ Acerra y Meyer, *Marines et révolution*, p. 104.

¹⁰⁶ *Ibid.*, p. 102.

¹⁰⁷ AN, FM, B4 20, fol. 158. En el mismo sentido, un comandante de la marina en Saint Domingue, se refirió a los motines de finales de 1792 bajo estos términos: “una fuerza naval inerte en el mar es activa en la política”, Cabantous, *La vergue et les fers...*, p. 164.

jacobinos radicales había dividido de tal forma a la flota de Brest, que no había un consenso para localizar la voluntad nacional, por lo que prevaleció la creencia generalizada de que la democracia directa era una expresión mucho más legítima que la autoridad del almirante. Por tanto, aquel motín representó la culminación del desorden político que permeó en la marina.¹⁰⁸

Si la institución naval francesa llevaba años en declive, se puede decir que casi colapsó con la guerra civil. Esto es a lo que se refiere Cabantous cuando habla de que la caída de las antiguas estructuras llevó abajo “el edificio marítimo”. Con el rompimiento de los marcos jerárquicos y disciplinarios, se abrió una brecha en la que se precipitó la rebelión revolucionaria y republicana como una ola a través de una vía de agua. Pero para el mismo historiador, los motines no siguieron el desarrollo que se esperaba. Para ser destacadamente políticos y anti nobiliarios, no permanecieron más concretos. Para ser contestatarios, no acabaron por tomar posesión de las flotas. Para ser revolucionarios, no evitaron la aplicación de códigos marítimos igualmente represivos que en los tiempos del rey.¹⁰⁹ Pero esto es porque, al fin y al cabo, siguieron la misma línea que el caótico movimiento nacional, caracterizado por anarquías políticas y radicalismos, muchas veces dirigidos de manera desordenada y violenta.

Desde una tierra distinta, Patton observaba atento lo que ocurría al otro lado del Canal Inglés. Era el año de 1795 y aquel inglés ya veía venir, peligrosamente, un cambio contrario al establecido. Le preocupaba que Francia se presentaba “bajo un nuevo aspecto a los marineros”. Que al pretenderse una tierra de libertad, “su mero nombre fascinaba a los hombres ignorantes”, pudiendo “llevarlos a la ruina junto con la de su país”. Motivos de más para proponer que la marina real británica se condujera de una forma “más liberal”, buscando remediar el fehaciente descontento de los marineros antes de que un motín general tuviera lugar, siendo para entonces “remedio pasado”.¹¹⁰ Y no se equivocaba. Los motines de 1797, en plena guerra con Francia, demostraron las presiones e influencia que la guerra y política exteriores generaron en Gran Bretaña. En aquel momento, la nación se hallaba sola frente el enemigo. La mayoría de los miembros de la Primera Coalición había prácticamente dejado el campo de batalla, España era ahora aliada de Francia y Austria estaba a punto de entrar en diálogo con el gobierno de Napoleón, quien preparaba un nuevo intento de invasión a las islas. La masividad de aquellas sublevaciones acrecentaron las sospechas, impresionantes además por su nivel de organización, al unificar a las tripulaciones de más de cien buques, en al menos cinco diferentes puestos de anclaje.¹¹¹ Aun cuando el primer levantamiento fue

¹⁰⁸ Cormack, *Revolution and political conflict...*, pp. 295-296.

¹⁰⁹ Cabantous, *La vergue et les fers...*, p. 194.

¹¹⁰ Patton, “Observations on naval mutiny...”.

¹¹¹ Coats y MacDougall, “Introduction, analysis and Interpretation”, p. 1.

considerado por algunos no como motín, sino como una serie de quejas y descontentos por parte de hombres unidos en un objetivo común, sin descuidar sus labores,¹¹² hubo quienes como el propio Howe y el vicealmirante Hugh Seymour, Lord del Almirantazgo en aquel momento, no dudaron en pensar que se trataba de una conspiración. Por su parte, el anteriormente mencionado capitán Payne notaba en el ambiente algo “perfectamente francés”, lo que le hacía pensar que mentes secretas jacobinas lo dirigían.¹¹³ Pero las dudas y suspicacias fueron pronto apagadas debido a la claridad y disciplina del proceso, por lo que ni siquiera se tuvieron que entablar cortes marciales. No obstante, la segunda erupción no tuvo ni la misma diligencia ni la misma suerte. Evan Nepean, Primer Secretario del Almirantazgo, notificó que había recibido información de que agitadores exteriores enviaban publicaciones republicanas a la flota: "los nuevos hombres levantados y reclutas marinos han sido acusados de papeles sediciosos e inflamatorios con objeto de su distribución".¹¹⁴ Owen, que como se recordará había reconocido la participación de marineros de primera como cabecillas en Spithead, era de la opinión de que el último motín había sido fomentado por “personas con mentes maquiavélicas conectadas con la Correspondencia¹¹⁵ y otras sociedades en la costa”.¹¹⁶

En su estudio de los motines de 1797, Conrad Gill plantea que la ideología revolucionaria promulgada en la Revolución, especialmente la Declaración de los Derechos del Hombre, dictaminada por la Asamblea Nacional francesa en 1789, a través de las sociedades radicales locales, influyeron en las expectativas de los marineros británicos. Gran Bretaña, afirmaba, era entonces un nido de clubes políticos secretos cuyo deseo era crear una república y plantar el árbol de la “libertad”, siendo la raíz por la que el espíritu de la revolución fue plantado en la flota de guerra.¹¹⁷ E. P. Thompson, en cambio, creía que en realidad habían sido los sentimientos republicanos que arribaron con los cientos de irlandeses que se unieron a las flotas de guerra, los causantes de un verdadero movimiento revolucionario.¹¹⁸ Ambas teorías apuntan a que las ideas radicales llegaron por influencia de personajes exteriores. Una y otra se propagaron, como ya vimos, entre

¹¹² Coats, “Spithead mutiny: introduction”, p. 29. Esto podía leerse en la prensa y en las declaraciones de algunos políticos de la época que reconocían su determinación, pero sobre todo su lealtad, como el magistrado Aaron Graham, enviado por la Secretaría en busca de enlaces del movimiento con los jacobitas. Coats, “Spithead mutiny: introduction”, p. 32.

¹¹³ “Letter from captain Payne to Spencer, April 18, 1797”, Julian S. Corbett, *Private Papers of George, Second Earl Spencer, First Lord of the Admiralty 1794-1801*, 1914; véase Glasco, “‘We are a neglected set’...”, p. 31.

¹¹⁴ “Evan Nepean to Admiral Peter Parker (June 7, 1797), Secretary's Letters to Portsmouth”, marzo de 1796-junio de 1797, TNA, PRO, ADM 2/1019; véase Glasco, “‘We are a neglected set’...”, p. 31.

¹¹⁵ *London Corresponding Society*, asociación que difundía ideas democráticas del radicalismo británico, influidas por la Revolución Francesa.

¹¹⁶ Citado en Glasco, “‘We are a neglected set’...”, p. 31.

¹¹⁷ Gill, *The naval mutinies of 1797*, p. 4.

¹¹⁸ E. P. Thompson, *The making of the English working class*, Londres, Vintage, 1980, p. 168.

las autoridades y la prensa contemporánea, y siguieron sosteniéndose en la mayor parte de la historiografía sobre el tema hasta hace pocos años.¹¹⁹ En relación a la presencia extranjera, se tiene entendido que desde 1795, a través de la ya mencionada Cuota, entró a la flota un gran número de marinería de tierra (*landsmen*) y, según Guttridge, algunos personajes con cierta “sofisticación política”, mejor capacitados para articular las quejas,¹²⁰ quienes fueron los que dirigieron el movimiento. Como cualquier otra marina de sus tiempos, la británica contaba con un buen número de personal extranjero. Muchos hombres provenían del Mar del Norte y de Norteamérica, pero ciertamente la gran mayoría era de origen irlandés, algunos marineros, otros simples trabajadores o campesinos, un buen número llevados a la fuerza, otros tantos alistados voluntariamente debido a la falta de trabajo en tierra. Por sí solos, los irlandeses representaban entre un 25 y un 30% de la tripulación de los navíos;¹²¹ sin embargo, si bien pudieron haber tenido una mayor disposición y motivos que los marineros británicos para apoyar una rebelión, por otro lado, por ser precisamente foráneos, tenían menos recursos que el navegante promedio para constituir una masa crítica que la unificara.¹²² Para Rodger, el empeño de las autoridades por creer en la explicación de la agitación externa, lo que los absolvería de ignorar los genuinos problemas al interior, fue demasiado optimista.¹²³

Frente a la teoría de los agitadores externos, otros historiadores han visto en los propios marineros la motivación de los valores republicanos.¹²⁴ Como han demostrado diversos estudios, los líderes de los motines de 1797 no fueron hombres provenientes de la Cuota, sino marineros con un largo servicio. Empero, no parece que tuvieran en principio la intención de armar un motín con el fin de proclamar ideas revolucionarias o republicanas, y aunque entre ellos había algunos irlandeses y otros personajes politizados, su presencia no demuestra que hubiera algún mecanismo político definido detrás. Esto queda demostrado en el hecho de que la mayoría de las dotaciones se mantuvieron leales al rey.¹²⁵ Recientemente, Jeffrey Duane Giasco (“‘We are a neglected set’, masculinity, mutiny and Revolution in the Royal Navy of 1797”, 2001), propuso que, en efecto, a las compañías de Spithead y Nore las unió en

¹¹⁹ Además de Gill, el tema fue desarrollado por G. E. Manwaring y B. Dobrée (*The Floating Republic*, 1935), James Dugan (*The Great Mutiny*, 1966), M. Elliot (*Partners in Revolution*, 1982), R. Wells (*Insurrection: the British experience, 1795-1803*, 1983) por mencionar algunos.

¹²⁰ Guttridge, *Mutiny: a history of naval insurrection...*, p. 45.

¹²¹ Rodger, “Shipboard life in the old navy...”, p.30.

¹²² Macy, “Learning theory and the Logic...”; véase también Hechter *et. al.*, “Social order and the genesis of rebellion...”, p. 38.

¹²³ Rodger, *The command of the ocean...*, p. 452.

¹²⁴ Uno de los primeros historiadores en sostener esta tesis fue William Laird Clowes, *The Royal Navy. A history from the earliest times to the present*, 1899.

¹²⁵ Véase Rodger, *The command of the ocean...*, p. 442-453; Ann Hawkins y Helen Watt, “Now is our time, the ship is our own, huzza for the red flag”, *Mariner’s Mirror*, 93, 2, mayo de 2007, pp. 156-179; Coats, “The delegates: a radical tradition”, pp. 39-55; Pfaff *et. al.*, “Attaining solidarity in high-risk...”, pp. 27-28.

principio la comprensión de sus agravios materiales, pero entre ellos permeaba una división ideológica. Una mayor parte, como se vio en el primer motín, se identificaba con los valores tradicionales de habilidad, valentía y lealtad al monarca, mientras que la otra, en principio una porción menor (que fue aumentando), más visible en el segundo motín, rechazaba este nacionalismo y su subordinación, y promovía la idea republicana del rechazo al privilegio de clase, así como la igualdad política de los hombres. Ambas posiciones entraron en un gran conflicto durante los grandes motines y evidenciaron su antagonismo durante los eventos de Nore.¹²⁶ Si inicialmente las ideas republicanas pudieron haber venido de fuera, lo cierto es que los promotores de esta visión fueron marineros experimentados con una larga carrera en la marina, no una marinería revolucionaria disgustada.¹²⁷

Desde otro ángulo, también se debate si la confrontación de clases fue la chispa que encendió aquellas grandes rebeliones. Frykman, sostiene que fue producto de la proletarización radical de la cubierta baja, potencializada por la internacionalización de su experiencia laboral en la década de 1790, en lo que también intervinieron elementos como el malestar resultante de las presiones asociadas con la rápida expansión naval o la fuerte dependencia de la marinería proveniente de la leva de enganche.¹²⁸ Pese a las marcadas divergencias laborales y jerárquicas, no pareciera que la dimensión de los beneficios y las oportunidades del sistema naval británico se viera impelida por un sistema clasista. De acuerdo con lo dicho, Peter Earle y el propio Rodger, niegan la radicalización de una clase proletaria emergente. Sus razones se basan en que la marinería británica conocía bien las ventajas y desventajas del servicio con respecto a la mercante o corsaria, y pese a ser más disciplinario, en general era considerado un trabajo ventajoso. Esto hacía que su sentido laboral y comunitario fuera más parecido a una cofradía de artesanos que a los trabajadores de una fábrica.¹²⁹ Rodger asegura que a mediados del siglo XVIII, aquellos en posición de autoridad y aquellos sin ella, se sentían más unidos por lazos mutuos de dependencia y obligación que separados por divisiones de clases, y aún en el tiempo de las revoluciones, oficiales y marineros británicos hablaban y actuaban como si percibieran los intereses de clase en el trabajo que los unía.¹³⁰ Esta premisa puede explicar muy bien los eventos sucedidos en Spithead y su desenlace, más no del todo los de Nore. Como indica la documentación de la Corte marcial y el estudio realizado por Pfaff, Hechter y Corcoran del perfil sociológico de los líderes rebeldes involucrados en este último, una ideología radical pudo haber

¹²⁶ Glasco, "We are a neglected set'...", p. 53.

¹²⁷ *Ibid.*, p. 54.

¹²⁸ Frykman, "Seamen on late eighteenth-century...".

¹²⁹ Hechter *et. al.*, "Social order and the genesis of rebellion...", p. 14; Earle, *Sailors...*, y Rodger, *The wooden world... y The command of the ocean...*

¹³⁰ Rodger, *The wooden world...*, pp. 205-

jugado un papel mayor al ayudar a constituir la "masa crítica" de activistas mejor experimentados, informados y comprometidos, vital para el origen de dicha acción colectiva.¹³¹ De acuerdo con lo dicho, la propuesta de Glasco es muy razonable: los primeros fueron la reacción de una mayoría de marineros alineados con la estructura tradicional (Antiguo Régimen) y los segundos de un grupo minoritario (radical) que aprovechando el caos, tuvo la intensión de llevar el motín hacia una revolución política, pero no persuadidos por agitadores externos, sino con base en ideas sobre equidad política, provenientes de la propia fracción republicana de la sociedad británica.¹³² Al ser el primer grupo el más fuerte, durante la revuelta de Nore se generó un contra-motín que acabó por derribarla.¹³³

No cabe duda que prácticamente la totalidad de los amotinados británicos que participaron en los levantamientos fueron fieles partidarios de su régimen tradicional. Tal vez en sus reclamos se podía percibir la sensación de deterioro del estatus del marinero y cierto incremento de las barreras sociales, más estos fueron enfocados a mejorar las condiciones laborales y no a destruir la jerarquía al mando, como sucedió en Francia. Ciertamente, en su fase final en Nore y algunos motines aislados posteriores, hubo evidencia de sentimientos de clase e ideas políticas que hubieran sido impensables una generación antes, pero tampoco fueron tan novedosos o revolucionarios como se pensó. La realidad era que en cuarenta años, las condiciones materiales de la marina habían empeorado. No sólo la inflación había disminuido el valor del salario naval, sino que la capacidad tecnológica para navegar por más tiempo habían restado la posibilidad de licencias más frecuentes y el servicio se había expandido a la población en general, reclutando cada vez más hombres que no tenían relación con las actividades marítimas. De manera que los movimientos populares de 1797, se mantuvieron esencialmente conservadores, dirigidos a restaurar el sistema anteriormente establecido, el cual se consideraba justo, y rescatar a la marina de las deformaciones recientemente introducidas.¹³⁴ Como decía el viejo marinero: "no todos podemos ser reyes y comandantes, ¿y de qué sirve quejarse? Porque, como dice Jack, si eres señor, y yo soy señor - Entonces, ¿quién está para

¹³¹ Pfaff *et. al.*, "Attaining solidarity in high-risk...", p. 43.

¹³² Al parecer, la Correspondencia de Londres había entablado comunicación con marineros de la flota desde 1796. Existen pruebas de que en dos ocasiones se reunieron, pero se desconoce hasta qué alcance. Por un lado, uno de sus miembros se hallaba a bordo del *Formidable* en Spithead a principios de 1797, por otro, un marinero de tierra que fue delegado durante el motín de Nore divulgó que alguna vez perteneció a la Sociedad. Ello demuestra que algunos marineros tenían lazos directos o indirectos con asociaciones radicales de Gran Bretaña. Sin embargo, su impacto parece haber sido menos poderoso de lo que pudiera esperarse. No parece que ningún agitador externo tuviera un papel principal en la instigación de los motines y más bien estos actuaron en apoyo una vez que estos comenzaron. Por lo tanto, las raíces de los motines no fueron el trabajo de agitadores exteriores. Los marineros fueron motivados por la política radical que ellos mismos encontraron en tierra o en papeles, panfletos y libros (provenientes de Francia o Irlanda) pasados de contrabando entre sus barcos. Glasco, "We are a neglected set'...", pp. 207-209.

¹³³ Glasco, "We are a neglected set'...", pp. 56-59.

¹³⁴ Rodger, *The wooden world...*, pp. 114-116.

llevar del barco a la orilla?¹³⁵ De esta forma, la mayoría de los marineros británicos continuaron siendo leales a su nación, pues sus inconformidades se alineaban más con la privación de necesidades y realidades cotidianas y la irrupción de su tradicional concepto de “libertad”.

Las tripulaciones británicas eran sabedoras de su posición dentro del engranaje institucional y social en general. En el capítulo II se habló del concepto de libertades y derechos que la sociedad inglesa desarrolló ampliamente desde la Revolución Gloriosa, de manera que los derechos individuales y políticos como la libertad de expresión, acceso a las funciones públicas o el equilibrio de poderes entre el rey y el Parlamento, no eran nuevos y formaban parte de la conciencia colectiva de los británicos desde siglos atrás. En este sentido, y particularmente los hombres de mar, eran conscientes de su posición dentro de la institución naval y de ésta en el engranaje de la sociedad y su nación. Por su parte, la flexibilidad del sistema para la escala laboral mediante el esfuerzo profesional, los hacía portadores de un derecho de movilidad de clase poco característico en las marinas rivales; además de otros paliativos como la alternativa, pese al atraso de pagos, del régimen de presas, que a diferencia de los otros sistemas, fue constante e involucraba a todos las jerarquías, lo que compensaba en gran medida las deudas de sueldos y realizaba la unidad y el espíritu de las compañías. Bajo estas reglas, la marinería tradicional aceptaba su subordinación, siempre y cuando el mando cumpliera con sus obligaciones morales. Cuando no vieron que estas se cumplieran, de manera pacífica organizaron un primer levantamiento masivo, con peticiones, condiciones y acciones claras. Pese a ello, el Almirantazgo nuevamente demostró su incapacidad para cumplir sus promesas, provocando esta vez un movimiento politizado, donde salieron a relucir personalidades altamente republicanas. Entre ellos, cinco marineros del *Phoenix* que expresaron que ellos no tendrían ningún gobierno “sino su propia voluntad, siendo el mar lo suficientemente ancho y cualquier país mejor que el propio; maldito sea el perro que no quiera llevar una escarapela francesa”;¹³⁶ así como cuatro hombres del *St. George* quienes definieron su ideología en términos más básicos, al clamar beber el “éxito del árbol de la libertad y de los Irlandeses Unidos”.¹³⁷ Al final, los que anhelaban establecer un sistema de igualdad política en la cual podrían determinar las asignaciones materiales en la sociedad, como sucedía en Francia, fueron derrotados. Los tribunales condenaron a 101 hombres por sus acciones

¹³⁵ “We can't all be kings and commodores, and so what's the use of grumbling? 'Cause, as Jack says. If you're signior, and I'm signior — Then who's to pull the boat ashore?”, Barker, citado en Glasco, “We are a neglected set'...”, p. 180.

¹³⁶ “They would have no government, but their own will, the sea being wide enough, and any country better than their own; damn the dog that would not rather wear a French cockade than be here”, “Trial of five seamen of the *Phoenix*”, 3 de julio de 1797, TNA, PRO, ADM 12/24, citado en Glasco, “We are a neglected set'...”, p. 203.

¹³⁷ “Drank success to the Tree of Liberty and to the United Irishmen [...]”, Trial of four marines of the *St. George* 15 de enero de 1799, TNA, PRO, ADM 12/24, citado en Glasco, “We are a neglected set'...”, p. 204.

radicales, 33 de ellos a la muerte.¹³⁸ Sus sueños tuvieron que esperar hasta finales del siglo XIX, hasta el día en que fueron votadas las reformas que les dieron el derecho a participar como iguales políticos.¹³⁹

Rebeldía disociada

Si la confrontación de clases y la politización de las tripulaciones que acarreó la Revolución paralizó a la marina de guerra francesa del Antiguo Régimen y sacudió los cimientos disciplinarios de la marina británica en la década de 1790, no sucedió lo mismo con la Real Armada, igualmente jerarquizada y cuyas compañías guardaron estrecha relación con las francesas debido a la serie de alianzas que España mantuvo con Francia, en un juego diplomático estratégico contra Gran Bretaña a lo largo del siglo XVIII e inicios del XIX. Se recordará que los pactos de Familia unieron a las dos monarquías hasta el inicio de la Revolución (1789), tras lo que España conservó una relación neutral hasta entrar en la guerra con la República (1793). La amenaza inglesa provocó que la alianza se renovara en 1796, esta vez con el Directorio, neutralizándose en los periodos de paz de 1802 y 1804. Nuevamente, se establecieron vínculos con el gobierno de Bonaparte en 1807, mismos que se dieron por terminados con la invasión de Francia a territorios españoles en 1808.¹⁴⁰ Durante todo este tiempo, mientras España intentaba sobrellevar las exigencias de su aliada, no podía dar marcha atrás en el espiral de guerra en el que se vio envuelta, y entre un sinnúmero de episodios bélicos, los mantenidos contra Inglaterra terminaron por “desarbolarse su sistema colonial”. Aunque al principio los resultados parecieron alentadores, pues los metales preciosos y los productos coloniales llegaban con regularidad desde América y los buques hicieron un buen número de presas británicas, pronto fue evidente que su flota no estaba preparada para medirse en un conflicto de larga duración. Aún el año de 1797, pese a ser conflictivo para la marina británica, paradójicamente, fue de exitosas campañas contra los buques y enclaves españoles.¹⁴¹ A fuerzas de expandir su poder militar y proteger su comercio y territorios coloniales, el poder naval español fue debilitándose, al tiempo que los padecimientos de su marinería continuaron siendo poco alentadores: el sueldo, cuando lo percibían, era mucho menor que el del soldado. A juicio de Salas, el trato era “propio de su baja condición y nunca de sus merecimientos”. Recibían enseñanza “con desabrida voz” y la practicaban guiados “por el palo”. Si alguno se mostraba

¹³⁸ Glasco, ““We are a neglected set'...””, p. 569.

¹³⁹ *Ibid.*, p. 59.

¹⁴⁰ Para más sobre la estrategia política de España, ver María Victoria López-Cordón Cortezo, “Entre Francia e Inglaterra: intereses estratégicos y acuerdos políticos como antecedentes de Trafalgar”, en Guimerá Ravina, *et. al.*, *Trafalgar y el mundo atlántico*, pp. 19-60.

¹⁴¹ Antonio Miguel Bernal, “Las vísperas de Trafalgar: corsarismo y coste económico en el comercio colonia”, en Guimerá Ravina *et. al.*, *Trafalgar y el mundo atlántico...*, pp. 87-90.

superior a lo que se esperaba, “bastante premio alcanzaba con la supresión de ese azote continuo que sólo conseguía degenerarlo hasta hacerlo perder la dignidad de hombre”. En tal caso, si la marina podía aumentar sus buques, al fin “era efímero su engrandecimiento; le faltaba organización, régimen y sobre todo personal, que debe ser el primer punto a donde el gobierno debe dirigir sus miras”.¹⁴² Considerando la situación deplorable de las guerras revolucionarias, y en vista de los vientos de insubordinación que sacudían las flotas de sus adversarios, era de esperarse no sólo un estado de amotinamiento latente, sino una revolución social entre los hombres de mar que conformaban las escuadras de guerra españolas. Pero esto no fue así.

Prácticamente no existe un trabajo publicado que profundice en torno al problema real de las condiciones físicas y morales de la marinería española durante los periodos bélicos del periodo que nos interesa, en el que la Real Armada se dio a la entrega con todas sus fuerzas. Quizás resulte imposible descifrar lo que sucedía en las mentes de los miembros de aquella cubierta baja, ni en la de la marinería experta y oficialidad media que bien pudieron estar dispuestos a encabezar una protesta. Si ninguno de ellos se manifestó de forma rebelde y organizada como la británica, o subversiva y exaltada como la francesa, de lo que se conoce por testigos directos o indirectos, a través de documentación oficial y privada, no hay forma de saberlo. De cuando en cuando, se hicieron notables manifestaciones de este hartazgo —congénito de las tripulaciones de las flotas europeas beligerantes de finales del siglo— a través de contados motines, pero también, como se recordará, por alguna correspondencia de autoridades que dejó al vuelo sus inquietudes, si bien veladas, del “estado de las flotas” en tal o cual lugar, así como en algunos textos de críticos de la marina o documentación en la que se aludió, en ocasiones indirectamente, a ciertos estados de insubordinación de la marinería, lo que demuestra que el enfado era continuo y presente, aunque en ningún momento se pudiesen entrecruzar las voluntades de manera multitudinaria para tratar de mejorar las condiciones del servicio.

El escenario propicio nunca se consolidó. Es probable que en ello haya incidido el que las escuadras de guerra se hallaran debilitadas y dispersas frente al vasto territorio que debían proteger en Europa y sus colonias. Vale la pena echar una mirada a los Estados Generales de la Armada correspondientes a los años de 1789 a 1820, para darse una idea de la situación. De las relaciones de buques de 1789 a 1791, no se puede saber mucho porque solo indican los departamentos a los que estaban consignados (Cádiz, Ferrol y Cartagena) y no así sus destinos o comisiones. Tampoco se revelan cuales buques se hallan armados o

¹⁴² De Salas, *Historia de la matrícula de mar...*, p. 37.

desarmados al momento del recuento.¹⁴³ Es hasta el año de 1793, que se comienza un recuento de aquellos que están armados, y con ello uno puede darse cuenta de la baja proporción de buques “habilitados” en relación al total. Sólo por dar un ejemplo, en ese mismo año, de 79 navíos y 54 fragatas que se señalan, sólo 6 y 20 respectivamente estaban armados, y algo similar ocurre con los demás tipos de buques (corbetas, balandras, bergantines, paquebotes y goletas, etcétera). Los que no están marcados como armados, tampoco sugieren su estado, por lo que no se sabe si están desarmados, en reparación, en grada, en carena, etc.¹⁴⁴ Entre 1795 y 1799, la cantidad de buques armados es proporcionalmente mayor, y desde 1798, se indican los que están desarmados, pero el resto sigue sin saberse su estado. Nuevamente, entre 1801 a 1805 se observa que el número de habilitados disminuye (ver Anexo 4A).¹⁴⁵ Los Estados Generales a partir de 1810 ya revelan no solo si los buques se hallan armados o desarmados, sino si estaban de “viaje”, habilitándose, en carena, de estación, imposibilitados, o simplemente “detenidos” (ver anexos 4A y 4B). Igualmente aparece si habían sido comisionados o destinados a algún puerto, siendo los principales los de Veracruz, Mahón, Cartagena, Cádiz, Montevideo, La Habana, Cartagena de Indias, Lima y Manila, y en menor medida se menciona de manera general al Levante, Costa Firme y Seno Mexicano, y en particular Puerto Rico, Mallorca, Ferrol, Algeciras, Galicia, Málaga, Cumaná, San Blas, entre otros. Finalmente, también se muestran los buques que fueron comisionados a un destino “reservado”.¹⁴⁶ De lo que se puede inferir de estas relaciones,¹⁴⁷ es que la mayor parte del tiempo, una considerable proporción de buques que componían la Real Armada se hallaban desarmados o en reparación o habilitación (sobre todo los navíos de línea). El resto, más que nada fragatas, corbetas, goletas y bergantines, eran comisionados a las colonias

¹⁴³ “Relación de los buques de que se compone la Real Armada, y de los que se hallan en construcción, con distinción del número total de cañones que montan, departamentos donde se hallan consignados, con expresión de sus portes, y años en que se construyeron”, en el *Estado General de la Armada*, Madrid, Imprenta Real de Orden Superior (años de 1789 al 1793).

¹⁴⁴ “Relación de los buques de que se compone la Real Armada y de los que se hallan en construcción, con expresión de sus comandantes, número de cañones que montan, y departamentos a que están consignados, con expresión de sus portes, y años en que se construyeron, teniéndose presente que para reducir en lo posible esta relación, sin faltar a la expresión propuesta, se establecen las letras iniciales con las significaciones siguientes: A. armado, B. Brigadier, C. N. Capitán de navío, C. F. Capitán de fragata, T. N. Teniente de navío, T. F. Teniente de fragata”, en *Estado General de la Armada año de 1793*.

¹⁴⁵ “Relación de los buques de que se compone la Real Armada...”, años 1798-1805. No se cuenta con la de 1800 porque la lista fue arrancada del volumen consultado.

¹⁴⁶ Véase los estados generales correspondientes a los años 1810 a 1820. En las relaciones de los años 1815 y 1816, nuevamente no se incluyen los destinos o comisiones, ni se indica si los buques están en reparación o habilitándose. Se notará además, que en los años de 1813 y 1814 el listado de buques indica que pertenecen a la Marina Nacional de España o Española.

¹⁴⁷ Además de que, según José Gella Iturriaga, contienen varios errores o imprecisiones como incluir en el total, los buques en grada o en construcción, varios inexistentes, que algunas cifras del resumen no corresponden con las cantidades de ciertos grupos en las listas y no se computan las fuerzas útiles en su totalidad. José Gella Iturriaga, *La Real Armada de 1808*, Madrid, Real Academia de la Historia, 1974, p. 19.

americanas y algunas partes del continente e islas españolas. Suponiendo que se trata de movimientos generales en un determinado momento del año, se deduce que había pocas probabilidades de que un número considerable de buques se reunieran en un solo lugar, o por lo menos no por un buen período, como sucedió con las flotas británicas (la del Canal o la del Mar del Norte, incluso los buques del apostadero de Nore) y francesas (la escuadra atlántica y la mediterránea) en plena guerra continental. En cambio, parecen predominar las misiones de buques independientes, algunos de ellos enviados como correo y otros para formar parte de armadas en el ámbito peninsular, americano y en el Pacífico, las cuales como se recordará, no eran escuadras permanentes y solían formarse de manera intermitente, con objetivos determinados por las circunstancias bélicas del momento. Este factor puede explicar, en parte, por qué no hubo un estallido de motines de igual sintonía que las flotas rivales. Desde luego, hay que considerar que las tripulaciones solían dispersarse parcialmente tras un viaje,¹⁴⁸ lo que debilitaba su solidaridad y aunque algunos marineros probablemente permanecían juntos mientras eran asignados a un nuevo buque o eran reclutados desde una compañía de un barco a otro, al ser muchas más las comisiones particulares de un solo buque, exceptuado claro está, los navíos preparados como armadas para una misión específica, no había oportunidad para estrechar lazos y unirlos en una queja simultánea y colectiva.

Como bien explica Ortíz Sotelo (que aunque refiere específicamente el caso peruano, se puede aplicar al resto de las posesiones españolas en América), conforme la administración del Imperio se fue tornando más centralizada, el proceso debilitó sus mecanismos de control de las colonias. Ello se reflejó ampliamente en el poder, por un lado, de los virreyes, y por el otro, de los comandantes de la Real Armada, cuya misión era asegurar comunicaciones entre España y América. Entre ambos solía haber roces que a la larga afectaron el sistema de control y las funciones de los distintos establecimientos navales. Por otra parte, si el renacer naval español de mediados del siglo XVIII permitió una mayor presencia de buques en los puertos de sus colonias, los costos de mantener dichas fuerzas navales resultaron excesivos para los gobiernos virreinales. En consecuencia, se desatendieron las naves y sus tripulaciones, atentando contra su capacidad operacional, incapacitándolas para detener una eventual amenaza enemiga.¹⁴⁹ Conforme la guerra avanzó en el naciente siglo XIX, las consecuencias del enfrentamiento naval entre Gran Bretaña y España, traspasado al escenario americano, fueron de gran repercusión. La derrota de Trafalgar fue el

¹⁴⁸ Ya decía don Gerónimo de Uztáriz, “Será muy acertado, que las tripulaciones de los bajeles y fragatas [...] se muden y alternen de cuando en cuando con otras gente de mar [...], en Gerónimo de Uztáriz, *Theorica y práctica de comercio y de marina, en diferentes discursos, y calificados ejemplares, que con específicas providencias, se procuran adaptar a la Monarquía Española, para su prompta restauración y beneficio universal y mayor fortaleza contra los émulos de la Real Corona*, Tercera Impresión, Madrid, Imprenta de Antonio Sanz, 1757, p. 227.

¹⁴⁹ Ortíz Sotelo, *La Real Armada en el Pacífico Sur...*, pp. 16, 400.

comienzo del declive final. La metrópoli quedó prácticamente desconectada de América y exhausta por los gastos bélicos, condiciones propicias que poco a poco desembocaron en la formación de movimientos insurgentes en sus colonias hispanoamericanas.¹⁵⁰

Pero antes de que esto ocurriera, además, la ola revolucionaria había golpeado a la sociedad española al arribar con la invasión a su territorio por parte de Francia (su anterior aliado ahora visto como enemigo), incitando la insurrección del pueblo, que apoyado por las fuerzas militares, tanto terrestres como navales, dio inicio a su propia guerra de independencia. Como las primeras agitaciones en Francia, todo comenzó también en puerto, en Cartagena, donde como se recordará, se estableció la primera Junta General de Gobierno y surgieron revueltas en medio de las cuales el capitán general de puerto fue linchado. Empero, estos movimientos no fueron de ninguna forma de la misma envergadura que los franceses. Excepto por este último incidente, los asomos de desobediencia por parte de la escuadra de Cartagena ante las órdenes de una Corona española acorralada y difusa, y uno que otro motín aislado, jamás se generó una corriente subversiva en contra de las autoridades navales. Más bien las tripulaciones y sus comandantes se hallaron ocupados en apoyar una exhaustiva lucha para arrojar al enemigo.

Pese al cosmopolitismo del mundo marineró del que se ha hablado, la lucha por derrumbar el viejo sistema, el cual, como ya se dijo, jugó su parte al interior de la flota de guerra francesa y tuvo un ligero asomo en la cubierta baja británica, no allanó el orden común de las flotas españolas hasta entrado el siglo XIX, cuando España enfrentó el nuevo periodo bélico contra las fuerzas independentistas de sus colonias. Durante esos días, el limitado número de navíos disponibles, la mayor potencia de los que debían enfrentar (algunos británicos y norteamericanos), los escasos recursos, la creciente sospecha de la fidelidad de sus tripulaciones, condujeron a las fuerzas españolas a adoptar nuevamente una actitud defensiva.¹⁵¹ Justo en ese momento, las tripulaciones compuestas por peninsulares y criollos de buques como la *Trinidad*, las fragatas *Prueba* y *Venganza*, y *Asia*, *Aquiles*, *Constante* y *Clarington*, y seguramente muchas otras de las que apenas se tiene noticia, se encontraron fragmentadas entre los bandos realistas y liberales. Numerosos miembros de su oficialidad y marinería decidieron romper con la disciplina y la sumisión a la metrópoli, guiados, como explica Ortiz Sotelo, por diversas lealtades y lazos con las colonias americanas. Vínculos, por un lado, de orden afectivo, al contar con familia y amigos entre las poblaciones locales, y por otro lado,

¹⁵⁰ Antonio Miguel Bernal, "Las vísperas de Trafalgar: corsarismo y coste económico en el comercio colonia", en Guimerá Ravina et. al., *Trafalgar y el mundo atlántico...*, pp. 90-91.

¹⁵¹ Ortiz Sotelo, *La Real Armada en el Pacífico Sur...*, p. 401.

económicos, debido a sus actividades comerciales legales o ilegales que solían realizar durante sus comisiones en territorios americanos.¹⁵²

Seguramente, hubo otras sublevaciones de las que no se tiene noticia y que acabaron con la entrega del buque a alguno de los primeros gobiernos independientes de Hispanoamérica, como una unidad más que pasó a formar parte de sus escuadras insurgentes. Da la impresión de que estos últimos eventos han pasado por alto en la historiografía, considerándose más como quiebres disciplinarios, consecuencia del orden político introducido por las Guerras de Independencia Hispanoamericanas, que como motines. Por último, cabe señalar que si bien fueron parte de un movimiento distinto a la Revolución Francesa, tuvieron algunas características semejantes a las sublevaciones de las flotas francesas, en cuanto a que se opusieron al orden establecido por sus gobiernos y formaron parte de una lucha mayor, la primera para derrocar al Antiguo Régimen, la segunda para independizarse de éste.

El drama de los motines masivos y el control del Estado

Antes de que los muros de la Bastilla se derrumbaran, la marina de Francia había entrado en un colapso interno, síntoma del gran esfuerzo económico y humano que emprendió para desplegar sus fuerzas navales, lo que acabó por reventar los cabos que sostenían la jarcia institucional. Pero este fenómeno no se hallaba aislado del quiebre general que entonces desmoralizaba los distintos sectores del pueblo francés y que derivó en un movimiento nacional sin precedentes. Conforme la Revolución avanzó hasta el corazón de Francia y todavía después de esta, la insubordinación masiva de los arsenales y las flotas fue percibida como una chispa más del fuego que abrasó al viejo orden y no como un fenómeno con sus propias particularidades. Esta idea se perpetuó en la mentalidad del momento y continuó dirigiendo la temática de la historiografía sobre la marina de guerra francesa de finales del siglo XVIII. En cierta forma así lo fue, pero no hay que olvidar que en el vertiginoso camino de la guerra civil, es difícil percibir las sutiles diferencias. Si la Revolución no se hubiera concretado, quizás tampoco la masividad de los motines y la situación se hubiera parecido más a la de la marina de guerra española. Sin embargo, es probable también, dado el estado de la *Royale* previo a la Revolución, que se hubieran creado situaciones propicias para el desacuerdo colectivo, dando pie a un buen número de sublevaciones, no tanto encaminadas a destruir a la jerarquía, sino a la solución de la problemática cotidiana del servicio.

Lejos de suposiciones, lo cierto es que mientras la monarquía se resquebrajaba, las autoridades navales no dejaron de sorprenderse de la repercusión del movimiento civil, que impulsó la vertiginosa caída

¹⁵² *Ibid.*, p. 400.

de los cuerpos de oficiales profesionales y por ende, de la gloriosa flota del Antiguo Régimen: “La destrucción de todas las autoridades prepara el regreso del despotismo”.¹⁵³ Esta calamidad fue sin duda uno de los signos de que el Estado había perdido el control total de sus instituciones. Pero tampoco los inestables gobiernos que les sucedieron, ni el revolucionario de los primeros tiempos, ni el republicano, tuvieron un control total sobre ésta. El mando naval permaneció sumergido en un mar de desorden. Los pormenores del motín de Quiberon no dejan dudas al respecto. En aquel entonces, cuando los buques *Le Côte-d’Or* y *Le Tigre* se unieron a la escuadra de Quiberon trayendo consigo el “espíritu divisor” desde Brest, junto con las peticiones de los federalistas de rescatarlos de la “venganza revolucionaria”, Jean-bon reportó “la destrucción de la flota republicana” había sido objeto de una conspiración.¹⁵⁴

Pese a destinar fondos relativamente considerables a su Marina y mantener almirantes y capitanes de prestigio (incluso de origen noble), como Étienne Eustache Bruix y Carel Hendrik count Ver Huell (Verhuell) al frente de sus flotas, la máquina naval napoleónica no se vio exenta de desorganización e indisciplina. La sospecha y vigilancia de los oficiales navales que inspiró la Revolución no fue fácilmente olvidada y la democratización de las cubiertas no fue suficiente para instigar la obediencia de las tripulaciones. El emperador pensaba que no era “mimando a los pueblos” como se les ganaba, pues si estos “no perciben en absoluto a su dueño, están dispuestos a la rebelión y al motín”,¹⁵⁵ más su rigor disciplinario no pudo impedir la falta de valor operativo de sus flotas, y en sí, el demostrado mal control de las condicionantes de la guerra marítima, lo que permitió el avance enemigo y el bloqueo casi total de las costas francesas. La inutilidad de la batalla de Trafalgar, fue la insignia que marcó un periodo desastroso en la historia de la marina francesa. Si bien hasta al final de la guerra, las condiciones de los puertos de poniente permitieron la salida de unidades y pequeñas divisiones a alta mar, para 1814 la marina de guerra había perdido toda capacidad de infligir daño a sus adversarios, la marina mercante ya no existía y el comercio marítimo bajo bandera neutral se hallaba reducido. Los resultados de las guerras revolucionarias y del Imperio, dejaron hondas huellas en la memoria colectiva de los franceses, por lo que posteriormente las operaciones costeras tuvieron un peso nuevo en las estrategias del gobierno y las ambiciones marítimas

¹⁵³ Pierre-Victor Malouet, “Défense du commandant et des officiers de la marine, prisonniers à Toulon, Deuxième opinion de M. Malouet” (1790), BN 8, Le29 361; véase Cormack, *Revolution and political conflict...*, p. 72.

¹⁵⁴ Jeanbon, *Rapport sur les mouvements*, citado en Cormack, *Revolution and political conflict...*, p. 233.

¹⁵⁵ “Ce n'est pas en cajolant les peuples qu'on les gagne [...] Les peuples, s'ils n'aperçoivent point de maître, sont disposés à la rebellion et à la mutinerie”, Napoleón citado en Frédéric Bluche, *Le bonapartisme: aux origines de la droite autoritaire (1800-1850)*, París, Nouvelles Editions Latines, 1980, p. 47.

de Francia. De manera que durante todo el siglo XIX, la defensa de las costas¹⁵⁶ y el corso se consideraron una prioridad. En ese tiempo, la anarquía a bordo había quedado atrás y una pausada recuperación permitió que hacia mediados del siglo, con Napoleón III al frente, un nuevo impulso hiciera emerger a la marina francesa hacia la modernidad.

Para Gran Bretaña, como para muchos otros países europeos, la “ruina roja”, como llamó Edmund Burke a la Revolución,¹⁵⁷ fue un peligro latente. Pese al combate y la residencia política y militar que el Estado extendió en el mar para contenerla, como se vio, no pudo evitarse que se filtrara en la sociedad británica. Cuando estalló el motín de Spithead, el capitán Edward Griffith, al frente del *London*, lo percibió como “un horrible suceso”, que no sólo trajo la desgracia del servicio naval, sino que llevó al país “al borde de la ruina”.¹⁵⁸ Nadie, excepto, Patton, había previsto que algo así podía suceder. Llegado el momento, muchos imaginaron pérdidas las fuerzas navales y la nación a disposición del enemigo. Mucho peor fue la percepción cuando los amotinados de Nore bloquearon el Támesis. Era inevitable pensar que la guerra con Francia estaba perdida. Sólo después de regresada la “calma”, todo pudo verse más como un insólito episodio, dejado a la deriva del recuerdo, pero de cualquier forma inolvidable para la sociedad. En 1830, un anónimo envió una carta a Robert Peel, ministro de asuntos exteriores, en la cual se quejaba del mensaje contenido en un juego titulado: “El motín en Spithead y el Nore”. El autor describió el contenido del juego como “horroroso” y advirtió que presentaba una mala imagen pública de la marina. Si alguien deseaba olvidar los motines, era evidente que su amarga memoria seguía emergiendo.¹⁵⁹

Pero como ya se dijo, tal horror no fue culpa sólo de la marea roja venida desde Francia, como se empeñó en creer en un principio y se mantuvo hasta recientemente en la historia. En todo caso, la disciplina férrea en relación al cumplimiento de los reglamentos que mostró el Almirantazgo británico, tanto contra sus altos oficiales, como de éstos hacia su tripulación, en tiempos particularmente difíciles, donde pasaban largos meses en alta mar, bajo las presiones de largas esperas o combates definitivos, lograron crear quizás la mejor marinería en combate o navegación posible, pero también agravar las tensiones y el descontento, especialmente en la cubierta baja: una granada al interior que finalmente la vorágine revolucionaria global hizo estallar con facilidad. Si el sistema institucional estaba cegado ante las

¹⁵⁶ Rémi Monaque, “Bloqueos de las costas francesas durante las guerras de la Revolución”, en Guimerá Ravina *et. al.*, *Trafalgar y el mundo atlántico...*, pp. 60, 69, 75-76.

¹⁵⁷ Edmund Burke, *Reflections on the Revolution in France*, 1790, Londres, CUP Archive, 1912, p. xxi.

¹⁵⁸ Edward Griffith Colpoys (“A letter to Vice Admiral Sir Thomas Byam Martin. K.C.B. containing an account of the mutiny of the fleet at Spithead in the year 1797. In correction of that given in captain Brenton's naval history of the last war, 1825), citado en Glasco, ““We are a neglected set'...””, p. 19.

¹⁵⁹ Anónimo a Peel, 15 de noviembre de 1830, Correspondencia interna 1773 a 1860, TNA, PRO, HO 44/22, citado en Glasco, ““We are a neglected set'...””, p. 570.

circunstancias de sus súbditos en plena guerra ¿cómo podía esperarse su alto grado de lealtad? Eso mismo se preguntó Francis Austen (hermano de la escritora Jane Austen), mientras servía como lugarteniente en la flota de Jervis. En su diario, escribió lo siguiente en relación a seis ejecuciones que habían tenido lugar en los barcos de la flota de Cádiz:

El conde de San Vicente ciertamente merecía su reputación como un disciplinario. Cuando, además del sistema de castigo, se considera que la comida era casi siempre áspera y muy a menudo no comestible, que la mayoría de las tripulaciones eran hombres apresados, que estarían mejor en cualquier otro trabajo, y que la participación de los marineros en los eventuales premios {refiriéndose al dinero de presas} era ridículamente pequeña, uno se pregunta, no por los motines, sino por la espléndida lealtad demostrada cuando se enfrenta al enemigo.¹⁶⁰

En la comprensión de los marineros británicos, los mandos superiores tenía la obligación moral de proveerlos con las necesidades materiales elementales y explícitas por ley. Al saberse una pieza importante del sistema, esperaban también que estos les demostraran su apoyo a través del teatro público de los gestos simbólicos, y no de las reprimendas y los azotes excesivos. El haber fallado en este acuerdo, empujó su rebelión de manera pública y multitudinaria, la cual por obvias razones, se enfocó en el desprecio a las autoridades que les habían demostrado su despotismo y violencia. Aún más, el sector republicano de Nore, más que demandas materiales, lo que buscó fue una demostración pública de su valor como hombres y su servicio a la sociedad británica.¹⁶¹ Pero a diferencia de los motines franceses, en la cubierta baja inglesa prevaleció el apoyo a su sistema y gobierno. En un tiempo en que los cimientos del Antiguo Régimen se veían colapsar, la *Royal Navy* continuaba siendo una institución fuerte y bien consolidada. El no encontrarse en medio de una guerra civil nacional, permitió que los desacuerdos de la cubierta baja se enfrentaran, primero, mediante el diálogo y el acuerdo, y si bien después el movimiento derivó en un desorden interno que acabó por fracturarlo, siendo utilizada la fuerza y las violencia para contenerlo, el hecho es que la actitud firme de los almirantes ingleses y del Almirantazgo, que contaban con el apoyo del rey, el Parlamento, las fuerzas armadas del reino y en general, del pueblo –al contrario de la marina francesa que en aquellos momentos se debatía, abandonada a su suerte en medio de un levantamiento contra el sistema de clases–, no permitieron que derivara en un problema mayor, mucho menos la ruina de la nación. De esta forma, la insurgencia de la cubierta inferior tuvo relativamente poco impacto medible en

¹⁶⁰ Hubback y Hubback, *Jane Austen's sailor brothers...*, p. 30.

¹⁶¹ Glasco, “We are a neglected set'...”, p. 52.

la guerra, aunque se puede hablar del aumento de los niveles de desertión, lo que agudizó la crisis de mano de obra y la dispersión de los fugitivos en el mundo atlántico y más allá.¹⁶²

La estabilidad política del Estado fiscal-militar británico tuvo una influencia directa en su superioridad naval, al dar prioridad a la marina y construir su autoridad bajo una base constitucional parlamentaria. Aunque la flota francesa continuó siendo una amenaza, el poder material que desplegó la marina británica entre 1793 y 1815, pese a las agitaciones de 1797 —la mayor y más impresionante insurrección de todo el período—, fue resultado de años de esfuerzo y consistencia política entre el Parlamento y el Almirantazgo. Pero hubo otros factores además de los económicos para conducir su éxito en el mar. Las relaciones entre oficiales y tripulaciones fueron el eje conductor de la moral y la disciplina. Aquellos motines masivos develaron que la disciplina descansaba en el consentimiento tácito, no en la fuerza, y que los marineros no cuestionaban la legitimidad del liderazgo naval o la autoridad real. La eficiencia de la flota británica en batallas posteriores demostró que el descontento no fue nunca contencioso o político, como en la marina francesa.¹⁶³ Como ya se dijo, el sistema continuó manteniendo particularidades institucionales del viejo orden, que acentuaron la habilidad marítima, la valentía en la batalla y la lealtad nacionalista, lo que permitió a la *Royal Navy* derrotar a sus enemigos y establecer su control de los mares durante los próximos cien años. Sin embargo, las ideas manifestadas por los amotinados radicales y el camino ya trazado por las revoluciones que continuaron durante el siglo XIX, encontraron resonancia en la agitación de la clase trabajadora que dio pie a la creación de la Ley de Reforma de 1867, con la que la mayoría de ellos adquirió su derecho a votar y participar en la política.¹⁶⁴

Mientras, toda la tensión política acumulada en la monarquía española durante los últimos periodos bélicos de finales del siglo XVIII y comienzos del XIX, recayó sobre un cuerpo que fue “el sostén del reformismo, su razón de ser y su expresión de identidad a escala imperial, la Real Armada”.¹⁶⁵ Marinería y oficialidad reunían entonces tanto individuos adheridos al nacionalismo institucional de la monarquía, con su propia divergencia de regionalismos, como personajes cosmopolitas, procedentes de la extensa diversidad geográfica del Imperio. Así constituida, la marina de guerra española pareció resistir la tormenta de los motines masivos hasta que su monarquía perdió poder político en sus colonias. Como dice Manuel Lucena Giraldo, entonces los súbditos americanos de Carlos IV no tuvieron más alternativa que defenderse a sí mismos, pues ya no podían esperar auxilios y solamente contaban con sus propias fuerzas para

¹⁶² Frykman, “Connections between mutinies...”, p. 94.

¹⁶³ Cormack, *Revolution and political conflict*, pp. 300-302.

¹⁶⁴ Glasco, “‘We are a neglected set'...”, pp. 59, 202.

¹⁶⁵ Lucena Giraldo, “Trafalgar y la libertad del Nuevo Mundo”, p. 340.

oponerse a invasiones, motines y algaradas internas.¹⁶⁶ Fue entonces que se desataron varias sublevaciones en la marina real, no consideradas como motines en sí y nunca de la misma magnitud y continuidad que las de sus rivales, motivadas al parecer por cierto hartazgo, pero también por ideales políticos (liberales y conservadores) de los miembros de sus tripulaciones. Al fin, trascendentales, en cuanto a que tuvieron como propósito la entrega de los buques del rey, así como de su oficialidad de manera voluntaria, a las naciones en su lucha independentista. Esto debilitó aún más el ya de por sí disminuido poder naval del Imperio. Se puede decir que la Real Armada vivió en cierta medida una revolución fallida, misma que repercutió en la pérdida del control y territorios americanos. El ocaso de la marina tradicional había llegado, seguida de un periodo de guerras entre liberales y absolutistas, luego de progresistas y moderados. La reconstrucción del nuevo aparato de Estado fue posible a partir de 1844, cuando la conflictividad disminuyó perceptiblemente, permitiendo iniciar la recuperación económica.¹⁶⁷

Conclusiones

El motín naval representó la añeja confrontación entre dos bandos opuestos: por un lado, el mando (la autoridad del buque) y por otro, sus subordinados (la tripulación). De acuerdo al análisis planteado en esta investigación, las rebeliones se produjeron por un antagonismo derivado de la conjugación de tres factores: la percepción de los subordinados de la incapacidad de sus autoridades de suministrar los bienes y la seguridad necesaria para que realizaran las tareas que requería el servicio, así como de controlar, vigilar y sancionar a fin de mantener la disciplina a bordo —tanto en los quehaceres del día a día, como en los ejercicios de navegación y combate—; las circunstancias de la propia organización socio-laboral que permitieron la coordinación colectiva de las tripulaciones para solicitar o exigir la reparación de determinados agravios sufridos; y la influencia de elementos externos a la sociedad a bordo que dificultó el mando, intensificó los problemas y generó una mayor oportunidad para la rebelión. Así, se vio que en los más de los casos, los marineros fueron arrojados al amotinamiento debido a carencias y condiciones extremas de vida y trabajo (malos tratos, falta de pagos, avituallamiento y salud deficiente, etcétera), acentuadas por la personalidad de los oficiales, quienes muchas veces se hallaron en la cuerda floja debido a la falta de soporte institucional (tanto material como administrativo y legal). A ello se sumaban circunstancias internas particulares a la propia navegación (como encontrarse varios buques anclados en un mismo puerto o bien en alta mar, lejos de cualquier vigilancia), así como la organización del buque (en la

¹⁶⁶ *Ibid.*, p. 341.

¹⁶⁷ Carlos Alfaro Zaforteza, “El legado de las guerras de la Revolución y del Imperio: operaciones anfibas y bloqueos navales en la España posnapoleónica, 1815-1844”, en Guimerá Ravina, *et. al.*, *Trafalgar y el mundo atlántico...*, p. 385.

que se puede contar los diversos lazos de unión de las compañías o una estratificación marcada). Asimismo, de manera directa o indirecta, elementos externos fungieron como detonantes de problemas existentes con anterioridad, tanto privaciones materiales, como tensiones sociales.

La marinería, la “cubierta baja”, fue el grupo antagónico por naturaleza. Este conformaba el último eslabón en la cadena laboral marítima, el más golpeado por los ajustes económicos de las instituciones y el más expuesto a condiciones laborales difíciles, aunque en varias ocasiones se hicieron acompañar por la infantería, también considerados “los de abajo” del oficio naval-militar. Todos ellos eran, por tanto, los que más resentían la escasez y la dureza de la vida a bordo. Más como los eslabones están unidos unos con otros, era de esperarse que algunos miembros de “más arriba” de la cadena compartieran o presenciaran de cerca las carencias y agravios de sus compañeros de oficio, y por lo mismo, fueran susceptibles a comprender la necesidad imperativa de remediarlos. Por eso, con frecuencia, los marineros de primera con larga experiencia, así como suboficiales, incluso guardiamarinas y en ocasiones oficiales superiores, se involucraron en las solicitudes de los amotinados, en las negociaciones con la institución (permitiendo presentar las ideas de forma clara y organizada), incluso en la resistencia, siendo quienes indicaban y dirigían los planes y procedimientos.

En este teatro de acción de perjuicios, demandas y acciones, la guerra, que trajo consigo periodos intensos de preparación, enfrentamiento y largas esperas, generó la presión necesaria para, por un lado, dificultar la labor de almirantes y capitanes en la satisfacción de las necesidades básicas de sus hombres, a la par del control del orden y la disciplina de sus compañías, pero sobre todo, para impedir el deterioro del estado físico y anímico de los hombres; mientras que por el otro, propició la unión de estos últimos bajo fines colectivos definidos y justificados en torno a padecimientos acentuados por el momento. No cabe duda que los problemas aumentaban con la obligación de servir durante largos periodos de tiempo en circunstancias precarias –se recordará la correspondencia entre el hacinamiento en los buques, las epidemias y la indisciplina, con la detonación de motines, comunes en aquellos donde la estratificación era marcada como los navíos de línea de 3ª y 4ª clases, o realizaban mayor número de comisiones como las fragatas, corbetas y otros navíos menores –, sin permisos para visitar a sus familias, al tiempo que el sistema exigía más trabajo y ofrecía menos incentivos materiales y psicológicos. Así se comprende que la Revolución Francesa fuera el detonante decisivo que expuso los agravios sufridos por las tripulaciones de las flotas del rey e impulsara un espíritu de rebelión nunca antes visto en la historia de la flota de guerra francesa, orientado contra las autoridades de origen noble, consideradas represoras y despóticas. El impulso emprendió la carrera, junto con el movimiento civil generalizado, que llevó en poco tiempo a la

destrucción del cuerpo de oficiales profesionales, a la desorganización de la flota y la obstaculización de su efectividad operativa en las próximas décadas. Poco tiempo después, la marina británica fue a su vez testigo de un movimiento de resistencia masivo al interior de sus flotas, justo en plena guerra contra Francia, conformado en su mayoría por hombres pertenecientes a compañías cohesionadas y bien establecidas, conscientes de su importancia dentro del sistema naval y su Imperio, y con el poder de amotinarse de manera multitudinaria y organizada. Pero la orientación fue muy diferente a la de los marineros franceses, y pese a las resonancias revolucionarias que traspasaban continentes y atravesaban los mares, no fue motivada por el afán de derrocar al sistema, sino por reponer los agravios sufridos por reformas laborales recién introducidas. De manera que los movimientos se mantuvieron conservadores, dirigidos a restaurar el sistema anteriormente establecido (considerado justo) y no a destruir la jerarquía al mando. Por último, el desgaste de la guerra contra Gran Bretaña, la pérdida de poder político y el control de las comunicaciones de España con sus colonias americanas, lo que propició los movimientos de independencia de estas últimas, fueron la causa de diversas sublevaciones en la marina de guerra española, guiadas si bien por ideologías políticas, en mucho también por los lazos familiares y económicos que muchos de aquellos hombres mantenían con las colonias. Empero, tales manifestaciones nunca alcanzaron la envergadura de las de sus rivales. Por lo menos no lo indica así la documentación oficial. Ello pudo deberse a que las escuadras se hallaban debilitadas y dispersas frente al vasto territorio que debían proteger en Europa y sus colonias, además de que una considerable proporción de buques estaban desarmados, en reparación o habilitación, y otra buena parte continuamente en comisión, por lo que había pocas probabilidades de que se reunieran en un solo lugar y por un período determinado, como ocurrió con las flotas británicas del Canal, del Mar del Norte y Nore, así como la atlántica y mediterránea francesas. Sin embargo, aquellas sublevaciones reflejaron el proceso de debilitamiento del Imperio y de su poder naval, ocasionando pérdidas de buques y hombres, los cuales pasaron al bando de los liberales.

Los motines masivos de finales del siglo XVIII reflejaron la transformación de las marinas del Antiguo Régimen a las modernas. El virulento ciclo de la Era de las Revoluciones, que trajo consigo la oleada de insubordinaciones masivas, tanto en tierra como en mar, traspasando toda frontera física e ideológica, enfrentaron a los Estados del Antiguo Régimen a un nuevo orden de cosas, a su capacidad para mantener el control de sus pueblos y la disciplina de sus fuerzas militares. En el caso naval, aunque el descontento y las quejas habían sido una constante a lo largo de la historia de las marinas de guerra, los recursos y oportunidades que desarrollaron los grupos para tratar de superar los dilemas sociales durante este periodo fueron tales, que consiguieron detonar y sostener motines de gran envergadura. Esto fue posible

porque las necesidades materiales reales, acumuladas desde siempre, se sumaron al contexto socio-político del momento. Como se recordará, las rebeliones aisladas, las cuales fueron un fenómeno más o menos frecuente en todas las marinas, surgieron cuando los agravios fueron graves y constantes y las autoridades no hacían mucho para repararlos. En ellas solían existir incentivos externos como el hartazgo tras una larga temporada de comisión, después de sufrir una terrible epidemia o de largas jornadas de castigos severos y sistemáticos. En cambio, los motines masivos fueron desencadenados por la conjunción de estos factores tradicionales, inmersos en el circuito de guerra continua y las revoluciones político-ideológicas (ver Anexo 8). Estos últimos factores fueron más allá de las manos del poder institucional y éste se vio limitado para proveer a sus representantes, los comandantes, de las herramientas adecuadas para cubrir las necesidades básicas y hacer cumplir los derechos a sus súbditos, enfrentados a las presiones del servicio, y la serie de padecimientos y mortandad inherentes a la guerra, pero al mismo tiempo a nuevos horizontes laborales y de vida. En pocas palabras, la dinámica de la guerra globalizada ejercida por los Estados europeos a finales del siglo XVIII implicó un gran esfuerzo político, económico y social, que trajo cambios profundos en las condiciones de vida e ideología de los grupos sociales. Se trató de un momento propicio para la reflexión sobre las condiciones de los servicios navales. La exigencia de mejoras laborales y de derechos legales y morales; en sí, los impulsos que llevaron a las tripulaciones a revelarse de manera multitudinaria, demostraron su poder a través de acciones sólidas y contundentes que repercutieron de una u otra forma en sus marinas y en sus naciones, a pesar de que las consecuencias no siempre fueron a su favor. En este gran escenario, la marinería de todas las naciones y sus acciones rebeldes colectivas representaron un papel trascendental en la construcción de una nueva identidad en una época de grandes cambios políticos y sociales, al exponer el punto de ruptura de la mentalidad del viejo orden institucional y la modernidad.

ANEXO 1

Número aproximado de buques de las marinas de guerra de España, Francia y Gran Bretaña en el siglo XVIII, según cálculos de Jan Glete (*Navies and nations*, vol. II, 1993)¹

Año	España		Francia		Gran Bretaña	
	Buques de línea	Cruceros	Buques de línea	Cruceros	Buques de línea	Cruceros
1700			83	31	127	49
1705			79	32	122	66
1710			86	24	123	57
1715	9	13	71	12	119	63
1720	11	15	56	6	102	52
1725	16	11	44	6	106	46
1730	39	11	38	7	105	45
1735	44	13	42	7	107	43
1740	43	12	35	7	101	43
1745	31	6	33	23	104	67
1750	15	5	45	21	115	79
1755	39	22	57	31	117	74
1760	49	23	54	27	135	115
1765	41	16	59	23	139	91
1770	55	21	68	35	126	76
1775	64	28	59	37	117	82
1780	59	34	70	58	117	111
1785	61	37	62	57	137	133
1790	72	46	73	64	145	131
1795	76	51	56	65	123	160
1800	66	41	44	43	127	158 ²

¹ No hay cifras antes de 1715. Jan Glete, *Navies and nations*, vol. II, en Rodger, *The command of the ocean...*, p. 608.

² Como comparativo, según W. L. Cloves (*The Royal Navy. A history from the earliest times to the present*, 1897-1903) y B Lavery (*The ship of the line*, 1983-1985), para 1795, en teoría, la *Royal Navy* contaba con 114 navíos de 1ª, 2ª y 3ª clases y 149 de 4ª, 5ª y 6ª clases, en total 263 buques; mientras que en 1800 con 123 navíos de 1ª, 2ª y 3ª y 160 de 4ª, 5ª y 6ª, un total de 283 (estas últimas cifras iguales al total del año 1795 que presenta Rodger en su cuadro basado en Glete); véase Cloves y Lavery en Acerra y Meyer, *Marines et révolution*, Apéndice 4, p. 270.

ANEXO 2

Aproximado de marinería reclutada en las marinas de guerra de España, Francia y Gran Bretaña, segunda mitad del siglo XVIII³

Año	España ⁴	Francia	Gran Bretaña ⁵
1749		52 460 ⁶	18 602
1753			8 346
1754			10 149
1754-1759	41 385		
1756			52 809
1756-1757		16 953 ⁷	
1757			63 259
1758-1759		60 137 ⁸	
1764			20 603
1765	49 293 ⁹		19 226
1764-1765	49 172		
1773			21 688
1780-1789		62 0000-64 000	
1785			22 183
1786	63 741 ¹⁰		17 259
1787			19 444
1785-1787	61 322		
1788		78,969 ¹¹	
1790		71,778 ¹²	
1791			34,097

³ Es difícil hacer una comparativa, en primer lugar, porque la documentación en la que se basan los autores que sirvieron como fuente, según indican en sus investigaciones, presenta conceptos de reclutamiento naval diferentes, algunos más complejos que otros. En segundo, porque no se tienen las cifras correspondientes a los mismos años, a veces solamente los periodos. Por lo mismo, el presente cuadro sólo indica datos aproximados.

⁴ Las cifras por periodos corresponden a matriculados (marinería: marineros y pescadores y maestranza; y carpinteros, mayordomos y calafates) en los departamentos de Ferrol, Cádiz y Cartagena, calculadas por José Manuel Vázquez Lijó en "La matrícula de mar y sus repercusiones...", p. 316, basado en "Estados de las revistas de inspección extraordinarias", AGS, SM, leg. 300; AGMAB, M, Generalidad, leg. 1873; y *Estado General de la Armada* año 1800.

⁵ Cifras de reclutados correspondientes a los libros de buques presentados por Rodger (con base en Hardwicke Commission 1859 Sess, 1 V 1, 362; 1868-9 XXXV, 1177-9; Johnson, "Parliament and the Navy", p. 592). También da cifras de los que en realidad estaban presentes a bordo, un número menor que el primero, véase Rodger, *The command of the ocean*, pp. 636-639.

⁶ Richard Harding, *Seapower and naval warfare, 1650-1830*, Routledge, 2002, p. 205.

⁷ En total se enlistaron 70 566 hombres, de los cuales 33 243 eran voluntarios y 20 370 figuraban un tipo aparte de "voluntarios"; Hill y Ranft, *The Oxford Illustrated History...*, pp. 138-139.

⁸ Incluye a marineros y guardiamarinas, cifra tomada de una tabla en la que en las "clases" se incluye a capitanes, dueños y maestros, voluntarios, novicios y marineros fuera de servicio. Juntos dan un total de 108 708 (FM, C4, 156, "Mémoire concernant les classes", 133 ff.), Pritchard, *Louis XV's Navy...*, p. 74.

⁹ En esta cifra se engloban hábiles, inhábiles, muchachos y aprendices de marinería y maestranza, así como desertores, prisioneros y cautivos. Vázquez Lijó, "La matrícula de mar y sus repercusiones...", p. 296; 1º de mayo de 1765, Cádiz, AGS, SM, leg. 300.

¹⁰ Se incluye gente de mar y maestranza (basado en la Inspección de la Matrícula de 1786), tomado de Manuel Burgos Madroñero, *Hombres de mar, pesca y embarcaciones en Andalucía. La Matrícula de mar en los siglos XVIII y XIX (1700-1850)*, Sevilla, Junta de Andalucía, Consejería de Agricultura y Pesca, 2003, pp. 47 y 119.

¹¹ Incluyen marineros, novicios y aprendices. Acerra y Meyer, *Marines et révolution*, p. 28.

¹² *Loc. cit.*

Aproximado de marinería reclutada en las marinas de guerra de España, Francia y Gran Bretaña, segunda mitad del siglo XVIII

Año	España	Francia	Gran Bretaña
1793	65,661 ¹³		45,000 ¹⁴
1795	64,937 ¹⁵		99,608
1796			112,382
1798	65,081 ¹⁶		120,000 ¹⁷
1800	56,307		123,527

ANEXO 3

Aproximado de bajas por epidemias en las marinas de guerra de España, Francia y Gran Bretaña durante el siglo XVIII

Año	España	Francia	Gran Bretaña	Lugar
1726			4 000 ¹⁸	Indias Occidentales
1740-1744		870 ¹⁹	1 385 ²⁰	Indias Occidentales
1745-1757		2 400 ²¹		Indias Occidentales
1761	2 970 ²²			Indias Occidentales
1774-1780			20 000 ²³	Indias Occidentales
1779	3 000	12 000 ²⁴		Europa
1785-1794	Más de 1 000 ²⁵			Indias Occidentales
1793-1794		8 000 ²⁶		Europa
1793-1801			90 000 ²⁷	Indias Occidentales y Europa

¹³ Acerra y Meyer, *Marines et révolution*, Apéndice 5, p. 272.

¹⁴ Basado en los cálculos de Cloves y Lavery en Acerra y Meyer, *Marines et révolution*, Apéndice 4, p. 270.

¹⁵ *Ibid*, Apéndice 5, p. 272.

¹⁶ *Loc. cit.*

¹⁷ *Ibid*, Apéndice núm 4, p. 270.

¹⁸ Rodger, *The wooden world...*, pp. 98.

¹⁹ Durante la campaña del marqués de La Jonquière (1740-1741), véase Marqués de La Jonquière, *Le chef d'escadre marquis de la Jonquière, gouverneur général de la Nouvelle-France et le Canada de 1749-1752*, París, Garnier Frères, Libraires-éditeurs, 1874, pp. 52-53.

²⁰ James Watt, "The medical bequest of disaster at sea: Commodore Anson's circumnavigation 1740-44", *Journal of the Royal College of Physicians of London*, vol. 32, núm. 6, noviembre/diciembre de 1998, p. 577.

²¹ 2400 en la flota del duque d'Anville, véase La Jonquière, *Le chef d'escadre marquis de la Jonquière...* p. 71.

²² O'Donnell y Duque de Estrada, "Mando, tripulación y guarnición de los buques...", pp. 222-223.

²³ Peter Kemp, *The British sailor: A social history of the lower deck*, Londres, 1970, p. 139.

²⁴ Duro, *Historia de la Armada española...*, tomo VII, p. 247 y Ulloa, *La Campaña de las Terceras...*, p. 30. Según Hopkins, fueron alrededor de 8 000 bajas entre ambos, en su mayoría franceses, ver Hopkins, *The greatest killer: smallpox in history*, p. 74

²⁵ Véase AGMAB/6, EI, Cartagena de Indias, docs. 8-21, exp. 723, f. 1; AGMAB/16, EI, Habana, docs. 23-57, exp. 1247, f. 1; AGMAB/17, EI, Navarra, docs. 23-57, exp. 1247, citados en el capítulo II.

²⁶ Taillemite, *Histoire Ignoré...*, p. 284.

²⁷ Pope, *Life in Nelson's navy*, p. 13. Como se recordará, solo en el año de 1796, durante las acciones en las Islas de Barlovento y Saint Domingue, 14 000 murieron de fiebre amarilla, disentería y malaria; Rodger, *The command of the ocean...*, p. 436.

ANEXO 4(A)

Aproximado de la distribución de los principales buques de la Real Armada asignados a los departamentos de Cádiz, Ferrol y Cartagena (navíos de línea, fragatas, corbetas, urcas, jabeques, balandras, bergantines, paquebotes y goletas) entre 1789-1809, y en 1815 y 1816.²⁸

Año	Cádiz	Ferrol	Cartagena	Total	Armados	Desarmados	En grada
1789	85	63	54	202			7
1790	104	83	62	249			13
1791	83	67	63	213			8
1792	83	70	61	214			5
1793	85	77	60	222	92		10
1795	85	81	63	229	177		9
1797	79	85	63	227	179		9
1798	80	85	63	228	165	42	11
1799	72	80	66	218	148	54	10
1801	77	83	66	226	128	83	2
1802	73	88	66	227	115	72	2
1803	73	79	51	203	110	72	2
1804	72	84	59	215	117	87	6
1805	90	86	56	232	140	85	5
1806	85	78	50	213	142	65	5
1807	81	78	54	213	126	68	5
1808	81	78	54	213	126	63	5
1809	81	78	53	212	124	63	5
1815	45	26	24	95	46	35	2
1816	60	21	23	104	44	42	

²⁸ No se consideran las galeras, galeotas, pataches, tartanas, lugres, balaujes, cañoneros, por ser usualmente menor su número, así como los bancos remontados, lanchas de fuerza y otros botes, que se trataban de barcos auxiliares. Ver *Estado General de la Armada* (años 1798-1820). Los vacíos en las columnas de armados y desarmados se debe a la diferencia de criterios utilizados para la realización de las listas de los estados generales, a los que se hizo referencia en el capítulo IV. En los estados correspondientes a 1794, 1796, 1800, 1810, no se encontró la relación de buques (en ese año impresa y pegada por separado) por haberse desprendido de los libros. Los estados de los años 1811 a 1814 y 1817 a 1820 se incluyen por separado en la siguiente tabla 4 (B) debido a la diferencia de criterios con las demás relaciones

ANEXO 4(B)

Aproximado de la distribución de los principales buques de la Real Armada en Europa, América y Asia (navíos de línea, fragatas, corbetas, bergantines, goletas y místicos) entre 1811-1820¹ A: armados, D: desarmados, CCV: comisionados, en correo o de viaje.

Año	Cádiz	Ferrol	Cartagena	Habana	Levante	Veracruz	Mahón	Costa Firme	Lima	Algeciras	Cartag. de Indias	Montevideo	Otros ²	Reservado o desconocido	Total	A	D	CCV
1811	8	8	6	12	7	13	10	5	2		5	12	10	3	101	3	20	14
1812	9	1	3	7	7	6		4	3	2	5	11	5	18	81	9	15	35
1813	11		2	6	1	12			2	1	5	11	6	24	81	24	22	26
1814	17		4	18		9			6			13	11	5	83	50	11	23
1817	23	3	14	13		3			6		16		15	22	115	61	43	6
1818	22	3	14	20		4		10	6		5		9	12	105	60	41	12
1819	41	1	11	15		4		9	1		4		7		93	49	16	8
1820	35	1	8	15		4		9	6		4		6	5	93	59	21	8

¹ A partir de ahora se incluye el tipo de buque “místico” porque comienza a ser más común y se descartan las urcas, jabeques, balandras y paquebotes porque desaparecen de las listas. Siguiendo el cuadro anterior, solamente se enumeran los que estaban armados y desarmados, y se aumenta una columna con los estados que sugieren se hallaban habilitados: de comisión, en correo o de viaje. De los demás, las listas originales sugieren una serie de estados indistintos que hace imposible que encuadren con las listas de los años anteriores, en las cuales, como se recordará, estos no aparecen: de estación, de “postón”, haciendo agua, en carena o carenando, en reparación, apostadero, habilitándose, “ejecutando varias obras”, imposibilitado, “en peor estado”, sirviendo de depósito, en dique, excluido, etc., que indican que no estaban habilitados. A partir de 1817, como se explicó en el capítulo IV, en las listas aparecen los destinos, pero se ignoran los estados excepto si están armados y desarmados, o en correo, es decir, no indican si están en grada, en carena, habilitándose, de viaje, etc.

² Varían por años y generalmente se indican en menor número: La Carraca, Algeciras, Puerto Rico, Mallorca, Cataluña, Coruña, Puerto Cabello, Galicia, Urca, Isla de Cabrera, Inglaterra, Rio Jan, Cumaná, Málaga, Mediterráneo, Seno Mexicano, Manila, San Blas, Ayamonte, Valencia, Barcelona o simplemente “al sur”.

ANEXO 5

Cuadro general de motines documentados en las flotas de guerra de Francia, Gran Bretaña y España, siglo XVIII y principios del XIX. Se indica el tipo de motín: A: aislados, M: masivos

La Marine Royale

AÑO	LUGAR	NAVÍOS O LUGAR	AMOTINADOS	MOTIVOS	ACCIONES	DESENLACE	CONTEXTO	Tipo de motín
1710	Brest, Francia, Atlántico	<i>L' Victoire</i> (fragata)	20 marineros	Desacuerdo con la autoridad (maltrato del capitán a un grumete)	Negativa a acatar órdenes. Deserción de algunos	Se culpó al capitán y los marineros fueron perdonados	Guerra de Sucesión de España	A
1758 (02) ¹	Cercanías a Cartagena, España, Mediterráneo	<i>Le Foudroyant</i> (80 cañones, 2ª clase)	Tripulación	Falta de pago		5 hombres fueron ejecutados	Guerra de los Siete Años/Intento de recuperación de Louisbourg	A
1759	Isla Maurice, África Océano Índico	<i>L' Actif</i> (74 cañones, 3ª clase)	Tripulación	Escasez o/y calidad de vituallas	Negativa a acatar órdenes (a zarpar)		Guerra de los Siete Años	A
1760	Cercanías a Rochefort, Francia, Atlántico	<i>L'Outarde</i> (flauta)	Tripulación	Negativa a reintegrarse a la flota real en Rochefort	Negativa a acatar órdenes	No se unieron a flota	Guerra de los Siete Años	A
1762	Cercanías de Gibraltar, España, Mediterráneo	<i>Notre Dame du Rosaire</i> (64 cañones, 3ª clase)	Los maestros artillero, carpintero, calafate y el contramaestre, seguidos de 20-30 marineros y soldados.	Escasez o/y calidad de vituallas (alimentos y medicamentos). Miedo a ser capturados por los ingleses	Negativa a acatar órdenes (oposición a continuar el viaje)	Regreso a Tolón	Guerra de los Siete Años	A
1782	Isla de Aix, Rochefort, Francia, Atlántico	<i>L'Aréthuse</i> (fragata, 5ª clase)	Tripulación	Escasez o/y calidad de vituallas (confiscación del alcohol)	Amenazas a la autoridad (injurias, amenazas de muerte)	Intervención de la tropa	Guerra de Independencia Americana	A
1789 (03)	Tolón, Francia, Mediterráneo	Arsenales	Trabajadores y oficiales	Falta de pago	Negativa a acatar órdenes (a entrar en los astilleros). Marcha por el puerto	Se les concede un mes de pago	Revueltas sociales	M
1789 (07)	Brest, Francia, Atlántico	Puerto	Artilleros, regimiento y marineros	Desconfianza de las autoridades. Rumores de la entrega del puerto a ingleses	Enfrentamiento con el comandante del puerto	¿Intervención de las tropas?	Revueltas sociales/ Proclamación Asamblea Nacional	M

¹ Entre paréntesis después del año se indica el mes representado en número.

AÑO	LUGAR	NAVÍOS O LUGAR	AMOTINADOS	MOTIVOS	ACCIONES	DESENLACE	CONTEXTO	Tipo de motín
1789 (11-12)	Tolón, Francia, Mediterráneo	Arsenales	Trabajadores	Desacuerdo con la autoridad	Enfrentamientos	Intervención de las tropas	Revolución Francesa	M
1790 (05)	Tolón, Francia, Mediterráneo	Arsenales	Trabajadores	Nuevo tipo de pago/despidos	Enfrentamiento con el comandante del puerto	¿Intervención de las tropas?	Revolución Francesa	M
1790 (03)	Saint Domingue, Caribe	<i>L' Léopard</i> (74 cañones, 3ª clase)	Tripulación y soldados	Desacuerdo con la autoridad	Abandono del capitán y oficiales en la isla	Llegan a Brest y la Comuna los recibe con buen agrado.	Revolución Francesa	A
1790 (07)	Mediterráneo	<i>L'Alceste</i> (fragata de 32 cañones)	Tripulación	Desacuerdo con la autoridad	Amenazas a la autoridad (toma de armas, injurias y negativa a acatar órdenes ²)	¿?	Revolución Francesa	A
1790 (09-10)	Brest, Francia, Atlántico	Flota Atlántica: <i>L'Entreprenant</i> , <i>L'Patriote</i> , y <i>L'Apollon</i> (74 cañones, clases <i>téméraire</i>); <i>L'Tourville</i> , <i>L'América</i> , <i>L'Ferme</i> y <i>L'Léopard</i> (74 cañones, 3ª clase); y <i>Majesteux</i> (110-118 cañones, 1ª clase)	Tripulaciones, soldados del regimiento colonial y trabajadores de los arsenales (alrededor de 2000 personas)	Desacuerdo con el nuevo Código Penal y nuevo decreto de aumento de sueldos	Negativa a acatar órdenes (a navegar). Circulación de panfletos, procesión por el puerto	Renuncia del comandante	Revolución Francesa	M
1790 (09)	Brest, Francia, Atlántico	<i>L'Ferme</i> (56-58 cañones, 4ª clase), <i>L' Bellone</i> y <i>L'Reunion</i> (fragatas de 32 cañones), <i>L'Jupiter</i> y <i>L' América</i> (74 cañones, clases <i>téméraire</i>); <i>L'Auguste</i> (80 cañones, 3ª clase), <i>La Perdrix</i> (corbeta de 24 cañones)	Tripulaciones	Falta de pago Escasez o/y calidad de vituallas Desacuerdo con la autoridad y el nuevo Código Penal	Rechazo de los oficiales a bordo, se les arroja del buque	Negociaciones con la diputación del Club de Jacobinos. La mayoría acepta regresar a sus deberes. Promesa de que sus desacuerdos serían comunicados a comisionados del rey	Revolución Francesa	M
1790 (11)	Brest, Francia, Atlántico	<i>Duguai-Trouin</i> y <i>Témérarire</i> (74 cañones, 3ª clases), <i>Surveillante</i> (fragata de 26 cañones), <i>L'América</i> , <i>L'Jupiter</i> , <i>L'Iphigénie</i> (fragatas de 32 cañones)	Tripulaciones	Desacuerdo con la autoridad (Castigos severos)		Algunos son castigados y encarcelados	Revolución Francesa	M
1790 (11)	Lorient, Francia, Atlántico	<i>L'Uranie</i> (fragata de 40 cañones)	Tripulación	Falta de pago (demanda de adelanto de sueldo)	Rechazo de oficiales a bordo		Revolución Francesa	A
1790 (12)- 1791 (01)	Rochefort, Francia, Atlántico	<i>La Capricieuse</i> (64 cañones, 3ª clase)	Tripulación	Desacuerdo con la autoridad (al capitán se le consideraba anti- revolucionario)	Encierro del capitán a bordo	Corte marcial contra 5 hombres y el capitán. Descargados de la acusación	Revolución Francesa	A

² Ver De Molleville. "L' Alceste, commandé par M. de Beaurepaire, en station dans les mers du Levant ", en *Mémoires secrets pour servir à l'histoire...*, Tomo II, *op. cit.*, pp. 315-316.

AÑO	LUGAR	NAVÍOS O LUGAR	AMOTINADOS	MOTIVOS	ACCIONES	DESENLACE	CONTEXTO	Tipo de motín
1791 (03)	Saint Domingue, Caribe	<i>L'Borée</i> (74 cañones, 3ª clase), <i>L'Fougueux</i> (80 cañones, 3ª clase)	Milicia y tripulación	Desacuerdo con la autoridad (ideas revolucionarias contra mandos militares)	Arresto del coronel del regimiento de Puerto Príncipe		Revolución Francesa	M
1791 (04)	Martinica, Caribe	<i>La Levrette</i> (bergantín)	Tripulación, sobresale el contra maestre	Desacuerdo con la autoridad	Amenazas a la autoridad. Negativa a acatar órdenes.	Desembarcados	Revolución Francesa	A
1791 (08)	Rochefort, Francia, Atlántico	<i>L' Dromadaire</i> (urca de 12 cañones)	Tripulación	Desacuerdo con la autoridad (porque uno de sus compañeros fuera desarmado)	Negativa a acatar órdenes (desembarcar)	Corte marcial contra amotinados, descargados de la acusación	Revolución Francesa	A
1791 (08)	Rochefort, Francia, Atlántico	<i>La Lionne</i> (64 cañones, 4ª clase)	Tripulación sobresale el piloto	Desacuerdo con la autoridad		Corte marcial, el piloto es descargado de la acusación	Revolución Francesa	A
1791 (08)	Brest, Francia, Atlántico	<i>La Galathée</i> (fragata)	12 marineros	Desacuerdo con la autoridad	Demandan descender a tierra	Intervienen representantes del Club, no pasa a más.	Revolución Francesa	A
1791 (09)	Martinica, Caribe	<i>L' Embuscade</i> (fragata de 32 cañones)	Tripulación	Desacuerdo con la autoridad (represión y despotismo de oficiales)	Negativa a acatar órdenes (exigen regreso a Francia, toma del barco).	Al arribar al puerto rinden su declaración. ¿?	Revolución Francesa	A
1791 (11)	Brest, Francia, Atlántico	Puerto	Multitud (marineros, trabajadores de los arsenales y más, alrededor de 3000 personas)	Desacuerdo con la autoridad (el marqués de Lajaille es nombrado comandante de la flota de socorro a Saint Domingue)	Enfrentamiento con el marqués	Intervención de la Guardia Nacional. Encierro y juicio del marqués	Revolución Francesa	M
1792 (01)	Isla Mahé, Seychelles, Océano Índico	<i>L'Résolue</i> (fragata) y <i>Cybèle</i> (fragata de 44 cañones)	Tripulación	Negativa a luchar contra ingleses.	Negativa a acatar órdenes (preparar los buques)	El comandante los convence de regresar al orden	Guerras Revolucionarias Francesas/ Guerra con Austria/ República	M
1792 (03-04)	Tolón, Francia, Mediterráneo	<i>L'Minerve</i> (fragata de 40 cañones), y <i>L'Flèche</i> (fragata)	Tripulación				Guerras Revolucionarias Francesas	M
1792 (06)	Antibes, Provenza, Mediterráneo	<i>L'Belette</i> (corbeta)	Tripulación				Guerras Revolucionarias Francesas	A
1792 (09)	Tolón, Francia, Mediterráneo	Arsenal y Ayuntamiento	Multitud	Desacuerdo con la autoridad	Linchan al comandante de marina y al general de división	¿?	Guerras Revolucionarias Francesas	M
1792 (09)	Dunkerque, Francia, Atlántico	<i>L'Bellone</i> (fragata de 32 cañones)	Tripulación	Falta de pago		El capitán se retira	Guerras Revolucionarias Francesas	A
1792 (12)	Rochefort, Francia, Atlántico	<i>L'Capricieuse</i>	Tripulación	Desacuerdo con la autoridad	¿Negativa a acatar órdenes?	¿?	Guerras Revolucionarias Francesas	A

AÑO	LUGAR	NAVÍOS O LUGAR	AMOTINADOS	MOTIVOS	ACCIONES	DESENLACE	CONTEXTO	Tipo de motín
1793 (01)	Saint Domingue, Caribe	<i>L'Capricieuse</i>	Tripulación	Desacuerdo con la autoridad	¿Negativa a acatar órdenes?	¿?	Guerras Revolucionarias Francesas	A
1793 (03)	Regreso de las Indias orientales	<i>L'Melpoméne</i> y <i>L'Minerve</i> (fragatas de 40 cañones)	Tripulación	Desacuerdo con la autoridad	Negativa a acatar órdenes (a zarpar por hallarse en cuarentena tras seis semanas de viaje)	Corte marcial al capitán y condena de muerte por incompetencia y fallo en suprimir el motín; Castigo de quilla al líder del motín por conspirar contra la Revolución.	Guerras Revolucionarias Francesas	M
1793 (04)	Lorient, Francia, Mediterráneo	<i>L'Trajan</i> (74 cañones, 3ª clase), <i>L'Experiment</i> y <i>L'Proserpine</i> (fragata de 44 cañones), <i>L'Engageante</i> (fragata 36 cañones) ³	Tripulación y soldados	Falta de pago y condiciones del navío (en el caso de <i>L'Experiment</i>)	Deserción masiva	Se trata de resolver el problema administrativo	Guerras Revolucionarias Francesas	M
1793 (06-07)	Brest, Francia, Atlántico	<i>La Topaze</i> (fragata de 32 cañones), <i>Bretagne</i> y <i>L'Terrible</i> (110 cañones, 1ª clase), <i>Proserpine</i> y <i>L'Côte-d'Or</i> (118 cañones, 1ª clase),	Tripulación	Desacuerdo con la autoridad	Negativa a acatar órdenes (zarpar)	¿?	Guerras Revolucionarias Francesas	M
1793 (07)	Marsella, Francia Mediterráneo	<i>L'Topaze</i> (fragata de 40 cañones) ⁴	Tripulación	Desacuerdo con la autoridad	Negativa a acatar órdenes (apoyar al ejército republicano)	El comandante es reportado por demostrar debilidad	Guerras Revolucionarias Francesas	A
1793 (08)	Belle-Ile, Francia, Mediterráneo	<i>L'Northumberland</i> (74 cañones, 3ª clase)	Tripulación	Desacuerdo con la autoridad	Negativa a acatar órdenes	¿?	Guerras Revolucionarias Francesas	A
1793 (09)	Quiberón Bay, Francia, Atlántico	Flota atlántica de Brest: <i>L'Suffren</i> y <i>L'Superbe</i> (74 cañones, 3ª clase), <i>Le Révolution</i> y <i>Le Tourville</i> (74 cañones, 3ª clase); <i>L'Convention</i> y <i>L'Indomptable</i> (80 cañones, 3ª clase), <i>L'Côte-d'Or</i> (120 cañones, 1ª), <i>L'Terrible</i> , <i>L'Northumberland</i> , <i>L'Achille</i> , (74 cañones, clase <i>annibal</i>), <i>L'Bretagne</i> (110 cañones, 1ª clase)	Tripulaciones, suboficiales, artilleros, infantes de marina	Escasez o/y calidad de vituallas (falta de provisiones), enfermedades, malas condiciones de los buques, clima adverso, y las noticias de la traición en Tolón	Destitución de las autoridades militares y demanda de regreso a Brest.	Oficiales fueron despedidos, otros acusados de intriga y deslealtad, condenados por el Tribunal Revolucionario (4 guillotinandos); otros oficiales, artilleros, infantes de marina y marineros fueron encarcelados y desterrados.	Guerras Revolucionarias Francesas	M

³ Sébastien Nofficial, "Le port et l'arsenal de Lorient en 1793" (artículo inédito), Université de Bretagne Sud, p. 10, en <www.sahpl.asso.fr>, consulada en febrero de 2015.

⁴ Paul Cottin, *Toulon et les anglais en 1793. D'après des documents inédits*, Paris, Paul Ollendorf, 1898, pp. 31-33.

Royal Navy

AÑO	LUGAR	NAVÍOS	AMOTINADOS	MOTIVOS	ACCIONES	DESENLACE	CONTEXTO	Tipo de motín
1740-44	Costa de Chile	<i>HMS Wager</i> (24 cañones, 6ª clase)	Tripulación liderada por el artillero	Desacuerdo con la autoridad. El capitán disparó a un guarda marina rebelde (alcoholizado) y se negó a que el médico lo atendiera.	Abandonado del capitán y otros oficiales en una isla. Robo de uno de los botes salvavidas y huída.	Al regreso de los sobrevivientes se realizó un proceso por la pérdida del buque. El motín no procedió por amparo de los ejecutores	Guerra de Sucesión Austriaca/Misión bélica rumbo a Filipinas/ Naufragio	A
1745	¿Plymouth, Inglaterra, Atlántico?	<i>HMS Captain</i> (74 cañones, 3ª clase)	Tripulación	¿?	¿?	5 hombres fueron castigados con 500 azotes cada uno en cuatro sesiones.	Guerra de Sucesión Austriaca	A
1745 (03)	Plymouth, Inglaterra, Atlántico	<i>HMS Sunderland</i> (60 cañones, 4ª clase)	Tripulación	Falta de pago	Negativa a acatar órdenes (a levar anclas)	El Almirantazgo ordena a un oficial a instaurar orden	Guerra de Sucesión Austriaca	A
1748 (10)	Cape Coast Castle, África	<i>HMS Chesterfield</i> (44 cañones, 5ª clase)	El primer lugarteniente, y el lugarteniente de marinos	Dedicarse a la piratería.	El primer oficial se proclama comandante y toma el mando del barco.	El contraestre y 30 tripulantes recuperan el mando. Ambos oficiales fueron juzgados y muertos. ⁵	Guerra de Sucesión Austriaca	A
1758 (01)	Portsmouth, Inglaterra, Canal Inglés, Atlántico	<i>HMS Namur</i> (90 cañones, 2ª clase)	17 marineros	Transferencia de barco	Marcharon 77 millas desde Portsmouth a Londres para llevar sus quejas al Almirantazgo.	Corte marcial y condena a la horca a 15. Indulto real salva a todos excepto uno que fue condenado a muerte por sorteo.	Guerra de los Siete Años/Intento de recuperación de Louisbourg	A
1761	Portsmouth, Inglaterra, Canal Inglés, Atlántico	<i>HMS Bedford</i> (64 cañones, 3ª clase)	Tripulación	Falta de pago	Continuaron con sus actividades.	Pago de lo que se les debía	Guerra de los Siete Años	A
1762	Plymouth, Inglaterra, Atlántico	<i>Swallow</i> (14 cañones, crucero)	Tripulación influida por el contraestre	Falta de pago	¿Negativa a acatar órdenes (levar anclas)?	Corte marcial de líderes, 2 de ellos sentenciados a muerte.	Guerra de los Siete Años/Persecución de corsarios franceses en el Canal.	A
1763	Portsmouth y Plymouth, Inglaterra, Atlántico	<i>HMS Antelope</i> (54 cañones, 4ª clase) y otros buques	Tripulación	Falta de pago	Negativa a acatar órdenes (a levar anclas)	Arreglos internos entre amenazas y conciliación.	Cierre de la Guerra de los Siete Años	M
1764	¿Atlántico norte?	<i>HMS Crown</i> (64 cañones, almacén)	Marineros	Ropas harapientas ⁶	¿?	¿?	Paz tras la Guerra de los Siete Años	A

⁵ Guttridge, *Mutiny. History of naval...*, op. cit., p. 11.

⁶ Mencionado por Pfaff, "To understand unrest in our time...", op. cit.

AÑO	LUGAR	NAVÍOS	AMOTINADOS	MOTIVOS	ACCIONES	DESENLACE	CONTEXTO	Tipo de motín
1764	¿?	<i>HMS Panther</i> (60 cañones, 4ª clase)	Marineros	Desacuerdo con la autoridad. Enfermos por comida podrida	¿?	Corte marcial.	Paz tras la Guerra de los Siete Años	A
1779	Portsmouth, Inglaterra, Canal Inglés, Atlántico	<i>HMS Egmont</i> (74 cañones, 3ª clase)	Marineros	Falta de pago. El capitán no firmó la autorización de pago para sus hombres.	Negativa a acatar órdenes (permanencia en la cubierta baja). Arrojo de tiza a un lugarteniente.	Orden restaurado por tropas. Corte marcial y condena de 7 hombres, de los cuales 3 fueron sentenciados a muerte y los otros azotados con 300 latigazos cada uno.	Guerra de Independencia de Norteamérica/ Vísperas de la amenaza franco-española	A
1779	Portsmouth, Inglaterra, Canal Inglés, Atlántico	<i>HMS Reasonable</i> (64 cañones, 3ª clase)	Tripulación entre ellos el capitán de castillo	Ser pagada en otro puerto	Negativa a acatar órdenes	Arresto y ejecución del capitán del castillo y 2 marineros	Guerra de Independencia de Norteamérica/ Vísperas de la amenaza franco-española	A
1779 (05)	¿?	<i>HMS Defiance</i> (74 cañones, 3ª clase)	Marineros	Desacuerdo con la autoridad (Rechazo al nuevo capitán)		Castigos severos. ⁷	Guerra de Independencia de Norteamérica	A
1781	Antigua, Caribe	<i>HMS Santa Monica</i> (36 cañones, fragata)	Tripulación	Desacuerdo con la autoridad (Cambio de capitán o de buque ⁹)	Negativa a acatar órdenes (desafío al primer lugarteniente). Afirman su fidelidad para pelear por el rey.	El capitán ordenó abrir fuego y uno de los amotinados murió. Rendición. Corte marcial, condena de 10 hombres a muerte.	Guerra de Independencia de Norteamérica	A
1782	¿Pacífico?	<i>HMS Narcissus</i> (20 cañones, 6ª clase)	Marineros	Malos tratos por parte del capitán.	¿?	6 hombres fueron colgados y 14 azotados.	Guerra de Independencia de Norteamérica	A
1783	Puerto de Jamaica, Caribe	<i>HMS Camilla</i> (20 cañones, 6ª clase)	Marineros	Enfermedad y debilitamiento (maniobrar el barco resultaba peligroso)	Negativa a acatar órdenes (a navegar)	Corte marcial. 5 condenados a 800 latigazos cada uno.	Término de la Guerra de Independencia de Norteamérica	A
1783 (03)	Portsmouth, Inglaterra, Canal Inglés, Atlántico	<i>HMS Janus</i> (44 cañones, 5ª clase)	Marineros	Falta de pago	Negativa a acatar órdenes (levar anclas)	Paga de parte del dinero de presas y tras negociaciones regresaron a sus deberes.	Término de la Guerra de Independencia de Norteamérica	A
1783 (03)	Portsmouth, Inglaterra, Canal Inglés, Atlántico	11 navíos	Tripulaciones	Ordenes de ser enviados a las Indias Orientales, falta de pago y permisos.	Negativa a acatar órdenes (levar anclas)	Corte marcial. 6 hombres fueron colgados.	Término de la Guerra de Independencia de Norteamérica	M

⁷ Rodger, *The command of the ocean...*, p. 403.

AÑO	LUGAR	NAVÍOS	AMOTINADOS	MOTIVOS	ACCIONES	DESENLACE	CONTEXTO	Tipo de motín
1789 (04)	Océano Pacífico, cerca de Taití	<i>HMAV⁸ Bounty</i> (navío mercante armado para una misión botánica oficial)	El primer oficial y 11 hombres.	Desacuerdo con la autoridad (juicios dogmáticos e insultos por parte de capitán)	Embarcaron al capitán y 18 marineros leales en un bote, provisto de una vela, un sextante y un reloj. Otros 13 marinos permanecieron a bordo por falta de espacio en el bote.	De los 10 sobrevivientes, 4 fueron absueltos; 2 condenados por no resistirse e indultados; uno exculpado; y 3 ahorcados.	Periodo de Paz para Gran Bretaña	A
1793	A su regreso de las Indias orientales	<i>HMS Minerva</i> (38 cañones, 5ª clase)	Marineros	Desacuerdo con la autoridad (disciplina estricta del capitán)	¿?	El Almirante de la flota intervino y detuvo la protesta pacíficamente.	Guerras Revolucionarias Francesas/ Coalición con España	A
1793 (09)	Aguas territoriales de Inglaterra	<i>HMS Winchelsea</i> (32 cañones, fragata)	Tripulación	Condición del buque (reemplazo por uno nuevo)	La tripulación puso barricada bajo cubierta y se armaron.	2 hombres fueron juzgados en Corte marcial y castigados con 200 latigazos cada uno.	Guerras Revolucionarias Francesas/ Coalición con España	A
1794 (11)	Bahía de San Fiorenzo, Italia, Mediterráneo	<i>HMS Windsor-Castle</i> (98 cañones, 2ª clase)	Tripulación	Desacuerdo con la autoridad (malos tratos: "crueldad, tiranía y opresión")	Armados y bajo cubierta exigieron la destitución del capitán y primer lugarteniente.	Juicio y destitución de ambos oficiales. Los amotinados fueron perdonados.	Guerras Revolucionarias Francesas/ Coalición con España	A
1794 (12)	Spithead, Inglaterra, Canal Inglés, Atlántico	<i>HMS Culloden</i> (74 cañones, 3ª clase)	250 marineros y 6 infantes de marina	Negativa a navegar en un buque previamente naufragado. Desacuerdo con la autoridad (malos tratos de los oficiales)	Toma de armas y barricada bajo cubierta. Detención de oficiales. Exigencia de un navío nuevo o transferencia a otro, del perdón.	Ofrecimiento de amnistía. 10 líderes juzgados en Corte marcial, 2 absueltos, 3 recibieron indulto y 5 fueron colgados.	Guerras Revolucionarias Francesas/ Coalición con España	A
1794	Aguas del Mediterráneo	<i>HMS Berwick</i> (74 cañones, fragata)	Marineros	Escasez o/y calidad de vituallas (carne)	Negativa a acatar órdenes	Convencidos por sus oficiales para regresar a sus deberes.	Guerras Revolucionarias Francesas/ Coalición con España	A
1794	¿?	<i>HMS Orion</i> (74 cañones, 3ª clase)	Marineros	Falta de permisos para tierra	Negativa a acatar órdenes	Perdón del capitán Negativa a llevar el caso a Corte marcial	Guerras Revolucionarias Francesas/ Coalición con España	A
1794	¿?	<i>HMS Barfleur</i> (90 cañones, 2ª clase)	Marineros	Cambio de buque	Negativa a acatar órdenes	Se resolvió de manera interna	Guerras Revolucionarias Francesas/ Coalición con España	A
1795 (09)	Cerca de Tolón, Francia, Mediterráneo	<i>HMS Terrible</i> (74 cañones, 3ª clase)	Tripulación	Escasez o/y calidad de vituallas	Pusieron barricada bajo cubierta, y se armaron. El capitán ordenó abrir fuego a sus marinos sin negociar.	5 hombres heridos en la refriega. 5 fueron azotados y 12 llevados a Corte marcial, 5 fueron colgados.	Guerras Revolucionarias Francesas/ Coalición con España	A

⁸ His Majesty's Armed Vessel.

AÑO	LUGAR	NAVÍOS	AMOTINADOS	MOTIVOS	ACCIONES	DESENLACE	CONTEXTO	Tipo de motín
1795 (10)	Leith, Escocia, Mar del Norte	<i>HMS Defiance</i>	Tripulación	Desacuerdo con la autoridad (brutalidad y alcoholismo de un lugarteniente). Escasez o/y calidad de vituallas (calidad del alcohol) y más "libertad" (derecho a visitas en tierra)	Expulsión de los oficiales (incluyendo al capitán, toma del buque por tres días)	Intervención de tropas, promesa de perdón. 19 enjuiciados, 4 sentenciados a muerte, pero perdonados. Castigo de 300 a 100 latigazos cada uno.	Guerras Revolucionarias Francesas/ Coalición con España	A
1797 (04-05)	Spithead, , Inglaterra, Canal Inglés, Atlántico	<i>HMS Queen Charlotte</i> , <i>Royal George</i> y <i>Royal Sovereign</i> (100 cañones, 1ª clase), <i>Glory</i> y <i>Virginie</i> (44 cañones, 5ª clase), <i>London</i> (96 cañones, 2ª clase), <i>Duke</i> (90 cañones, 2ª clase); <i>Mars</i> , <i>Ramilles</i> , <i>Robust</i> , <i>Impétueux</i> , <i>Defence</i> , <i>Pompée</i> , <i>Minotaur</i> , <i>Monarch</i> y <i>Defiance</i> , (74 cañones, 3ª clase), <i>Terrible</i> , <i>Marlborough</i> (90 cañones, 2ª clase), <i>Hind</i> (28 cañones, 6ª clase), <i>HMS Nymphe</i> y <i>Venus</i> (36 cañones, 5ª clase), <i>Pearl</i> y <i>Stag</i> (32 cañones, 5ª clase), <i>Romney</i> (50 cañones, 4ª clase), <i>Eurydice</i> (26 cañones, 6ª clase)	Suboficiales de intendencia, guardiamarinas y maestros artilleros, marineros e infantes de marina.	Falta de pago (sueldos atrasados, incremento de salarios, sueldo completo a los enfermos o heridos hasta volver al servicio o fueran despedidos), Escasez o/y calidad de vituallas (mejoras en la alimentación, medicamentos, no a la repartición de harina estando fondeados en puerto, más verduras) Cuidado a los enfermos, así como mayor flexibilidad en los permisos para las visitas familiares.	Negativa a navegar (sólo en caso de defensa a la nación). Los delegados despiden y envían a tierra a oficiales impopulares.	Aprobación de la nueva Acta de Parlamento para mejorar los sueldos. Alrededor de 114, incluyendo algunos capitanes y el Almirante Colpoys fueron expulsados del servicio.	Guerras Revolucionarias/ Vísperas de un enfrentamiento con la escuadra francesa	M
1797 (04)	Plymouth, Inglaterra, Atlántico	<i>HMS Atlas</i> (98 cañones, 1ª clase), <i>Saturn</i> y <i>Leviathan</i> (74 cañones, 3ª clase), <i>Majestic</i> , <i>Gibraltar</i> (20 cañones, fragata) y <i>Edgar</i> (78 cañones, 3ª clase)	Suboficiales y marineros	Mismas peticiones que la Flota del Canal	Se unen al motín de Spithead. Negativa a acatar órdenes (llevar anclas) y envían a tierra a sus oficiales	Aceptan términos acordados en Spithead	Guerras Revolucionarias/ Vísperas de un enfrentamiento con la escuadra francesa	M
1797 (05)	Yarmouth, Inglaterra, Canal Inglés, Atlántico	Parte de la Flota del Mar del Norte: <i>HMS Director</i> (64 cañones, 3ª clase), <i>Nassau</i> (70 cañones, 3ª clase), <i>Venerable</i> (74 cañones, 3ª clase) y otros	Tripulaciones	Solidaridad con el movimiento anterior. Monotonía, la falta de pago y desacuerdo con las autoridades	Negativa a acatar órdenes (llevar anclas)	Intimidación de su capitán y oficiales armados logra apagarlo. Poco después se unirían al movimiento en Nore	Guerras Revolucionarias/ Vísperas de un enfrentamiento con la escuadra francesa	M

AÑO	LUGAR	NAVÍOS	AMOTINADOS	MOTIVOS	ACCIONES	DESENLACE	CONTEXTO	Tipo de motín
1797 (05)	Santa Helena, Atlántico sur	<i>HMS Dordrecht</i> (64 cañones, 3ª clase)	Tripulación	Solidaridad con el movimiento anterior. Desacuerdo con las autoridades.	Amenaza a los oficiales.	Captura de uno de los líderes y amenaza con su ejecución. ⁹	Guerras Revolucionarias/ Vísperas de un enfrentamiento con la escuadra francesa	A
1797 (05-06)	Sheerness, Nore, estuario del Thames, Inglaterra.	Flota del Mar del Norte: ¹⁰ <i>HMS Sandwich</i> (90 cañones, 2ª clase), <i>Inflexible</i> (64 cañones, 3ª clase), <i>Montagu</i> (74 cañones, 3ª clase) y <i>Clyde</i> (38 cañones, 5ª clase), <i>San Fiorenzo</i> (40 cañones, 5ª clase), <i>Brilliant</i> y <i>Iris</i> (28 cañones, 6ª clase), <i>Pylades</i> (16 cañones, balandra), <i>Vestal</i> , <i>Espion</i> y <i>Niger</i> (32-33 cañones, 5ª clase), <i>Firm</i> (60 cañones, 4ª clase), <i>Lancaster</i> y <i>Caesar</i> (80 cañones, 3ª clase), <i>Swan</i> (balandra), <i>Grampus</i> (70 cañones, almacén), <i>Serapis</i> (44 cañones, 5ª clase), <i>Glenmore</i> (36 cañones, fragata), <i>Eurydice</i> y <i>Phaeton</i> (38 cañones, fragatas), <i>Champion</i> (24 cañones, 6ª clase), <i>Diomedes</i> (50 cañones, 4ª clase). Desde Yarmouth: <i>Belliqueux</i> , <i>Ardent</i> , <i>Repulse</i> , <i>Standard</i> , <i>Agamemnon</i> y <i>Lion</i> (64 cañones, 3ª clase), <i>Nassau</i> e <i>Inspector</i> (18 cañones, balandras), <i>Director</i> y <i>Monmouth</i> (66 cañones, 3ª clase), <i>Hound</i> (balandra), <i>Leopard</i> y <i>Ranger</i> (14 cañones, balandras), <i>Isis</i> (50 cañones, 4ª clase)	Marineros y guardiamarinas	Perdón real, aumento de salarios y paga efectiva a tiempo, licencias para tierra, abolición de los privilegios de los oficiales en relación al dinero de presas, liberación de patrullas de reclutamiento. Ser juzgados por un jurado de sus pares, amnistía para los desertores que regresaran y modificaciones a los Artículos de Guerra.	Rechazo de lo negociado en Spithead. Expulsión y castigo a oficiales impopulares. Amenaza de hundir los barcos a las tripulaciones que no se unieran. Bloqueo de la entrada a Londres y amenaza con huir a los puertos de Francia u Holanda.	Algunas fragatas desertaron del motín. Se detuvo a los que se hallaban en puerto. Se evacuó el mismo. Sitio de la flota rebelde. Corte de señales de navegación a lo largo del canal y sus líneas de comunicación. Tras un mes de juicios. 400 marinos fueron juzgados y 29 fueron ejecutados. Docenas más fueron hechos prisioneros, azotados y ejecutados de manera pública, y otros fueron llevados a Nueva Gales del Sur, Australia. ¹¹ Cuando en octubre la flota de Duncan derrotó a la holandesa en Camperdown, se otorgaron indultos reales a los restantes amotinados acusados.	Guerras Revolucionarias/ Vísperas de un enfrentamiento con la escuadra francesa	M

⁹ Woodman, *A brief history of mutiny*, p. 111.

¹⁰ Gill, *The naval mutinies...*

¹¹ "List of mutineers at the Nore", TNA, PRO, ADM 3/137; "List of pardoned mutineers sent to Cold Bath Fields prison in preparation of their being sent to the hulks", TNA, PRO,ADM 1/4173; "Convicts transported, 1787-1809", TNA, PRO, HO 11/1. Véase Frykman, "The mutiny on the Hermione...", p. 162.

AÑO	LUGAR	NAVÍOS	AMOTINADOS	MOTIVOS	ACCIONES	DESENLACE	CONTEXTO	Tipo de motín
1797 (06)	Tras salir de Plymouth, Inglaterra, Atlántico	<i>HMS Pompée</i>	86 marineros	Paz con los enemigos de Inglaterra	Amenaza a otros compañeros de no unírseles.	Corte marcial. Dos fueron colgados, uno confinado y otro absuelto	Guerras Revolucionarias	A
1797 (06)		<i>HMS Saturn</i>	Tripulación	Desacuerdo con la autoridad	Conforman un mando paralelo, enjuician al contramaestre y lo asesinan. Azotan a otro por "informante".	Poco después fueron arrestados, enjuiciados y condenados a muerte.	Guerras Revolucionarias/ Vísperas de un enfrentamiento con la escuadra francesa	A
1797 (07)	Cádiz, España, Atlántico	<i>HMS St. George</i> (96 cañones, 2ª clase),	Marineros	Desacuerdo con la autoridad. Protesta por la sentencia de muerte de dos de sus compañeros acusados de sodomía.	¿?	4 fueron juzgados en Corte marcial y ejecutados. El resto obligados a colgar a sus compañeros acusados de sodomía.	Guerras Revolucionarias/ Vísperas de un enfrentamiento con la escuadra francesa	A
1797 (07)	Cerca de Santo Domingo, Caribe	<i>HMS Marie Antoinette</i> (10 cañones, corbeta)	Tripulación liderados por un oficial de intendencia	¿?	2 oficiales son echados por la borda. Captura de oficiales y tripulación leales a ellos. Conducen el navío al puerto francés.	Entrega del buque a los franceses. Uno fue arrestado dos años después y colgado. Su cuerpo fue exhibido como advertencia.	Guerras Revolucionarias/ Vísperas de un enfrentamiento con la escuadra francesa	A
1797 (09)	Puerto Rico, Caribe	<i>HMS Hermione</i> (32 cañones, 5ª clase)	Tripulación incluyendo guardiamarinas	Desacuerdo con la autoridad (conducta opresora del capitán y otros oficiales)	Asesinato del capitán, su asistente, 3 tenientes, sobrecargo, cirujano, el teniente de infantería de marina, un guardiamarina y patrón de bote. Robo de pertenencias de los oficiales y beben alcohol. Conducen el barco a puerto español.	Entrega de buque a autoridades españolas. Algunos son liberados, otros quedan en servicio o piden ser tomados como prisioneros de guerra. A lo largo de los años, otros fueron perseguidos y castigados (1806)	Guerras Revolucionarias/ Vísperas de un enfrentamiento con la escuadra francesa	A
1797 (10)	Colonia del Cabo, Sudáfrica, Atlántico sur	<i>HMS Vindictive</i> , <i>Suffolk</i> y <i>Tremendous</i> (74 cañones, 3ª clase), <i>Jupiter</i> y <i>Trusty</i> (50 cañones, 4ª clase), <i>Imperieuse</i> (40 cañones, fragata) <i>Braave</i> (28 cañones, 6ª clase), <i>Battlesnahe</i> (20 cañones, 6ª clase), <i>Star</i> (balandra), <i>Euphrosyne</i> (bergantín), <i>Chichester</i> (44 cañones, 5ª clase), <i>Sceptre</i> y <i>Baisonable</i> (64 cañones, 3ª clase).	Marineros	Escasez o/y calidad de vituallas. Desacuerdo con la autoridad (tiránicas, opresivas y corruptas)	Negativa a acatar órdenes (levar anclas, sólo en caso de acercarse en enemigo). Expulsión de los oficiales indeseados. Nombramiento de delegados y redacción de peticiones.	Se escuchan sus peticiones, se les ofrece perdón y se realizan juicios contra los oficiales acusados. Durante el proceso, la corte es insultada por un marinero que es llevado a prisión. Se amotinan en otros tres buques. 22 son juzgados y 4 condenados a muerte.	Guerras Revolucionarias	M

AÑO	LUGAR	NAVÍOS	AMOTINADOS	MOTIVOS	ACCIONES	DESENLACE	CONTEXTO	Tipo de motín
1798 (05)	Cádiz, España, Atlántico	<i>HMS Marlborough</i>	Marineros	Descuerdo con la autoridad. Apoyo al movimiento de insurgencia irlandesa	Negativa de ejecutar la pena capital a uno de sus líderes	El almirante los sentenció a muerte y obligó a su tripulación a presenciar las ejecuciones.	Guerras Revolucionarias Movimiento de independencia irlandés	A
1798	Spithead, Inglaterra, Canal Inglés, Atlántico	<i>HMS Defiance</i>	25 hombres (marineros e infantes de marina irlandeses)	Descuerdo con la autoridad. Apoyo al movimiento de insurgencia irlandesa	Amenazan con llevar el buque a Brest y asesinar a los oficiales.	Corte marcial. 24 hombres colgados.	Guerras Revolucionarias/ Movimiento de independencia irlandés	A
1798	Spithead, Inglaterra, Canal Inglés, Atlántico	<i>HMS Ceasar</i> (80 cañones, 3ª clase)	8 comisionados, 37 marineros y 11 infantes de marina	Descuerdo con la autoridad. Apoyo al movimiento de insurgencia irlandesa	Pretenden llevar el buque a los franceses	Corte marcial. Los líderes son ejecutados.	Guerras Revolucionarias/ Movimiento de independencia irlandés	A
1798	Spithead, Inglaterra, Canal Inglés, Atlántico	<i>HMS Glory</i>	12 marineros	Descuerdo con la autoridad. Apoyo al movimiento de insurgencia irlandesa	Pretenden llevar el buque a los franceses	Corte marcial. 10 son ejecutados, 2 azotados y hechos prisioneros.	Guerras Revolucionarias/ Movimiento de independencia irlandés	A
1799	Bantry Bay, Irlanda, Atlántico	<i>HMS Impetueux</i> (74 cañones, 3ª clase)	Marineros	Descuerdo con la autoridad (exceso de azotes por parte del capitán, y segundo y cuarto lugartenientes)	¿?	3 fueron ejecutados y los dos lugartenientes fueron expulsados. ¹²	Guerras Revolucionarias/ Segunda Coalición	A
1800 (03)	A la salida de Plymouth, Inglaterra, Atlántico	<i>HMS Danae</i> (20 cañones, 6ª clase)	Guardiamarina y marineros (algunos de origen francés y americanos reclutados contra su voluntad).	Descuerdo con la autoridad	Hirieron al capitán y el contramaestre fue arrojado por la escotilla. Toma del buque.	Rendición del buque a la nación francesa (Brest). Los amotinados fueron detenidos y los oficiales liberados bajo condición.	Guerras Revolucionarias/ Segunda Coalición	A
1800 (11)	Rumbo a Gibraltar, España, Atlántico	<i>HMS Albanaise</i> (14 cañones, balandra)	Tripulación, incluyendo al artillero	¿?	Entrega del navío como motín a los españoles en Málaga a cambio de su libertad.	3 de los amotinados fueron encarcelados (1802), algunos azotados con 50, 100 o 300 azotes cada uno y 2 condenados a muerte.	Guerras Revolucionarias/ Segunda Coalición	A
1801	Bantry Bay, Irlanda, Atlántico	<i>HMS Temeraire</i> (98 cañones, 2ª clase)	Tripulación	Obligados a navegar a las Indias Occidentales tras de años de servicio	Amenaza con volar el barco de no escuchar sus peticiones	6 hombres fueron condenados y ejecutados	Guerras Revolucionarias/ Segunda Coalición	A
1801 (07)	¿?	<i>HMS Gaza</i>	Marineros bajo nombres falsos	¿?	Escapan a Italia.	¿?	Guerras Revolucionarias/ Segunda Coalición	A

¹² Rodger, *The command of the ocean...*, op. cit., p. 451.

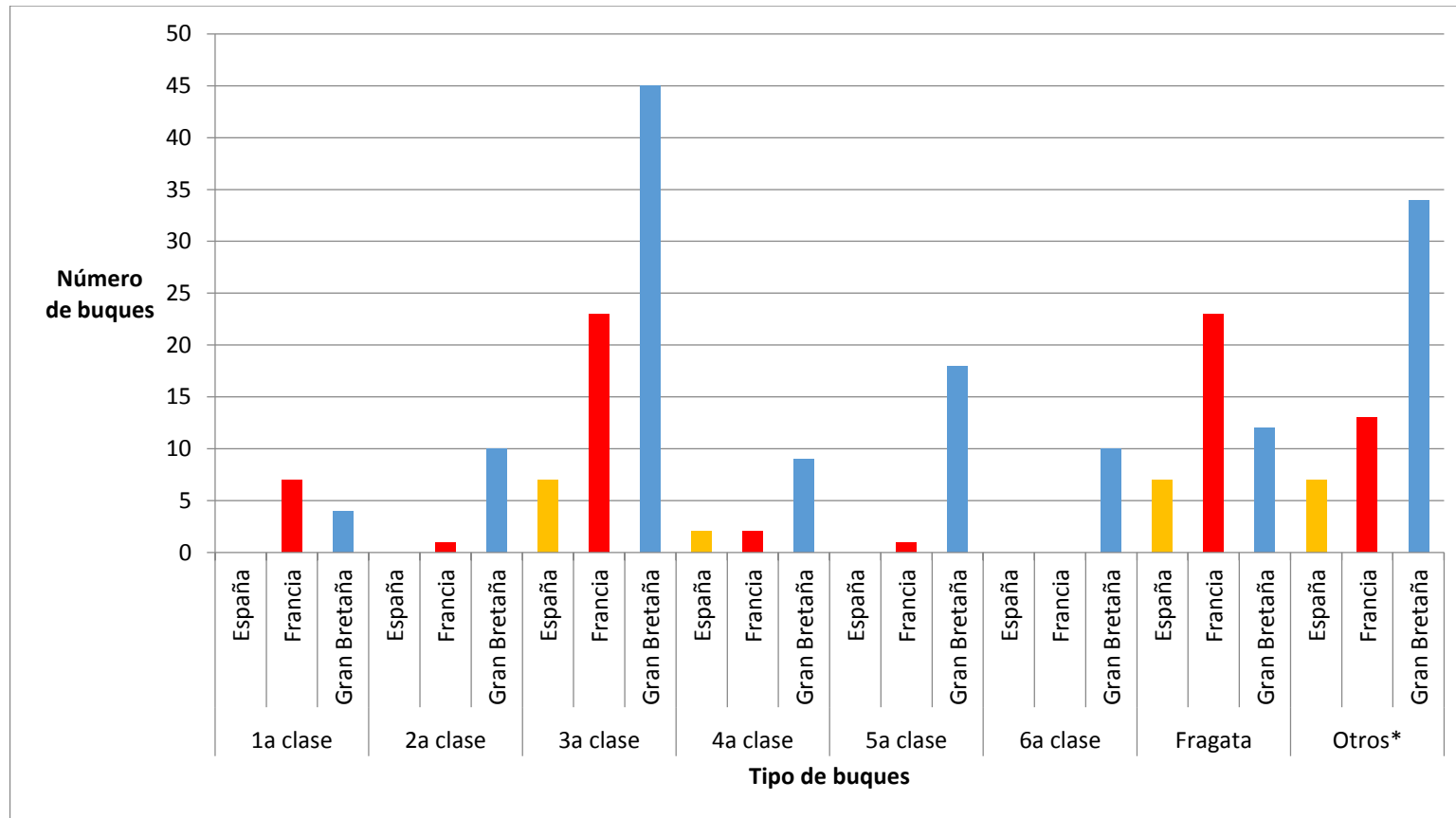
Marina española

AÑO	LUGAR	NAVÍOS	AMOTINADOS	MOTIVOS	ACCIONES	DESENLACE	CONTEXTO	Tipo de motín
1706 (06)	Costa de Cartagena, Mediterráneo	2 galeras de la flota mediterránea	Oficiales (entre ellos el conde de Santa Cruz de los Manueles) y algunos capitanes	Se les había ofrecido ascenso de grados a los oficiales y "libertad" a los marineros	2 capitanes y un tercer oficial que se resistieron fueron apresados. Los amotinados entregaron el navío a los ingleses.	El conde emigró.	Guerra de Sucesión de España/Campaña para recuperar Barcelona	M
1720 (10)	La Habana, Caribe	Algunos buques menores de la flota al mando de Francisco Javier Cornejo.	Unos 100 marineros y soldados	Falta de pago	Amenaza de dedicarse al pillaje. Negligencia y falta de respeto a maestros y oficiales	Algunos desembarcaron y se refugiaron en una iglesia. Fueron detenidos, enjuiciados y las cabecillas condenadas a muerte	Guerra de la Cuádruple Alianza	M
1733 (11)	Cartagena de Indias, Caribe	<i>Incendio</i> (Blandón) y <i>Potencia</i> (58 cañones, 4ª clase)	Marineros y soldados	Falta de pago	Demandaron a la autoridades el pago por adelantado	Se les pagó. La cabecilla y sus cómplices fueron arrestados y consignados para castigo	Periodo de paz	M
1741 (12)-1742	Cerca de Cabo de Hornos, Chile, Atlántico-Pacífico	<i>Asia</i> (60 cañones, 3ª clase)	Tripulación	Malas condiciones a bordo	La mitad de la tripulación desertó y 9 más desobedecieron órdenes	Los amotinados fueron arrestados, enjuiciados y dos fueron fusilados.	Guerra de Sucesión Austriaca	A
1743 (11)	Callao, Perú, Pacífico	<i>La Esperanza</i> (50 cañones, 4ª clase)	Tripulación	Falta de pago	Amenaza de desertión	Se les pagó una parte, pero continuaron las quejas. El capitán ofreció su sueldo y el de los oficiales para pagar las deudas.	Guerra de la Oreja de Jenkins	A
1768 (4)	Lisboa, Atlántico	<i>Sanluqueña</i> (fragata)	Marineros encabezados por un alférez	Desacuerdo con la autoridad (principalmente un maestro y el capitán), Petición de un navío más grande.	Tumulto para exigir un buque más grande. El alférez comunica al capitán de otro navío que podría sublevarse con el apoyo de la tropa y gente de mar.	El alférez fue arrestado y enjuiciado por faltas de subordinación en asuntos del servicio.	Periodo de paz tras la Guerra de los Siete Años	A
1772	Callao, Perú, Pacífico	<i>Septentrión</i> y <i>San Lorenzo</i> (70-78 cañones, 3ª clase), <i>Astuto</i> (60 cañones, 3ª clase) y <i>la Liebre</i> (fragata de 34 cañones)	Tripulaciones	Inconformidad con el pago	Grito "viva el rey y muera su mal gobierno"	20 hombres condenados a pena de cañón y cumplir servicios en arsenales. 7 fusilados y 4 colgados	Periodo de paz tras la Guerra de los Siete Años, desvanecida la posibilidad de conflicto con Inglaterra	M

AÑO	LUGAR	NAVÍOS	AMOTINADOS	MOTIVOS	ACCIONES	DESENLACE	CONTEXTO	Tipo de motín
1805 (08)	Cercanías a Cádiz, España, Atlántico	<i>San Juan Nepomuceno</i> (70 cañones, 3ª clase), al mando de Cosme Damián Churruga, parte de la flota combinada comandada por Villeneuve	Alrededor de 30 infantes de marina	Vituallas (prohibición de la ración de vino), Desacuerdo con la autoridad (malos tratos por parte del alférez)	Mandan queja escrita al comandante a la oficialidad superior. Queja en voz alta sobre la injusticia	Amenaza de pena de muerte, desarmados, los líderes fueron puestos en cepo. Condenados a 8 años de presidio.	Tercera Coalición	A
1808 (06)	Mahón, isla Menorca, Mediterráneo	<i>Reina Luisa</i> (fragata de 20 cañones), de la escuadra de Cayetano Valdés	Tripulación, se distinguió un grumete	Desacuerdo con la autoridad (exigencia a las autoridades para liberar a un preso). Incapacidad para enfrentar al enemigo	Liberación de algunos presos y exigencia para su proceso. Atentado contra la vida del comandante. Intento de zarpar.	Al entender la causa de la prisión del acusado, pidieron perdón y mostraron subordinación. Los líderes fueron enviados a proceso. A los que intentaban desertar se les convenció de tomar otra embarcación.	Guerras Revolucionarias Francesas	A
1808 (07)	Puerto de Veracruz, Golfo de México, Atlántico	Puerto	Marineros y tripulación de buques anclados en el puerto	Desacuerdo con la autoridad (rumor de que el comandante del apostadero protegía a los franceses)	Saqueo de la casa del comandante, robo y quema de pertenencias. Le acusan de traidor.	El comandante tuvo que huir hacia Estados Unidos	Guerra de Independencia de España	M
1818 (07)	Cabo de Hornos, Chile, Atlántico-Pacífico	<i>Trinidad</i> (fragata de transporte) de la escuadra al mando del comandante Dionisio Capaz	200 hombres, incluyendo infantería, algunos suboficiales y un capellán	Desacuerdo con la autoridad Padecimiento de escorbuto	Asesinato a oficiales que se resistieron	Entrega del buque al gobierno nacional de Buenos Aires	Guerras de Independencia Hispanoamericanas	A
1822	Acapulco, México-Lima, Perú	<i>Prueba y Venganza</i> (fragatas)	Oficiales (capitán de fragata, teniente de navío y alféreces de fragata) y marinería	Desacuerdos políticos entre liberales y conservadores. Desacuerdos entre oficiales. Falta de paga	Enfrentamientos entre ambos bandos, intento de toma de buques, desertión de oficiales y marinería	Entrega de los buques al gobierno nacional del Perú	Guerras de Independencia Hispanoamericanas	M
1825	Omaja, isla de Guajan, Marianas, Pacífico	<i>Asia</i> (64 cañones, 3ª clase) <i>Aquiles</i> (74 cañones, 3ª clase), <i>Constante</i> (bergantín) y <i>Clarington</i> (fragata)	Tripulaciones, <i>Asia</i> y <i>Constante</i> al mando de un sargento conremaestre.	Desacuerdo con la autoridad (maltrato), falta de paga y escasos medios	La oficialidad resistió algunos días, el capitán fue herido en la cabeza, hasta que fueron desarmados y obligados a desembarcar en la isla.	Incendio del <i>Clarington</i> . El <i>Asia</i> y <i>Constante</i> son entregados al gobierno mexicano. El <i>Aquiles</i> , se dirigió a Valparaíso para entregarlo a su vez a la flota de aquel país.	Guerras de Independencia Hispanoamericanas	M

ANEXO 6

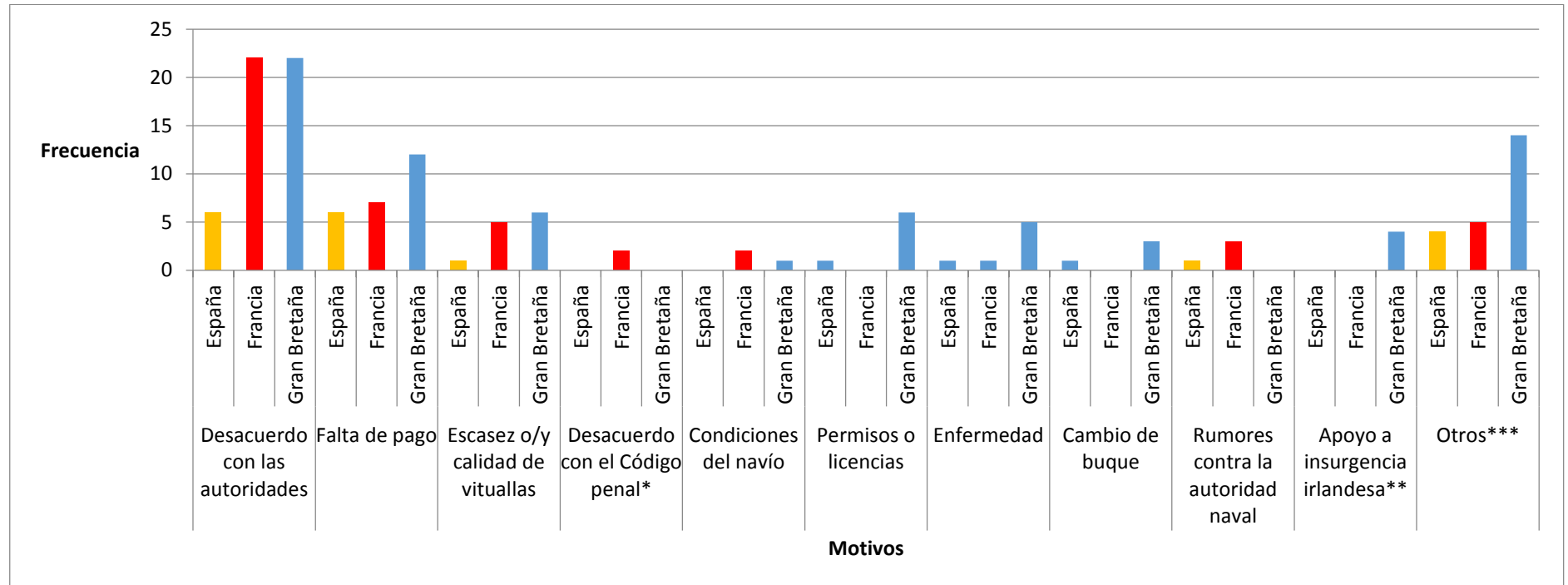
Gráfica del tipo y número de buques involucrados en los motines de las marinas de guerra de Francia, Gran Bretaña y España, a lo largo del siglo XVIII y principios del XIX (basado en los datos del cuadro del anexo 5)



*Otros: corbetas, balandras, bergantines, urcas, cruceros, almacén, mercantes armados. Específicamente para la marina francesa flautas y buques de las clases *téméraire* y *annibal*; y para la española galeras.

ANEXO 7

Gráfica de motivos de motines y su frecuencia en las marinas de guerra de Francia, Gran Bretaña y España, a lo largo del siglo XVIII y principios del XIX (basado en los datos del cuadro del anexo 5)



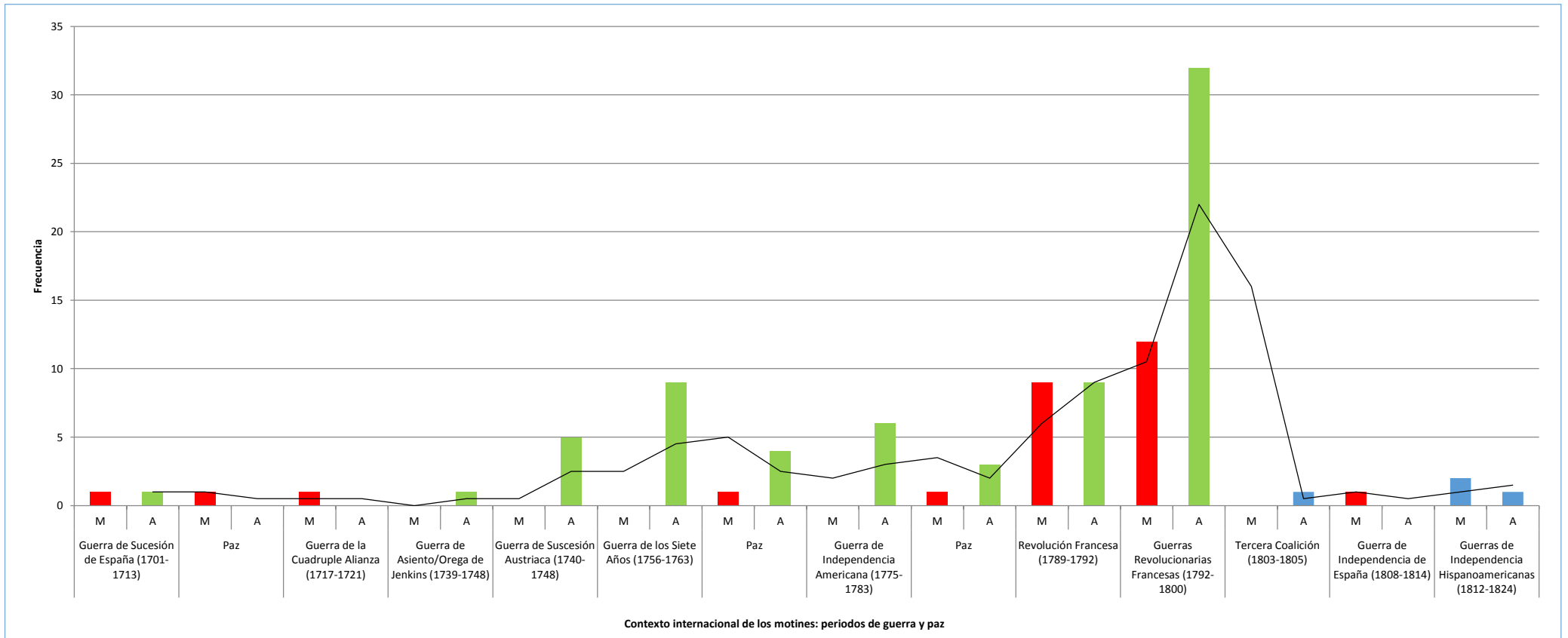
* Solamente aplica en la marina de guerra francesa.

**Solamente aplica en la marina de guerra británica.

***Otros: en el caso francés: reintegrarse a la flota de guerra, tipo de pagos, negativa a enfrentar al enemigo, clima adverso, noticias de traición. En el británico: para ser piratas, por vestir harapos, monotonía, repartición injusta de presas, navegar tras años de servicio, paz con Francia, ser juzgados sólo por autoridades, patrullas de reclutamiento, amnistía a desertores, injusticia en los artículos de guerra. En el español: promesas de ascenso, incapacidad de enfrentar al enemigo, desacuerdo político entre la tripulación.

ANEXO 8

Gráfica del contexto de ocurrencia de motines en las marinas de guerra de Francia, Gran Bretaña y España en los periodos de guerra y paz, a lo largo del siglo XVIII y principios del XIX (basado en los datos del cuadro del Anexo 5). Tipo de motines: M: masivo, A: aislado



* En este periodo se incluyen las revueltas sociales de 1789 y la proclamación de la Asamblea Nacional.

INDICE DE SIGLAS DE ARCHIVOS

Archivos británicos	Archivos españoles
<p>TNA- The National Archives PRO- Public Records Office ADM- Admiralty 1- Cartas oficiales internas del Almirantazgo 2- Cartas al exterior del Almirantazgo 3- Minutas del Consejo de Almirantazgo 12/2- Despachos de comandantes 12/24- Procesos de Corte marcial 51 y 52- Diarios de buques y documentos sobre navegación 7/573- Resúmenes de diarios de buques HO- Home Office PC- Concejo privado PRIS- Prisión NRA- National Register of Archives SRO- Somerset Record Office DD/DP- Actas varias</p> <p>NMM - National Maritime Museum, Greenwich BGR- Biography CL- Caird Library CUN- Commissioner Cunningham papers LBK- Lettersbook MID- Admiral Charles Middleton MS- Marine Society MP- Middleton papers WYN- Manuscripts</p> <p>MCA - Records of the Maritime and Coastguard Agency LMA- London Metropolitan Archives MA- County administer: prisons</p>	<p>ACA- Archivo de la Corona de Aragón CA-Consejo de Aragón AEMM- Archivo Eclesiástico de Marina de Madrid AGI- Archivo General de Indias C- Contratación I-Indiferente AGMAB- Archivo General de Marina Álvaro de Bazán EI- Expediciones a Indias C- Causas M- Matrículas AGS- Archivo General de Simancas SM- Secretaría de Marina AHA- Archivo Histórico de la Armada ZMM- Zona Marítima del Mediterráneo AHN- Archivo Histórico Nacional C- Consejos AMN – Archivo del Museo Naval VP- Colección Vargas Ponce GA- Colección González-Aller VF- Colección Vázquez Figueroa G- Colección Guillén FN- Fernández de Navarrete MM- Ministerio de Marina DH- Depósito Hidrográfico ARCHV- Archivo de la Real Chancillería de Valladolid PL- C SC-Sala de lo Criminal BNE- Biblioteca Nacional de España SR-Sede de Ricoletos RBM- Real Biblioteca de Madrid PR- Palacio Real DIG- Digital PN- Patrimonio Nacional MG-Marina de Guerra SNAHN- Sección Nobleza del Archivo Histórico Nacional</p>

Archivos franceses	Archivo de México
<p>ADL- Archives Départementales de la Loire-Atlantique AMR- Archives Municipales de Rennes AMB- Archives Municipales du Brest 1D1/1- Registro del consejo general y permanente del 21 de julio de 1789 al 19 marzo de 1790 AM, R- Archives de la Marine, Rochefort 1E- Correspondencia de intendentes con la corte AM, T- Archives de la Marine, Toulon 1A1- Correspondencia general AN- Archives Nationales FM- Fonds de la Marine Series B- Ministerio de la Justicia B2- Correspondencia del ministro B3- Correspondencia al ministro B4- Campañas B5- Armamentos C4- Clases C5- Pesca D- Misiones de los representantes del pueblo y comités de asambleas</p> <p>AP- Archives Parlementaires BN- Bibliothèque nationale Mss- Manuscrits francaises BHM- Bibliothèque Historique de la Marine CHV- Château de Vincennes SHD- Service Historique de la Défense DM- Département de la Marine 4 0 1- Instituciones de represión, Corte marcial marítima, Procesos e interrogatorios, año de 1792 SHM, T- Service Historique de la Marine T- Toulon 4 A 1/364- Cartas, memorias declaraciones concernientes al arribo del marqués de Riom, 1 de diciembre de 1789.</p>	<p>AGN- Archivo General de la Nación GV- Gobierno Virreinal IC- Instituciones Coloniales RCOD- Reales Cédulas Originales y Duplicados RA- Real Audiencia</p>

BIBLIOGRAFÍA

- Acerra, Martine, y Guy Martinière, *Coligny, les Protestants et la mer*, París, Presses Paris Sorbonne, 1997.
- Acerra Martine, y Jean Meyer, *Marines et Révolution*, París, Ouest France, 1988.
- , *L'Empire des Mers, Des Galions aux Clippers*, París, Office du Livre, 1990.
- Acerra, Martine, y André Zysberg, *L'essor des marines de guerre européennes 1680-1790*, París, SEDES, 1997.
- Alexander, Caroline, *The Bounty: the true story of the mutiny on the Bounty*, Nueva York, Viking/Penguin, 2003.
- Ammon, Harry, "The Genet Mission and the development of American political parties", en *The Journal of American History*, vol. 52, núm. 4, marzo de 1966, pp. 725-741.
- Andrews, K., y M. Biggs, "The Dynamics of Protest Diffusion," *American Sociological Review* 71/5, 2006, pp. 752-777.
- Anson, W. V., *The life of John Jervis, Admiral Lord St. Vincent*, Londres, John Murray, 1913.
- Aranda y Antón, Gaspar de, "La influencia de Duhamel du Monceau en la arquitectura naval del siglo XVIII", *Revista de Historia Naval*, núm. 78, año XX, 2002, pp. 7-32.
- Archer, Criston I., "México en 1810: el fin del principio, el principio del fin", en Alicia Mayer (coord.) *México en tres momentos, 1810-1910-2010: hacia la conmemoración del bicentenario de la Independencia y del centenario de la Revolución Mexicana: retos y perspectivas*, vol. 1, México, UNAM, 2007, pp. 21-40.
- Arranz de Andrés, Consuelo, y Margarita Serna Vallejo (coords.), *Estudios de derecho español y europeo: Libro conmemorativo de los primeros 25 años de la Facultad de Derecho de la Universidad de Cantabria*, Santander, Universidad de Cantabria, 2009.
- Austen, Jane, *The novels of Jane Austen*, Edimburgo, J. Grant, 1911.
- Ávila, Alfredo, "Las revoluciones hispanoamericanas vistas desde el siglo XXI", *Revista Digital de Historia Iberoamericana*, Año 2008, vol. 1, núm.1, pp. 10-39.
- Ayton, Andrew, y J. L. Price, *The medieval military revolution. State, society and military change in medieval and early modern Europe*, Nueva York, I.B. Tauris, 1998.
- Bacallar y Sanna, Vicente, *Comentarios de la Guerra de España e historia de su Rey Felipe V, el Animoso, desde el principio de su reinado hasta la paz general del año 1725*, edición y estudio preliminar de D. Carlos Seco Serrano, Madrid, Atlas, 1957.
- Barbiche, Bernard, Jean-Pierre Poussou y Alain Tallon (eds.), *Pouvoirs, contestations et comportements dans l'Europe moderne: Mélanges en l'honneur du professeur Yves-Marie Bercé*, París, Presses Paris Sorbonne, 2005.

- Baron, Bruno, "Élites, pouvoirs et vie municipale à Brest, 1750-1820", tesis inédita, Bretaña, Université de Bretagne Occidentale, 2012,
- Batista González, Juan, *España estratégica. Guerra y diplomacia en la historia de España*, Madrid, Sílex, 2007.
- Baudot Monroy, María, "La imagen de Julián de Arriaga como Secretario de Marina. Algunos Testimonios", en Carlos Martínez Shaw y Marina Alfonso Mola (eds.), *España en el comercio marítimo internacional (siglos XVII-XIX)*, Madrid, UNED, Varia, 2009.
- Baynton Williams, Ashley, y Miles, *Maps of war*, Londres, Quercus, 2007.
- Bealer, Lewis W., "Bouchard in the Islands of the Pacific", en *Pacific Historical Review*, vol. 4, núm. 4, diciembre de 1935, pp. 328-342.
- Bernal, Antonio-Miguel, *Dinero, moneda y crédito en la monarquía hispánica: actas del Simposio Internacional "Dinero, moneda y crédito: de la monarquía hispánica a la integración monetaria europea"*, Madrid, Fundación ICO Marcial Pons, 1999.
- Black, Jeremy, *La Europa del siglo XVIII: 1700-1789*, Madrid, Akal, 2001.
- Black, Jeremy, y Philip Woodfine (eds.), *The British Navy and the use of naval power in the eighteenth century*, Leicester, Leicester University Press, 1988.
- Bluche, Frédéric *Le bonapartisme: Aux origines de la droite autoritaire (1800-1850)*, París, Nouvelles Editions Latines, 1980.
- Boado, Leopoldo, y González-Llanos, "Algunos aspectos de la marina española en los años previos al combate de Trafalgar", *Revista de Historia Naval*, núm. 11, año III, 1985, pp. 5-22.
- Bodennec, David, "L'évolution des prérogatives juridictionnelles de l'intendant de la Marine de Brest à travers les conflits de juridictions de 1780 à 1791", tesis inédita, Rennes, Université de Rennes, 2012.
- Boistel, Guy, "Une loi de la marine discutée: la réforme des écoles de la marine du 10 août 1791, las da correspondance Gaspard Monge-Pierre Lévêque", 18 décembre 2003, p. 9, Société Française d'Histoire Maritime, <https://www.sfhm.asso.fr/ressources_articles.php>.
- Borreguero Beltrán, Cristina, *El reclutamiento militar por quintas en la España del siglo XVIII: Orígenes del servicio militar obligatorio*. Valladolid, Universidad de Valladolid, 1989.
- Boscawen, Hugh, *The capture of Louisbourg 1758*, Norman, University of Oklahoma Press, 2011
- Bosher, J. F., "The premiers commis des finances in the reign of Louis XVI", *French historical studies*, vol. 3, núm. 4, 1964, pp. 475-494.
- Boulenger, Jaques, *The seventeenth century: Volume 3 of the National History of France*, Londres, G. Putnam's Sons, 1920.
- Braithwaite, William Stanley (ed.), *The book of Georgian verse*, Nueva York, Brentano's, 1909.
- Breverton, Terry, *The pirate dictionary*, Gretna, Pelican Publishing, 2004.

- Brewer, John, *The sinews of power: War, money and the English State, 1688-1783*, Londres, Routledge, 1989.
- Brownlow Byington, Richard, "The forgotten service: The French navy of the Old Regime, 1650-1789" tesis inédita, The Florida State University, 2011, Electronic Theses, Treatises and Dissertations, Paper 2924, DigiNole Commons, en <<http://diginole.lib.fsu.edu/etd/2924>>.
- Buchet, Christian, "Quantification des pertes dans l'espace Caraïbe et retombées stratégiques", en Christian Buchet (coord.), *L'homme, la santé et la mer, actes du colloque international (décembre 1995)*, París, Honoré Champion Éditeur, 1997, pp. 177-194.
- , *The British Navy, economy and society in the Seven Years War*, Gran Bretaña, Boydell Press, 2013.
- Burgos Madroñero, Manuel, *Hombres de mar, pesca y embarcaciones en Andalucía. La matrícula de mar en los siglos XVIII y XIX (1700-1850)*, Sevilla, Junta de Andalucía, Consejería de Agricultura y Pesca, 2003.
- Burke, Edmund, *Reflections on the Revolution in France (1790)*, Londres, CUP Archive, 1912.
- Caballero Juárez, José Antonio, *El régimen jurídico de las armadas de la Carrera de Indias siglos XVI y XVII*, México, Instituto de Investigaciones Jurídicas UNAM, Serie Doctrina Jurídica, núm. 22, 2001.
- Cabantous, Alain, *La vergue et les fers: Mutins et déserteurs dans la marine de l'ancienne France, XVIIe-XVIIIe siècles*, París, Tlandier, 1984.
- Calderón Ortega, José Manuel, *El Almirantazgo de Castilla: Historia de una institución conflictiva (1250-1560)*, Alcalá, Universidad de Alcalá, 2003.
- Call Theal, George M. C., *History of South Africa. From 1795 to 1872*, Londres, George Allen & Unwin LTD, 1902.
- Card, David y Olson Craig, "Bargaining power, strike durations, and wage outcomes: An analysis of strikes in the 1880s", *Journal of Labor Economics* 13/1, 1995, pp. 32-61.
- Carranza, Ángel Justiniano, *Campañas navales de la República de Argentina. Guerra de corso 1815-1821: cuadros históricos*, Tomo III, Buenos Aires, 1916.
- Carriazo Ruiz, José Ramón, *Tratados náuticos del Renacimiento. Literatura y lengua*, Junta de Castilla y León, Consejería de Educación y Cultura, Universidad de Salamanca, 2003.
- Cartaya, Juan, "La alimentación en la Armada española en la edad moderna, una visión distinta de la batalla de Trafalgar", *Historia, Instituciones, Documentos (HID)*, núm. 35, 2008, pp. 127-148.
- Capel Martínez, Rosa María, y José Cepeda Gómez, *El Siglo de las Luces. Política y sociedad*, Madrid, Síntesis, 2006
- Cavell, Samantha A., *Midshipmen and quarterdeck boys in the British Navy, 1771-1831*, Exeter, Boydell Press, 2012.

- Cepeda Gómez, José “Historiografía sobre la Marina en los siglos XVIII y XIX. Corrientes actuales”, *La Historiografía de la Marina Española, III Jornadas de Historiografía Naval*, Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval, núm. 56, 2008, pp. 179-200.
- Cerdá Crespo, Jorge, “La Guerra de la Oreja de Jenkins: Un conflicto colonial (1739-1748)”, tesis inédita, Alicante, Universidad de Alicante, 2009.
- , *Conflictos coloniales: La guerra de los nueve años 1739-1748*, Alicante, Universidad de Alicante, 2010.
- , *Conflictos coloniales. La Guerra de los Nueve Años, 1739-1748*, Alicante, Universidad de Alicante, 2010
- Cerezo Martínez, Ricardo, “La táctica naval en el siglo XVI”, *Revista de Historia Naval*, núm. 2, año I, 1983.
- Cervera Pery, José, “La Guerra de Sucesión en el escenario americano: La actitud naval”, *Revista de Historia Naval*, núm. 71, año XVIII, 2000.
- Chamier, Frederick, *The life of a sailor*, vol. 1, Londres, J & J. Harper, 1833.
- Childs, John, *The Nine Years' War and the British Army*, Manchester, Manchester University Press, 1991.
- Clayton, Tim, *Tars. The men who made Britain rule the waves*, Londres, Hodder, 2007.
- Clowes, William Laird, *The Royal Navy: A history from the earliest times to the present*, vol. 3, Londres, Chatham Publishing, 1997.
- Cock, Randolph y N. A.M. Rodger (eds.), *A guide to the naval records in the National Archives of the UK*, Londres, Institute of Historical Research the National Archives of the UK, University of London, 2008.
- Corrales Elizondo, Agustín, “Las Ordenanzas de la Armada”, *Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, núm. 38, 2001, pp. 83-103.
- Cormack, William S., *Revolution and Political Conflict in the French Navy, 1789-1794*, Cambridge, Cambridge University Press, 1995.
- Cotignon, Chevalier de, *Mémoires*, Grenoble, Éditions des 4 Seigneurs, 1974.
- Crook, Malcolm, *Toulon in war and revolution: From the Ancient Regime to the Restoration 1750-1820*, Manchester, Manchester University Press, 1991.
- Crowdy, Terry, *French warship crews 1789-1805: From the French Revolution to Trafalgar*, Oxford, Osprey Publishing, 2005.
- Cruz Barney, Óscar, *El combate a la piratería en Indias, 1555-1700*, México, Universidad Iberoamericana, Oxford, 1999.
- Currier, Theodore S., *Los corsarios en del Río de La Plata*, Buenos Aires, Imprenta de la Universidad, 1929.
- Delgado Bañón, Luis, “Don Antonio de Escaño y García de Cáceres Teniente General de la Armada y Regente de España”, en <<https://www.armada.mde.es>>.

- Dening, Greg, *Mr. Bligh's bad language. Passion, power and theatre on the Bounty*, Cambridge, Cambridge University Press, 1992.
- Destefani, Laurio H., *Historia marítima argentina*, Buenos Aires, Departamento de Estudios Históricos Navales, 1990.
- Duffy, Michael (ed.), *The military revolution and the State: 1500-1800*, Exeter Studies in History, núm. 1, Exeter, University of Exeter, 1980.
- , *Soldiers, sugar, and seapower: The British expeditions to the West Indies and the War against revolutionary*, Oxford, Clarendon Press, 1987.
- Dull, Jonathan R., *The French Navy and the Seven Years' War*, Lincoln, University of Nebraska Press, 2005.
- , *The age of the ship of the line*, Lincoln, University of Nebraska Press, 2009.
- Dupuy, Roger, *La République Jacobine: Terreur, guerre et gouvernement révolutionnaire, 1792-1794*, París, Éd. du Seuil, 2005.
- Earle, Peter, *Sailors: English merchant seamen, 1650-1775*, Londres, Meuthen, 1998.
- Eder, Markus, *Crime and punishment in the Royal Navy of the Seven Years' War, 1755-1763*, Londres, Ashgate Publishing, 2004.
- Ehremberg, Alain, *Le corps militaire: Politique et pédagogie en démocratie*, París, Aubier Montaigne, 1983.
- Elleman, Bruce A. y S. C. M. Paine (eds.), *Commerce Raiding: Historical Case Studies, 1755-2009*, Newport, Naval College Press, 2009, p. 43.
- Elliot, John H., *España, Europa y el mundo de ultramar (1500-1800)*, Madrid, Taurus, 2010.
- Featherstone, David, *Resistance, space and political identities: The making of counter-global*, Chichester, John Wiley & Sons, 2008.
- Fernández Duro, Cesáreo, *Historia de la Armada española desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón (1895-1903)*, Madrid, Museo Naval, 1972.
- Ferragut, Mariano Juan y, "La marina en 1808", *La Marina en la Guerra de Independencia I*, Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval, núm. 55, 2007.
- Fisher, Robin, y Hugh Johnson (eds.), *Captain James Cook and his times*, Vancouver, Douglas and McIntyre, 1979.
- Fischer, Lewis R., Harald Hamre, Poul Holm y Jaap R. Bruijn (eds.), *The North Sea: Twelve essays on social history of maritime labour*, vol. II, Stavanger Maritime Museum/Association of North Sea Societies, 1992.
- Ford, Douglas, *Admiral Vernon and the Navy (1907)*, Londres, Forgotten Books, 2013.
- Foucault, Michel, *Vigilar y castigar. Nacimiento de la prisión*, México, Siglo XXI, 2010.
- Fournier, Lucien, *L'alimentation des équipages dans la Marine: esquisse historique*, París, La Découverte, 2007.

- Fowler, Willaim M., *Empires at war: the French and Indian War and the struggle for North America, 1754-1763*, Nueva York, Walker & Company, 2006.
- Fraiser, Antonia, *King Charles II*, Londres, Weidenfeld and Nicolson, 1979.
- Francisco López, Rafael de, "La medicina e higiene militar en los siglos XVIII y XIX: una olvidada Medicina del Trabajo", *La Mutua*, núm. 14, 2006, pp. 121-202.
- Frogoni Laclau, Jorge, *El Pirata Almeida: Corsario del Río de la Plata*, Buenos Aires, Torre del Vigía Ediciones, 2006.
- Frykman, Niklas "Seamen on late Eighteenth-Century European warships", *IRSH* 54, 2009, 67-93 pp.
- , "The mutiny on the Hermione: Warfare, revolution, and treason in the Royal Navy", *Journal of Social History*, vol. 44, núm. 1, 2010, pp. 159-187.
- , "Connections between mutinies in European navies", *IRSH* 58, 2013, número especial, pp. 87-107.
- Gámez Duarte, Feliciano, "El desafío insurgente. Análisis del curso hispanoamericano desde una perspectiva peninsular: 1812-1828", tesis inédita, Logroño, Universidad de la Rioja, 2006.
- García Fernández, María Nélica, *Comerciendo con el enemigo: el tráfico mercantil anglo-español en el siglo XVIII (1700-1765)*, Madrid, CSIC, 2006.
- Gella Iturriaga, José, *La Real Armada de 1808*, Madrid, Real Academia de la Historia, 1974.
- Gill, Conrad, *The naval mutinies of 1797*, Manchester, Manchester University Press, 1913.
- Glasco, Jeffrey D., "'We are a neglected set', masculinity, mutiny and Revolution in the Royal Navy of 1797", tesis inédita, Arizona, The University of Arizona, 2001.
- , "'The seaman feels himself a man'", *International Labor and Working-Class History* 66, 2004, pp. 40-56.
- Guirao de Vierna, Ángel, "Organización de la Armada durante el reinado de Felipe V: Diferencias y semejanzas con la británica", *Revista de Historia Naval*, núm. 18, año 1987, pp. 72-82.
- Guimerá, Agustín, Alberto Ramos y Gonzalo Butrón (coords.), *Trafalgar y el mundo atlántico*, Madrid, Marcial Pons, 2004.
- Goebbels, Marie-Laure, "Histoire du droit social de la marine", *Revista Crítica de Historia de las Relaciones Laborales y de la Política Social*, núms. 1-2, diciembre de 2010/enero de 2011, pp. 12-28.
- Góngora del Campo, Mario, "Los hombres ricos de Santiago y de La Serena a través de las cuentas del Quinto Real (1567-1577)", *Revista Chilena de Historia y Geografía*, núm. 131, 1963, pp. 23-46.
- González-Aller Hierro, José Ignacio, "El navío de tres puentes en la Armada Española", *Revista de Historia Naval*, núm. 9, año III, 1985, pp. 45-76.
- , *La campaña de Trafalgar (1804-1805). Corpus documental*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2004.

- , “La vida a bordo en la época de Trafalgar”, *Revista General de Marina*, agosto-septiembre de 2005, pp. 187-218.
- González de Canales, Fernando, y López-Obrero y Manuel González de Canales y Moyano, “Tres siglos de empleos y divisas en el Cuerpo General de la Armada Española (1714-2000). Empleos de los oficiales particulares (II)”, *Revista general de marina*, vol. 256, mes 5 (mayo de 2009), pp. 627-634.
- González Enciso, Agustín, “El estado-fiscal militar. Una reflexión alternativa”, en *Memoria y Civilización*, 11, 2008, pp. 271-295.
- Guttridge, Leonard F., *Mutiny: A history of naval insurrection*, Annapolis, Naval Institute Press, 2006.
- Hampson, Norman, *La Marine de l’an II: Mobilisation de la flotte de l’Ocean, 1793-1794*, París, Librairie Narcel Riviére, 1959.
- , “The ‘Comité de Marine’ of the Constituent Assembly”, *Historical Journal*, 2, 1959.
- Harding, Richard, *Seapower and naval warfare, 1650-1830*, Londres, Routledge, 2002.
- Haring, Clarence H., *Comercio y navegación entre España y las Indias. En la época de los Habsburgo*, México, Fondo de Cultura Económica, 1996.
- Hauss, Charles, *Politics in France*, Washington, CQ Press, 2007.
- Hawkins, Ann, y Helen Watt, “Now is our time, the ship is our own, huzza for the red flag”, *Mariner’s Mirror*, 93, 2, mayo de 2007.
- Hayet, Armand, *Dictions, tirades et chansons des anciens de la voile*, París, Denoël et Steele, 1971.
- Hechter, Michael, Steven Pfaff y Charles Causey, “Social order and the genesis of rebellion: Mutiny in the Royal Navy, 1740-1820”, ponencia, *Sociology of Culture, Organizations, Politics and Economics Seminar*, 2012-2013, Universidad de Washington, en <<https://www.soc.washington.edu>>.
- Henwood Philippe, y Edmond Monange, *Brest: Un port en révolution, 1789-1799*, París, Editions Ouest-France, 1989.
- Hepper, David J., *British warship losses in the Age of Sail, 1650-1859*, Rotherfield, Jean Boudriot, 1994.
- Hernández Esteve, Esteban, “Renacimiento del pensamiento contable español en el siglo XVIII”, en Esteban Hernández Esteve y Begoña Prieto Moreno (coords.), *Nuevos estudios sobre historia de la contabilidad. Orare et rationem reddere*, Burgos, Diputación Provincial de Burgos, 2008.
- Hill, J. R. (ed.), y Bryan Ranft (coed.), *The Oxford illustrated history of the Royal Navy*, Oxford, The University Press, 1995.
- Hopkins, Donald R., *The greatest killer: Smallpox in history*, Chicago, University of Chicago Press, 2002.
- Inglis, G. D., *The Spanish naval shipyard at Havana in the eighteenth century*, Baltimore, The Nautical and Aviation Publishing Company of America, 1985.
- James, William *The naval history of Great Britain, Volume 1, 1793-1796*, Londres, Conway Maritime Press, 2002.

- Jamieson, A.G., "Tyranny of the lash? Punishment in the Royal Navy during the American War, 1776-1783", *The Northern Mariner/Le Marin du nord*, IX, núm. 1, enero de 1999, pp. 53-66.
- Jenkins, E. H., *A history of the French Navy*, Londres, Macdonald and Jane's, 1973.
- Juan y Ferragut, Mariano, "La marina en 1808", en *La Marina en la Guerra de Independencia I*, núm. 55, 2007, pp. 41-66.
- Juega-Puig, Juan, *La Flota de Nueva España en Vigo, 1702*, Galicia, Ediciós do Castro, 2001.
- Jurado Sánchez, José, *El gasto de la Hacienda española durante el siglo XVIII. Cuantía y estructura de los pagos del Estado (1703- 1800)*, Madrid, Instituto de Estudios Fiscales, 2006.
- , "Gasto militar, crecimiento económico y lucha por la hegemonía en la época preindustrial. Gran Bretaña y España durante el siglo XVIII", en X Congreso Internacional de la AEHE 8, 9 y 10 de septiembre de 2011, Universidad Pablo de Olavide Carmona, Sevilla, en <<https://www.aehe.net>>.
- Kamen, Henry, *Spain, 1469-1714: A society of conflict*, Londres, Routhledge, 2014.
- Kemp, Peter, *The British sailor: A social history of the lower deck*, Londres, 1970.
- Kim, M. y P. S. Bearman, "The structure and dynamics of movement participation", *American Sociological Review* 62, 1997, pp. 70-93.
- Kuethe Allan J., y José Manuel Serrano, "El astillero de la Habana y Trafalgar", *Revista de Indias*, vol. LXVII, núm. 241, 2007, pp. 763-776.
- Kuethe Allan J., y Juan Marchena Fernández, *Soldados del rey: El ejército borbónico en América colonial en vísperas de la Independencia*, Castelló de la Plana, Universitat Jaume I, 2005.
- Le Goff, T. J. A., "L'impact des prises effectuées par les Anglais su la capacité en hommes de la marine française au XVIIIe siècle", en Martine Acerra, José Merino, Jean Meyer y Michel Vergé-Franceschi (eds.), *Le marines de guerre européennes: XVIIe – XVIIIe siècles*, París, Presses de la Université de Paris-Sorbonne, 1998, pp. 121-138.
- López Ríos Fernández, Fernando, "La alimentación en las navegaciones colombinas", *Revista General de la Marina*, agosto-septiembre 1990, pp. 261-267.
- López Urrutia, Carlos "El Bergantín intrépido", *REVISMAR I*, 2007, pp. 66-75.
- Luque Talaván, Miguel, "La avería en el tráfico marítimo-mercantil indiano. notas para su estudio (siglos XVI-XVIII)", *Revista Complutense de Historia de América*, núm. 24, 1998, pp. 113-145.
- Lynch, John, *Historia de España: Edad Moderna. Crisis y recuperación, 1598-1808*, Madrid, Crítica, 2005.
- , *La España del siglo XVIII*, Madrid, Crítica, 2005.
- Lyon Chandler, Charles, *Inter-American acquaintances*, Tennessee, The University Press of Sewanee Tennessee, 1972.
- MacDougall, Philip, y Ann Veronica Coats (eds.), *The naval mutinies of 1797: unity and perseverance*, Londres, Boydell & Brewer Ltd, 2011.

- Macy, Michael, "Learning Theory and the Logic of the Critical Mass", *American Sociological Review* 55, 1990, pp. 809-826.
- Mahan, Alfred T., *Major operations of the navies in the War of American Independence* (1912), Cambridge, Cambridge University Press, 2011.
- Marchena Giménez, José Manuel, "La vida y los hombres de las galeras de España (siglos XVI-XVII)", tesis inédita, Madrid, Universidad Complutense de Madrid, 2010.
- Marichal, Carlos, "Las guerras imperiales y los préstamos novohispanos, 1781-1804", *Historia Mexicana*, vol. 39, núm. 4, abril-junio de 1990.
- , *La bancarrota del virreinato, Nueva España y las finanzas del imperio español, 1780-1810*, El Colegio de México, Fideicomiso Historia de las Américas, Fondo de Cultura Económica, 1999.
- , "Entre las guerras imperiales y las guerras de independencia: el virreinato de la Nueva España (1762-1812)", *20/10 Historia*, 2012, en <<https://www.20-10historia.com>>.
- Marichal, Carlos, y Johanna von Grafenstein (coords.), *El secreto del imperio español: Los situados coloniales en el siglo XVIII*, México, El Colegio de México/Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 2012.
- Marshall P. J., (dir.), *The Oxford History of the British Empire: Volume II: The Eighteenth Century*, Oxford, The University Press, 2001.
- Martín García, Alfredo, "Entre el mar y la muerte. Procedencias, condiciones de vida y mortalidad de los navegantes del Real Servicio (1776-1804)", *Espacio, Tiempo y Forma*, t. 12, 1999, pp. 415-441.
- , "La oficialidad de la Armada en el Departamento de Ferrol (1780-1857)", *Revista de Historia Naval*, núm. 75, 2001, pp. 67-82.
- Martínez, José Luis, *Pasajeros de Indias. Viajes trasatlánticos en el siglo XVI*, México, Fondo de Cultura Económica, 1999.
- Martínez Martínez, Manuel, *Los forzados de Marina en el siglo XVIII. El caso de los gitanos (1700-1765)*, Almería, Universidad Almería, 2007.
- Marwell, G. y P. Oliver, *The critical mass in collective action*, Nueva York, Cambridge University Press, 1993
- Masefield, John, *Sea life in Nelson's time*, Londres, Methuen, 1905.
- Massons, José María, *Historia de la sanidad militar española*, vol. I, Barcelona, Pomares-Corredor, 1994.
- Mena García, María del Carmen, *Sevilla y las Flotas de Indias: La Gran Armada de Castilla del Oro (1513-1514)*, Sevilla, Universidad de Sevilla, 1998.
- Meyer, Jean, y John Bromley, "The Second Hundred Years' War (1689-1815)", en Douglas Johnson, François Crouzet y François Bedarida (eds.), *Britain and France. Ten centuries*, Londres, Dawson and Son, 1980.
- McNeill, John Robert, *Atlantic empires of France and Spain: Louisbourg and Havana, 1700-1763*, Chapel

- Hill, University of North Carolina Press, 1985.
- Mira Caballos, Esteban, "La Armada del Reino de Granada (1492-1550): Apuntes para su historia", *Revista de Historia Naval*, núm. 68, año XVIII, 2000, pp. 35-54.
- , "El sistema naval español en el siglo XVI: las armadas del Imperio", *Revista de Historia Naval*, núm. 74, año 2001, pp. 39-54.
- , "Aportes sobre las cofradías de mareantes de Sevilla y Cádiz en el siglo XVII", s.f., en <estebanmira.weebly.com>.
- Mola, Marina Alfonso, y Carlos Martínez Shaw, "La exploración española del Pacífico en el siglo XVI", en A. Sánchez de Mora (coord.), *Pacífico: España y la aventura de la Mar del Sur*, Madrid, Secretaría General Técnica del MECD. Subdirección General de Documentación y Publicaciones, 2013.
- Montero Sánchez, Antonio, *Compendio de la historia de la Marina Militar de España ordenado en presencia de los más acreditados antecedentes*, Madrid, Impresores de la Real Casa, 1917.
- Morales Moya, Antonio, "Milicia y nobleza en el siglo XVIII. Apuntes para una sociología de las armas y de la nobleza en España", en *Cuadernos de Historia Moderna*, núm. 9, 1988, pp. 121-137.
- Moya Sordo, Vera, Yasir Armando Huerta Sánchez y José Herón Pedro Couto, "El sistema naval español durante el Virreinato: flotas, armadas y defensa costera en los siglos XVI-XVIII", en *Historia General de la Secretaría de Marina Armada de México. Su desarrollo histórico de la época prehispánica a la Revolución*, México, SEMAR/INEHRM/SEP, 2012.
- Muro, Luis, "Soldados de Nueva España a Filipinas (1575)", *Historia Mexicana*, vol. 19, núm. 4, abril-julio de 1970, pp. 466-491.
- Nagy, A., *Rebellion sin the ranks: Mutinies of the American Revolution*, Yardley, Westholme Publishing, 2007.
- Neale, Jonathan, *The cutlass and the lash: Mutiny and discipline in Nelson's navy*, Londres, Plut, 1985.
- Núñez Iglesias, Indalecio, y Pedro Fernández Núñez, *El Coloquio de Brion*, Madrid, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1977.
- O'Brien, Patrick, *Master and Commander*, Londres, HarperCollins, 2002.
- , "Fiscal and financial preconditions for the rise of British naval hegemony, 1485-1815", *Working Papers in Economic History*, London School of Economics, núm. 91/05, noviembre de 2005.
- Oglesby, J. C. M., "Spain's Havana Squadron and the preservation of the balance of power in the Caribbean, 1740-1748", *Hispanic American Historical Review*, 49, 1969, pp. 473-188.
- Ortiz Sotelo, Jorge, "Juan Francisco de la Bodega y Quadra, los años iniciales", *Derroteros de la Mar del Sur*, 14/2006, pp. 135-146.
- , *La Real Armada en el Pacífico Sur. El apostadero naval del Callao 1746-1824*, México, Bonilla Artigas, IIH-UNAM, 2015.

- Pack, S. W. C. *The Wager mutiny*, Londres, A. Redman, 1964.
- Palmer, Michael. A., "The 'military revolution' afloat: The era of the Anglo-Dutch Wars and the transition to modern warfare at sea", *War in history*, núm. 4, 1997, pp. 123-149.
- *Command at sea: Naval command and control since the sixteenth century*, Harvard, Harvard University Press, 2009.
- Paula Pavía, Francisco de, *Galería biográfica de los generales de Marina*, Madrid, Imprenta J. López, 1873.
- Pereira, Juan Carlos (coord.), *Diccionario de relaciones internacionales y política exterior*, Barcelona, Ariel/Ministerio de Defensa, 2008.
- Pérez de Embid, Florentino, *El Almirantazgo de Castilla hasta las capitulaciones de Santa Fe*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1994.
- Pérez Fernández-Turégano, Carlos, "La fiscalización económica en la Marina española del siglo XVIII", en Juan Carlos Domínguez Navafría, *La Hacienda militar, 500 años de Intervención en las Fuerzas Armadas*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2002.
- Pérez, Joseph, "España moderna (1474-1700). Aspectos políticos y sociales", en Jean-Paul Le Flem, Joseph Pérez, Jean-Marc Perlorson, José M^a López Piñero y Janine Fayard, *La frustración de un Imperio. Vol. V de la historia de España, dirigida por Manuel Tuñón de Lara*, Barcelona, Labor, 1980.
- Pérez-Malláina, Pablo Emilio, *La política naval en el Atlántico, 1700-1715*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos de Sevilla, 1982.
- Pérotin-Dumon, Anne, *La ville aux Iles, la ville dans l'île: Basse-Terre et Pointe-à-Pitre, Guadeloupe, 1650-1820*, París, Karthala, 2000.
- Peters, Marie, "The myth of William Pitt, Earl of Chatham. Great imperialist. Part I: Pitt and imperial expansion, 1738-1763", *Journal of Imperial and Commonwealth History*, XXI, enero de 1993, pp. 31-74.
- Pettit, Philip, *Republicanism. Una teoría sobre la libertad y el gobierno*, Barcelona, Paidós, 1999.
- Pfaff, Steven, Michael Hechter y Katie E. Corcoran, "Attaining solidarity in high-risk collective action: The Nore Mutiny of 1797", ponencia presentada en la reunión anual de la Asociación Estadounidense de Sociología, Colorado Convention Center y Hyatt Regency, Denver, en <<https://sociology.ucdavis.edu>>.
- Pietsch, Roland, "Ships' boys and charity in the mid-eighteen century: The London Marine Society, 1756-1772", tesis inédita, Londres, Universidad de Londres, 2003.
- "Ships' boys and youth culture in eighteen century Britain: the navy recruits of the London Marine Society", *The Northern Mariner/Le marin du nord*, XIV, núm. 4, octubre de 2004, pp. 11-24.
- Piñera y Rivas, Álvaro de la, y Jacqueline Thial Boissière, "La construcción naval en España durante el siglo XVIII", *Revista de Historia Naval*, núm. 79, año 2002, pp. 17-34.

- Pope, Dudley, *Life in Nelson's Navy*, Londres, HarperCollins Publishers, 1981.
- Pradells Nadal, Jesús, "La formación de la Marina Española en el siglo XVIII", *Canelobre*, núm. 51, 2006, pp. 44-58.
- Price, Roger, *Historia de Francia*, Cambridge, Cambridge University Press, 1998.
- Pritchard, James S., *Louis XV's navy, 1748-1762: A study of organization and administration*, Montreal, McGill Queen's Press, 1987.
- Ramos Gómez, Luis J., *Las "noticias secretas de América" de Jorge Juan y Antonio de Ulloa (1735-1745)*, Tomo I, Madrid, CSIC, 1985.
- Rediker, Marcus, *Between the devil and the deep blue sea: Merchant seamen, pirates, and the Anglo-American maritime world, 1700-1750*, Nueva York, Cambridge University Press, 1987.
- , *The slave ship: A human history*, Nueva York, Viking/Penguin, 2007.
- Roberts, Michael, *The military revolution, 1560-1660: An inaugural lecture delivered before the Queen's University of Belfast*, Belfast, M. Boyd, 1956.
- Robertson, John, *A Union for Empire: Political Thought and the British Union of 1707*, Cambridge, Cambridge University Press, 2006.
- Roche, Jean-Michel, *Dictionnaire des bâtiments de la flotte de guerre française de Colbert à nos jours*, Tomo I, París, 2005, en <<http://www.netmarine.net>>.
- Rodger, Nicholas A. M., *The wooden world. An anatomy of the Georgian navy*, Nueva York, W. W. Norton & Company, 1996.
- , "The Military Revolution at sea", *To Vima ton Koinonikon Epistimon*, núm. 37, 2003.
- , *The command of the ocean, a naval history of Britain, 1649-1815*, Londres, Penguin, 2004.
- Rodríguez, Horacio, y Pablo E. Arguindeguy, *El corso rioplatense*, Buenos Aires, Instituto Browniano, 1996.
- Salazar y Acha, Jaime, "Los caballeros de San Juan y las distintas etapas de su actuación naval en la Edad Media", en *XLII Jornadas de Historia Marítima, La Orden de Malta, la mar y la armada (III)*, Cuaderno Monográfico núm. 63, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 2011, pp. 25-40.
- Sánchez Santiró, Ernest, "La Armada de Barlovento y la fiscalidad novohispana (1636-1749)", en Angelo Alves Carrara y Ernest Sánchez Santiró (coords.), *Guerra y fiscalidad en la Iberoamérica colonial (siglos XVII-XIX)*, México, Instituto Mora, 2012.
- Serrano Álvarez, José Manuel, *Fortificaciones y tropas. El gasto militar en Tierra Firme, 1700-1788*, Sevilla, Universidad de Sevilla, 2004, p. 377.
- Schaeper, Thomas J., *France and America in the Revolutionary Era: The life of Jacques-Donatien Leray de Chaumont, 1725-1803*, Nueva York, Berghahn Books, 1995.
- Schweizer, Karl W., *England, Prussia, and the Seven Years War: Studies in alliance policies and diplomacy*, Lewiston, Edwin Mellen Press, 1989.

- Scott, Hamish, "The importance of Bourbon naval reconstruction to the strategy of Choiseul after the Seven Years War", *International History Review*, núm.1, 1970, pp. 17-35.
- , "The fiscal-military State and international rivalry during the long eighteenth century", en Christopher Storrs (ed.), *The fiscal-military State in eighteenth-century Europe: Essays in honor of P.G.M. Dickson*, Farnham, Ashgate Publishing, Ltd, 2009.
- Smith Andreson, Matthew, *The war of the Austrian Succession: 1740 – 1748*, Londres, Addison-Wesley Longman, Incorporated, 1995.
- Soboul, Albert, *The sans-culottes: The popular movement and revolutionary government, 1793-1794*, Nueva York, Doubleday, 1972.
- Soboul, Albert, Guy Lemarchand y Michéle Fogel, *El siglo de las Luces. Tomo I, Los inicios (1715-1750)*, Libro II, Madrid, Akal, 1993.
- Souto Mantecón, Matilde, "Veracruz: llave comercial del Imperio Español", *Omnia*, núm. 7, junio de 1987.
- , *Mar abierto. La política y el comercio del Consulado de Veracruz en el ocaso del sistema imperial*, México, El Colegio de México/Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 2001.
- Stein Barbara H. y Stanley J. Stein, *Edge of crisis: War and trade in the Spanish Atlantic, 1789–1808*, Maryland, JHU Press, 2010.
- Stein, Stanley J., y Barbara H. Stein, *Plata, comercio y guerra. España y América en la formación de la Europa moderna*, Barcelona, Crítica, 2002.
- Stephens, H. Morse, *A history of the French Revolution*, vol. 1, Nueva York, Charles Scribner's Sons, 1902.
- Taillemite, Étienne, *Histoire ignorée de la Marine Française*, París, Penin, 2010.
- Thompson, E. P., *The making of the English working class*, Harmondsworth, Middlesex, Penguin Books, 1968 y Londres, Vintage, 1980.
- Till, Geoffrey, *Development of British Naval Thinking: Essays in Memory of Bryan Ranft*, Abingdon, Routledge, 2006.
- Torres Ramírez, Bibiano, *La Armada de Barlovento*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos de la Universidad de Sevilla, 1981.
- Torres Sánchez, Rafael (ed.), *War, State and development. Fiscal-Military States in the eighteenth century*, Pamplona, Universidad de Navarra, 2007.
- Ulloa, Antonio de, *La Campaña de las Terceras*, edición y estudio introductorio de Pablo E. Pérez-Mallaína, Sevilla, Universidad de Sevilla, Secretariado de Publicaciones, 1995.
- Valdez-Bubnov, Iván, "La situación del ejército y la Armada Real en 1808", en Alfredo Ávila y Pedro Pérez Herrero (comp.), *Las experiencias de 1808 en Iberoamérica*, México, Universidad de Alcalá-Universidad Nacional Autónoma de México, Espejo de Obsidiana, 2008.

- , *Poder naval y modernización del Estado: política de construcción naval española (siglos XVI-XVIII)*, México, Bonilla Artigas Editores/Iberoamericana Vervuert/IIH-UNAM, 2011.
- , "La Armada española del siglo XVIII ¿un proyecto ilustrado?", en *20/10: Memoria de las Revoluciones de México*, vol. 2, 2013, pp. 143-156.
- Valle, James E., *Rocks and shoals: Naval discipline in the age of fighting sail*, Annapolis, Naval Institute Press, 1980.
- Vargas Ugarte, Rubén, y Margarita Guerra, *Historia general del Perú: Virreinato 1689-1776*, vol. 4, Lima, Milla Batres, 1996.
- Vas Mingo Marta Milagros del, y C. Navarro Azcue, "El riesgo en el transporte marítimo del siglo XVI", en *Congreso de Historia del Descubrimiento (1492-1556)*, tomo III, Madrid, Real Academia de la Historia-Confederación Española de Cajas de Ahorro, 1992.
- Vázquez Lijó, José Manuel, "La matrícula de mar y sus repercusiones en la Galicia del siglo XVIII", *Obradoiro de Historia Moderna*, núm. 15, 2006, pp. 289-322.
- Vega Blasco, Antonio de la, "La infraestructura naval en el Siglo de las Luces", *Revista de Historia Naval*, núm. 71, año XVIII, 2000, pp. 31-46.
- Vergé-Franceschi, Michel, "Les officiers de Marine d'origine Provençale à Toulon au XVIIIème siècle", tesis inédita, Nice, Mémoire Maîtrise, 1973.
- , "Marine et Révolution. Les officiers de 1789 et leur devenir", *Histoire, économie et société*, núm. 9-2, 1990, pp. 259-286.
- , *La Marine Française au XVIIIe siècle. Guerres-administration-exploration, regards sur l'histoire, histoire moderne*, París, SEDES, 1996.
- , "L'amirauté de France dans la deuxième moitié du xvie siècle: Un enjeu entre catholiques et protestants", en Martine Acerra y Guy Martinière, *Coligny, les protestants et la mer*, París, Presses Paris Sorbonne, 1997, pp. 35-44.
- Vidal Josep Juan y Enrique Martínez Ruiz, *Política interior y exterior de los Borbones*, Madrid, Ediciones AKAL, 2001.
- VV. AA. *La batalla de Cavite (1898): Textos basados en manuscritos y crónicas de la época existentes en el Archivo Histórico y Biblioteca Nacional de París*, Madrid, Círculo de Amigos de la Historia, 1972.
- , *Les troupes de marine: quatre siècles d'histoire*, París, Comité national des traditions des troupes de marine, Panazol: Lavauzelle, 2002.
- Watt, James, "The medical bequest of disaster at sea: Commodore Anson's circumnavigation 1740-44", *Journal of the Royal College of Physicians of London*, vol. 32, núm. 6, noviembre/diciembre de 1998.
- Weibust, Kuth, *Deep sea sailors: A study in maritime ethnology*, Estocolmo, Nordiska Museet, 1969.
- Weiser, Brian, *Charles II and the Politics of Access*, Wiltshire, The Cromwell Press, 2003.

Willis, Sam, *The Fighting Temeraire: Legend of Trafalgar*, Londres, Quercus, 2010.

Woodman, Richard, *A brief history of mutiny*, Nueva York, Carroll & Graff Publishers, 2005.

Yusty Bastarreche, José, "Gobierno y Armada Española en la Monarquía absoluta. Aproximación Histórica a la Organización de la Armada Española", en *Cátedra Jorge Juan: ciclo de conferencias: Ferrol, curso 1995-1996*, Robustiano Fernández-Ballesteros (dir. congr.), Coruña, Universidade da Coruña, Servicio de Publicaciones, 2000, pp. 87-114.

Zudaire Huarte, E., "Don Manuel de Guirior. Teniente General de la Real Armada", *Revista de historia Naval*, año II, núm. 4, 1984, pp. 47-66.

Fuentes originales publicadas siglos XVIII y XIX

Argüelles de la Concepción, Pedro, y Rafael María Aguilar, *Reglamento provisional que para el orden y methodo de la matricula de la marina que ha de crearse en Manila, y las provincias situadas en las playas de su bahia, se manda observar por el Superior Gobierno*, Sampaloc, Imprénta de Nuéstra Señóra de Loréto del Puéblo de Sampáloc por el Hermano Pedro Argüeles de la Concepción , 1796, BNE, SR, Fondo antiguo (ant. 1930 incl.), Sala Cervantes, R/33082, en <<http://bibliotecadigitalhispanica.bne>>.

Arroyal, León de, *Pan y Toros. Oración apológica que en defensa del estado floreciente de España, en el reynado de Carlos IV, dixo en la plaza de toros de Madrid N. de N.*, Palma de Mayorca, Imprenta de Miguel Domingo, 1813.

Buchan, William, *Domestic medicine: Or, a treatise on the prevention and cure of diseases by regime and simple medicines: With an appendix, containing a dispensatory for the use of private practitioners*, Londres, Strahan, 1790.

Cottin, Paul, *Toulon et les anglais en 1793. D'apres des documents inédits*, París, Paul Ollendorf, 1898.

Couderc, Camille, *Revue historique*, París, Librairie Germer Bailliére et Cie, 1876.

Ensenada, Zenón de Somodevilla y Bengoechea, marqués de la, *Representación del marqués de la Ensenada a Fernando VI, sobre necesidad de aumentar el Ejército y la Marina: año 1751*, RBM, PN, MG II/2890, ff. 187 r-234 r.

Fernández, Francisco Bruno, *Tratado de las epidemias malignas, y enfermedades particulares de los exercitos, con advertencias á sus capitanes generales, ingenieros, medicos, y cirujanos...*, Madrid, Imprenta de Juan Antonio Lozano, 1776.

Fielding, John, *A Brief description of the cities of London and Westmister*, Londres, 1776.

Ferrer Presbítero, Raymundo, *Barcelona cautiva, o sea diario exacto de lo ocurrido en la misma ciudad mientras la oprimieron los franceses, esto es, desde el 13 de febrero de 1808 hasta el 28 de mayo de*

1814. *Acompaña a los principios de cada mes una Idea del Estado Religioso-Político-Militar de Barcelona y Cataluña*, Tomo I (1808), Barcelona, Antonio Brusi, 1815.
- García Reyes, Antonio, *Memoria sobre la primera escuadra nacional leída en la sesión pública de la universidad de Chile, el 11 de octubre de 1846*, Santiago, Imprenta del progreso, 1846.
- González, Pedro María, *Tratado de las enfermedades de la gente de mar en que se exponen sus causas, y los medios de precaverlas*, Madrid, Imprenta Real, 1805.
- Harding, Edward, *The history and lives of distinguished characters in the British Navy: From the earliest period of history to the present time*, vol. 2, Londres, John Scott, 1805.
- Hubback, J. H., y Edith C. Hubback, *Jane Austen's sailor brothers: Francis and Charles in life and art*, Londres, John Lane, 1843.
- Jonquière, Marqués de La, *Le chef d'escadre marquis de la Jonquière, gouverneur général de la Nouvelle-France et le Canada de 1749-1752*, París, Garnier Frères, Libraires-éditeurs, 1874.
- Lardizábal, Vicente, *Consideraciones político-médicas sobre la salud de los navegantes en que se exponen las causas de sus más frecuentes enfermedades, modo de precaverlas, y curarlas*, Madrid, Imprenta de Don Antonio Sanz, 1769.
- *Consuelo de navegantes en los estrechos conflictos de falta de ensaladas y otros víveres frescos en las largas navegaciones...*, Madrid, Imprenta de D. Antonio Sanz, 1772.
- Laughton, John Knox (ed.), *Letters and dispatches of Horatio Viscount Nelson Duke of Bronte Vice Admiral of the White Squadron*, Londres, Longmans, Green, and Company, 1886.
- Lind, James, *An essay on the most effectual means of preserving the health of seamen, in the Royal Navy*, Londres, D Wilson, 1757.
- Loir, Maurice, *La Marine royale en 1789*, París, Armand Colin et Cie., 1892.
- Mahan, Alfred T., *The influence of sea power upon the French Revolution and Empire, 1793-1812*, Boston, Little Brown and Co., 1898.
- Mitre, Bartolomé, "El crucero de la Argentina, 1817-1819", *La Revista de Buenos Aires*, Año II, 1864, pp. 287-298.
- Molleville, Antoine-François Bertrand de, *Mémoires secrets pour servir à l'histoire de la dernière année du règne de Louis XVI, roi de France*, tomo II, París, Chez les marchands de nouveautés, 1797.
- Navarro, Juan José, marqués de la Victoria, *Varios puntos de gobierno y política para los reynos de esta monarchía. Lo pone a los Reales Pies de S.M. El Rey Nuestro Señor D. Carlos III El Grande / El marqués de la Victoria (1748-1759)*, RBM, PR DIG/II/492_E.
- Newman Collingwood, G. L., *A selection from the public and private correspondence of Vice-Admiral Lord Collingwood: Interspersed with memoirs of his life*, Londres, James Ridgeway, 1828.

- Nofficial, Sébastien “Le port et l’arsenal de Lorient en 1793” (artículo inédito), Université de Bretagne Sud, en <www.sahpl.asso.fr>.
- Norvins, By J., Antoine-Vincent Arnault y Antoine Jay, E. Jony, *Nouvelle biographie des contemporains, ou Dictionnaire historique et raisonné de tous les hommes qui, depuis la Révolution française, ont acquis de la célébrité*, París, Librairie historique, 1823.
- Pezuela, Jacobo de la, *Historia de la isla de Cuba*, Madrid, C. Bailly-Baillière, 1868.
- Pouget, Alexandre de, *Mémoire sur les classes de la Marine, lu au Comité de la Marine de l'Assemblée Nationale, le 11 février 1790*, París, N.H. Nyon, 1790.
- Raleigh, Walter, *The Works of Sir Walter Raleigh*, vol. 8 (*Miscellaneous works*), prefacio de Willian Oldys y Thomas Birch, Oxford, The University Press, 1829.
- Rawson Gardiner, Samuel, *History of the Commonwealth and Protectorate 1649-1660*, Londres, Longmans, Green, and Co., 1897.
- Rions Albert d’, Francois-Hector conde de, *Mémoire historique et justificatif de M. le comte d'Albert de Rions, sur le affaire de Toulon*, París, Desenne, Libraire au Palais Royal, 1790.
- Salas, Francisco Javier de, *Historia de la matrícula de mar y examen de varios sistemas de reclutamiento marítimo*, Madrid, Imprenta de T. Fortanet, 1870.
- Salazar y Salazar, Luis María, *Juicio crítico sobre la Marina Militar de España*, Madrid, Miguel de Burgos, 1814.
- Stafford Corbett, Julian, *Fighting instructions, 1530-1816*, Londres, Publications of The Navy Records Society, 1905.
- Trotter, Thomas, *An essay, medical, philosophical, and chemical, on drunkenness, and its effects on human body*, Londres, Routledge, 1804.
- Troude, Obnésime-Joachim, *Batailles navales de la France*, tomo II, París, Challamel Áine Éditeur, 1867.
- Uztáriz, Gerónimo de, *Theorica y práctica de comercio y de marina, en diferentes discursos, y calificados ejemplares, que con específicas providencias, se procuran adaptar a la Monarquía Española, para su prompta restauración y beneficio universal y mayor fortaleza contra los émulos de la Real Corona*, Tercera Impresión, Madrid, Imprenta de Antonio Sanz, 1757.
- Vega, Leandro de la, *Pharmacopea de la Armada ó Real Catálogo de Medicamentos*, Cádiz, Casa de D. Manuel Espinosa, 1760.
- Villèle, Conde de *Mémoires correspondance Compte de Villèle*, t. I, París, Perrin et G' Libraries-Éditeurs, 1888.
- Williams, Glyn, *The prize of all the oceans, Commodore Anson's Daring Voyage and Triumphant Capture of the Spanish Treasure*, Londres, Penguin, 2001.

Zalvide, Ignacio y Manuel de Sarrà y Frau, *Reglamento de navegación, pesca carga y descarga, y gobierno político, y económico de los gremios de matrícula, de gente de mar y maestranza de Mallorca*, Mallorca, Ignacio Sarrá y Frau Impresor, 1773, p. 13. BNE, SR, Fondo antiguo (ant. 1930 incl.), Sala Cervantes, R/39555, en <<http://bibliotecadigitalhispanica.bne>>.

(Sin autor)

A new list of all the ships and vessels of his majesties royal navy; when, where and by whom built and rebuilt, Londres, Royal Navy, 1710.

Colección de los tratados de paz, alianza, comercio &c. ajustados por la corona de España con las potencias extrangeras desde el reynado del señor don Felipe quinto basta el presente, Tomo I, Madrid, Imprenta Real, 1796.

“Charles II, 1661: an act for the establishing articles and orders for the regulating and better government of his majesties navies ships of war & forces by sea”, en Raithby, John (ed.), *Statutes of the realm: volume 5: 1628-80, 1819*, en <<https://www.british-history.ac.uk>>.

Estado General de la Armada, Madrid, Imprenta Real de Orden Superior (años de 1789 al 1793).

Guía de Forasteros. Estanquillo literario para los años de 1825-1826, México, Instituto Nacional de Bellas Artes, año III, vol. IV, núm. 6 (54).

Laws of war and ordinances of the sea: ordained and established by the Parliament of the Commonwealth of England; for the regulating and better government of the navies, fleets and ships of war, and armies by sea of the commonwealth of England, and all singular persons, ships, and vessels there not belonging; to be put in execution according to an act of this present Parliament, entitled, An act for constituting commissioners for ordering and managing the affairs of the admiralty and navy; and are to be observed and duly obeyed by the vice-admirals, rear-admirals, commanders, captains, lieutenants, masters, masters-mates, and all other officers, mariners, sea-men and soldiers, and all others whomsoever these laws and ordinances may concern, under the pains and penalties therein contained and expressed..., Londres, impreso por John Field, Parlamento de Inglaterra, 1652.

Ordenanzas de su Majestad para el gobierno militar, político y económico de su Armada Naval, Parte primera y Parte segunda, Madrid, imprenta Juan de Zúñiga, 1748.

Ordenanza de su Majestad para el gobierno militar y económico de sus Reales Arsenales de Marina, Madrid, Imprenta de Pedro Marín, 1776.

Ordenanzas generales de la Armada Naval: Parte primera. Sobre la gobernacion militar y marinera de la armada en general, y uso de sus fuerzas en la mar, Tomo II, Madrid, 1793.

Ordonnance de Louis XIV pour les armées navales et arsenaux de marine, París, Estienne Michallet, 1689.

Ordonnance du Roi, concernant la marine, Du 25 Mars 1765, París, L' Imprimerie Royale, 1765.

Real cédula de 10 de Septiembre de 1791 sirvió S. M. prohibir la introducción y curso en estos Reynos y Señoríos de qualesquiera papeles sediciosos... mandando que qualquier persona que tuviese ó á cuyas manos llegase carta ó papel ... de esta especie los presentase á la respectiva Justicia..., Madrid, Imprenta de la Viuda de Marín, 1791.

Real cedula de S.M. y señores del Consejo por la qual se prohibe la introduccion y curso en estos reynos de los dos tomos del Diario de Fisica de Paris correspondientes al año de mil setecientos noventa, y de los que en adelante se publiquen de la expresada obra, y de qualquiera otra en frances, sin licencia de su magestad, Madrid, Imprenta de la Viuda de Marín, 1791.

Real Cédula de S. M. y Señores del Consejo, en que se prohibe la introduccion y curso en estos Reynos de qualesquiera cartas ó papeles sediciosos y contrarios á la fidelidad, y á la tranquilidad pública, y se manda á las Justicias procedan en este asunto sin disimulo y con la actividad y vigilancia que requiere; en la conformidad que se expresa, Madrid, Imprenta de la Viuda de Marín, 1791.

Real Cédula de S. M. y Señores del Consejo, en que conforme a las expedidas prohibiendo la introducción en estos Reynos del de Francia, de papeles sediciosos y contrarios á la tranquilidad pública, se prescribe el método de examinarse los libros y papeles que lleguen a las aduanas, Madrid, Imprenta de la Viuda de Marín, 1792.

Real Cedula de S.M. y señores del consejo, en que se manda observar las resoluciones tomadas, por las quales se prohibió la introduccion en estos reynos de papeles sediciosos; y se hacen varias declaraciones en quanto al modo de permitir la entrada, y curso de los libros y otras maniobras, que desde Francia llegen á las aduanas de las fronteras y Puertos, en la conformidad que se expresa, Madrid, Oficina de Don Pedro Gomez de Requena, 1792.

Real ordenanza naval para el servicio de los baxeles de Su Majestad, Madrid, Imprenta Real, 1802.

Regulations and Instructions Relating to His Majesty's Service at Sea (1731), Londres, Great Britain. Privy Council, 1757.

The gentleman's magazine, ship news this month, vol. 1, "Domestic occurrences", junio de 1731; y vol. III, marzo 1738, en <<http://www.bodley.ox.ac.uk>>.

"The Spithead and Nore mutinies of 1797. An account of rebellious activities in London, the Southeast, and East of England in the eighteenth century. Including The London Corresponding Society, Tom Paine, and Mary Wollstonecraft", pp. 6-7, en <www.sertucresources.files.wordpress.com>