

NACIMIENTO, VIDA Y MUERTE DE UN NAVÍO DEL REY

RESUMEN

Descripción del nacimiento de un navío de guerra español en el siglo XVIII, desde la búsqueda inicial de las maderas para su construcción, hasta los últimos momentos de la destrucción del mismo, cuando su capacidad de estar activo había terminado. Analizar el modo de vida de las personas que habitualmente hacían de ese navío su casa y su forma de vivir.

PALABRAS CLAVE

Navíos de guerra. Cádiz siglo XVIII. Comisionados de la madera. Arsenal y astilleros. Vida en un navío.

ABSTRACT

A description of the birth of a Spanish warship in the 18th century, from the initial search for timbers for its construction to the final moments of its destruction when its service life had ended. At the same time, the book examines the lifestyle of the people who habitually made that ship their home and way of life.

KEYWORDS

Warships. Cadiz, 18th century. Timber commissioners. Arsenals and shipyards. Life on a ship.

resultado de una idea, a la que la técnica, las manos expertas de los carpinteros, la experiencia en los mares y el sueño de permanecer en la cumbre del poderío de ultramar, conlleva.

La materia prima es elegida con el primor que merece los acontecimientos que han de vivirse en él, en la preocupación constante de que la mejor de esas maderas debía servir de sostén y suelo de cientos de hombres que defendían las ideas de los otros. Se exigía, por tanto, el modo en el que entrever las señales que en un bosque indicaban que aquellos y no otros árboles de a pie serían los más apropiados.

Encontrar arboles sin signos de decadencia, huyendo del atractivo que suponía los arboles gruesos que podían llevar la putrefacción en el corazón, conllevaba conocer el terreno en el que se asentaban, marcando a ojo y a pie de árbol, la utilidad a la que se veía destinado, presas, edificios, o la marina. Fácil para los comisionados de la madera, medir la altura y el grosor en correspondencia al edificio, pero harto complicado para la construcción de un navío de la Armada, cuya madera debían retorcerse al calor de las brasas y las fraguas hasta formar la redondez y la curvatura adecuada para la panza del barco. Era el momento de la búsqueda de piezas curvas, imprescindibles en la construcción naval para no veticortar la madera.

Hilda Martín García
Historiadora

El nacimiento

El nacimiento de un navío de guerra en las postrimerías del siglo XVIII, es el



Ilustración 1. De Duhamel Du Monceau (1773), Tratado del cuidado y aprovechamiento de los montes y bosques, corta, poda, beneficio y uso de sus maderas, y leñas.

La producción de árboles en la provincia había estado orientada a la construcción naval, buques de la armada y mercantes, donde existían edificios rústicos para guardar los aperos propios de la agricultura, pero después de la guerra se hallaban en un estado lamentable de abandono. No se hacían al arbolado las labores de entresaco, limpieza y rameo que eran tan necesarios para conservarlos y fomentar su crecimiento. Al dejar la marina de ocuparse de este ramo el estado de los montes de la provincia gaditana entró en decadencia. Por entonces su cuidado solo consistía en el aprovechamiento de los pastos y frutos, del aprovechamiento de la leña y las ramas.

El arbolado de la provincia consistía en alcornoques, acebuches, agracejos, álamos

blancos y negros, alisos, algarrobos, chopos, encinas, fresnos, pinos, quejigos, y sauces. En el monte bajo predominaban jaras, carrascas, chaparros, lentiscos, madroños y palmas. Un arbolado abundante, más de 37 millones de árboles al finalizar el siglo XVIII.

Del término de Jerez a pesar del número de árboles que existían eran muy poca la cantidad de ellos que servían para la construcción. Del término de Arcos, no daba maderas para la construcción de buques mayores y para los menores solo se contaban con unos cuatro mil árboles.

El arbolado de los partidos de Olvera y Grazalema estaba dedicado a la manutención de las pjaras de cerdo que pastaban en sus montes, por lo que no se limpiaban ni entresacaban y no se obtenían maderas apropiadas para la construcción de navíos. Los montes de Medina y Vejer eran bastante pobres en madera para construcción para buques mayores, aunque sí para madera para otros usos.

La sierra de Alcalá era de bastante robustez con particularidad del quejigo, muy útil para la construcción naval.

De las sierras de Algeciras, los Barrios y Castellar eran las sierras más abundantes de en extensión y robustez de sus arbolados. Del mismo modo ocurría con la madera de Jimena, pero, aunque era de buena calidad, era muy costoso porque era muy dificultoso el corte por lo pendiente de la sierra y por la falta de caminos o carriles para llevar esa madera.

Los arsenales se llenaban de maderas a veces inservibles, mientras se producía la incipiente desaparición del monte. El problema no eran los árboles bien guiado que podían servir en cualquier fabrica u obra, porque eran los más corpulentos e incluso los más complicados en sus formas, los más útiles para la marina. Quillas, baos, esloras, cintas, tablones, dependían de esa curvatura o de su rectitud. Porque ninguna de estas piezas, las varengas o piques, los genoles, los reveses, las piezas de vueltas, las rodas, las buzardas, podían hacerse con piezas derechas. Las piezas de horquilla eran de las más demandadas por la marina porque suponían unas fuertes escuadras capaces de unir los puentes con los cuerpos de los navíos y con los yugos principales entre otras cosas. La *quilla*, espina dorsal del buque, está constituida por grandes vigas de madera. El forro exterior se hacía con tablas de madera, cuya impermeabilidad se conseguía calafateando las juntas con algodón o estopa impregnados en compuestos de alquitrán o sebo. Buques de elegancia en las líneas del casco, perfecta estructura donde el uso de maderas de roble, la caoba y la teca procedentes de Cuba, Filipinas y Honduras permitía pensar que el buque resistiría al temido gusano teredo navales que se apoderaba de las maderas.

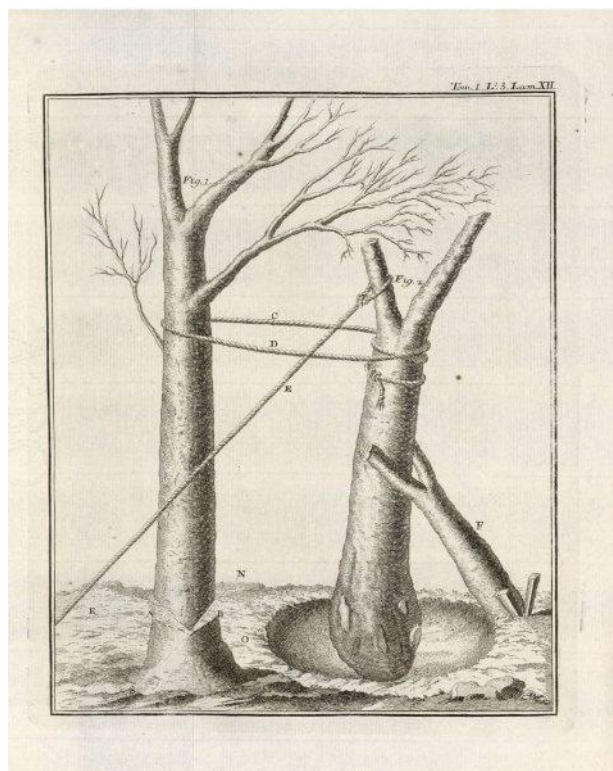


Ilustración 2. De Duhamel Du Monceau (1773)

Durante el siglo XVIII y los primeros años del XIX, los astilleros españoles se convirtieron en un lugar de producción continua de navíos, una construcción constante que culminaría con la destrucción de muchos de ellos en Trafalgar.

Además de la quilla, lugar donde reside el peso longitudinal de la nave, las cuadernas que se fijan a ellas curvándose hacia arriba y de los puentes; los navíos presentaban una oquedad oscura, fétida y húmeda en donde los alojamientos y los espacios para el avituallamiento y las operaciones conformaban el conjunto del mismo. Su límite estaba entre los sesenta o setenta metros de eslora, máxima posibilidad para que el ensamblaje fuera perfecto en la necesidad de que resistiera al agua siendo la madera hasta mediados del siglo XIX el único material empleado en la

construcción de cascos y estructura de los buques.

Los astilleros donde proliferaron el nacimiento de esta flota fueron, sobre todo: La Carraca, el Ferrol, Cartagena, Guarnizo (Santander) y la Habana. Este último el principal con 197 barcos, 50 en el Ferrol, 37 en Guarnizo, 19 en Cartagena y 7 en la Carraca. Más de trescientos navíos, fragatas, bergantines y corvetas de las que al comienzo de la Guerra de Independencia quedaban apenas 79, siendo de primera o segunda categoría apenas 20, 50 de tercera y 9 de cuarta. Junto a los navíos, 53 fragatas y 52 barcos de distintos tipos y clases. La primera clase estaba formada por buques con 80 a 110 cañones en 3 puentes. La segunda clase la componían los buques con 80 a 98 cañones en 3 puentes. La tercera clase estaba formada por buques con 74 a 80 cañones en 2 puentes. La cuarta clase era la de los buques con 50 a 60 cañones en dos puentes. En la quinta clase la formaban los buques con 32 a 44 cañones en un puente. La sexta clase estaba formada por buques con 20 a 28 cañones en un solo puente.

Antes de salir del astillero hacía los mares donde tendrían sus destinos, su imagen era rigurosamente sometida a escrutinio entre los grandes de España. Desde 1793 y siguiendo la propuesta de Valdés ministro, hubo libertad para cambiar la tradicional cabeza del león engallado, por otras tallas, mascarones alusivos a los alias que era definitivamente como eran conocidos los buques. La popa perdió la exagerada y barroca ornamentación sustituida por balconadas con el nombre del buque apenas aparente en color blanco.

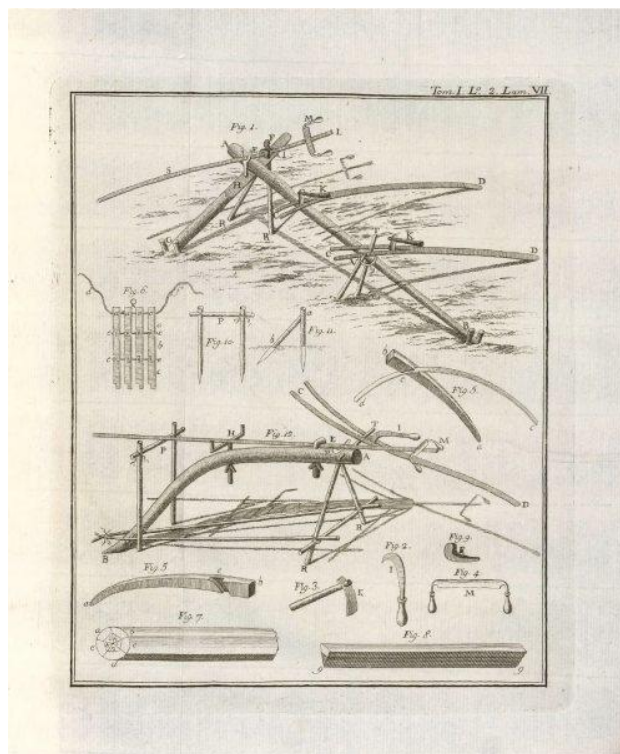


Ilustración 3. De Duhamel Du Monceau (1773)

Sin embargo, la arboladura, aparejos y velas tan exageradas en el número y en el tamaño, no hacía más que perjudicar una marcha a la que creían dar más velocidad cuanto más jarcias. Pero la calidad de las mismas, de la madera de los mástiles y de la envergadura del velamen, solo entorpecía la singladura.

Sus colores, se intuían desde la costa usando patrones de los más coloristas de todas las Armadas, donde las tonalidades a partir del blanco, rojo y amarillo daban riqueza visual al barco. Hasta que el tiempo y la falta de fondos para su reparación los convertían en barcos negros con aspecto tenebroso.

Se pintará de dos en dos años los navíos, fragatas y demás embarcaciones de guerra que lo necesiten. El Ingeniero General observará que no se emplee otro color en la talla exterior y

galones que el amarillo y negro: en las cámaras, el de porcelana y azul; y en los entrepuentes y castillo la tierra roxa, a menos que no haya una orden particular mía para variarlo en algún navío. Las falúas del Comandante General del departamento, Intendente e Ingeniería General, se pintarán de verde; los botes por la parte exterior, sus palos, botavaras y bicheros de amarillo y negro y la interior de roxa a diferencia de la popa que debe ser de porcelana con el escudo de mis Reales Armas.

Reales Ordenanzas para los Arsenales de 1776.

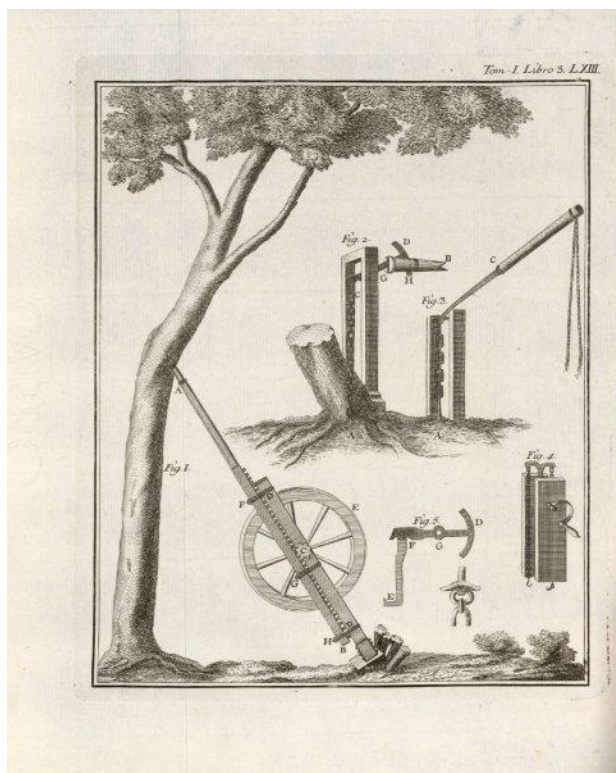


Ilustración 4. De Duhamel Du Monceau (1773)

La vida

La vida transcurría sobre las escasas dimensiones del navío, aunque se tratara de uno de aquellos de 112 cañones como la Santa Ana. La bodega, el sollado, las tres cubiertas

corridas, las cubiertas del alcázar y del castillo, al que se unía la cubierta de toldilla. Cada cubierta tenía una función específica que los marineros sabían y procuraban respetar, la primera entre cañón y cañón se situaban mesas donde colocar los ranchos de comida, la segunda para organizarse ante un zafarrancho de combate, y la tercera donde disponer de los cois para dormir.

El suelo de la bodega se cubría de lastre compuesto de piedras, hierro y cañones viejos y oxidados. El lastre necesario para un navío como la Santa Ana necesitaba hasta 550 toneladas. Era el lugar más fresco donde colocar el agua, el vino, el vinagre para los sinapismos y el aguardiente. Sobre esto la pólvora en barricas y las balas de cañón, hasta 35 toneladas de una peligrosa pólvora almacenada junto a más de cien de balas. Forrada de plomo se encontraba el pañol donde se almacenaba los encartuchados de pólvora, y el pañol del contramaestre. En popa, el lugar donde depositar los víveres menos perecederos, salazones de carne, encurtidos, tocino, embutidos y embuchados donde las vitaminas provenientes de las verduras y las frutas brillaban por su ausencia.

Un anexo aparte, guardaba de la humedad la leña para la cocina y las chimeneas de los aposentos de los mandos, alojamientos amplios para el general y el Comandante, uno en la popa en la cubierta del alcázar, el otro en el entrepuente. Los oficiales tenían sus aposentos compartidos en la primera cubierta a popa separados por unas lonas de las del velamen de los oficiales del mar. La tripulación dormía en los cois o hamacas que colgaban de los baos entre los cañones una vez habían

desmontados las mesas para comer. La hamaca, podía ser replegada con facilidad, protegía en caso de combate y al estar suspendidos atenuaba el mareo que producía el continuo cabeceo del buque mientras navegaba.

... no habrá catres de firme, alacenas, ni cosa que embarace en los camarotes para el pronto uso de la artillería.

Real Ordenanza de 1802

El horno de panificar y la cocina se situaban a popa del palo de trinquete. Resultaba tan peligroso el fuego constantemente encendido sobre la cubierta que en los días de vendaval y tempestad no había comida caliente, momento de repartir el queso. La cecina o carne salada, el bacalao con aceite y vinagre y el queso y aceite eran las tres clases de raciones, a todas ellas por supuesto se le acompañaba un trozo de bizcocho algo de vino, hasta un litro día y hombres, y menestra junto a los cuatro cuartillos diarios de agua y la sal.

En Cuaresma bacalao y para los enfermos, la galleta o bizcocho de mar al que se cocía tantas veces como fuera necesario para que se conservara durante meses; y algo de gallina.

El alcohol, un litro de vino al día para cada hombre y algo de aguardiente como premio o como atenuante al viaje y que impidiera motines a bordo. El gran problema fue el agua por su difícil almacenamiento en toneles de madera que no permitían mantenerla en buenas condiciones durante mucho tiempo. Sin embargo, la experiencia demostró, que cuando el agua se pudría por la acumulación de sulfato al contacto con la madera, esos sulfatos se convierten en sulfuros, pero que al aire libre volvían a convertirse en sulfatos, con lo que el

agua se descomponía varias veces, para finalmente volverse potable.

En la cubierta las jaulas con aves de corral como patos, pavos y gansos eran destinados sobre todo a la realización de caldos. Las raciones de comida dependían del día de la semana siendo, domingo tocino, lunes de carne salada, martes de tocino, miércoles de carne salada jueves de tocino, viernes de bacalao y el sábado de carne salada. El queso se daba en momentos de fuerte temporal cuando los fogones debían estar apagados. A los tripulantes que estaban enfermos, se les alimentaba con caldo de gallina o carnero y bizcocho. Hay que tener en cuenta las dificultades para conservar los alimentos en alta mar, mientras que las verduras y legumbres secas duraban casi todo el viaje, las salazones apenas un mes, la carne hasta un año. La única forma de aderezar a veces esos alimentos que ya no estaban en condiciones idóneas se usaban aderezos como el vinagre y la mostaza.

En cuanto a la higiene, podemos contabilizar un millar de individuos, frente a los setecientos de un barco de 74 cañones. Todos ellos cohabitando con caballo, aves, cerdos y vacas además de las cajas y avituallamiento lógico de un buque. Ante este panorama podemos decir que la higiene carecía de importancia.

Mal aireado, por el miedo a que las corrientes y el agua provocaran el temido incendio en un barco de madera. Las letrinas, que eran unos huecos abiertos en unos maderos llamados beques, se situaban a la proa del barco, eran el mismo lugar donde tenían que lavar los marineros la ropa blanca. No se lavaban las hamacas, ni las mesas, y los fondos

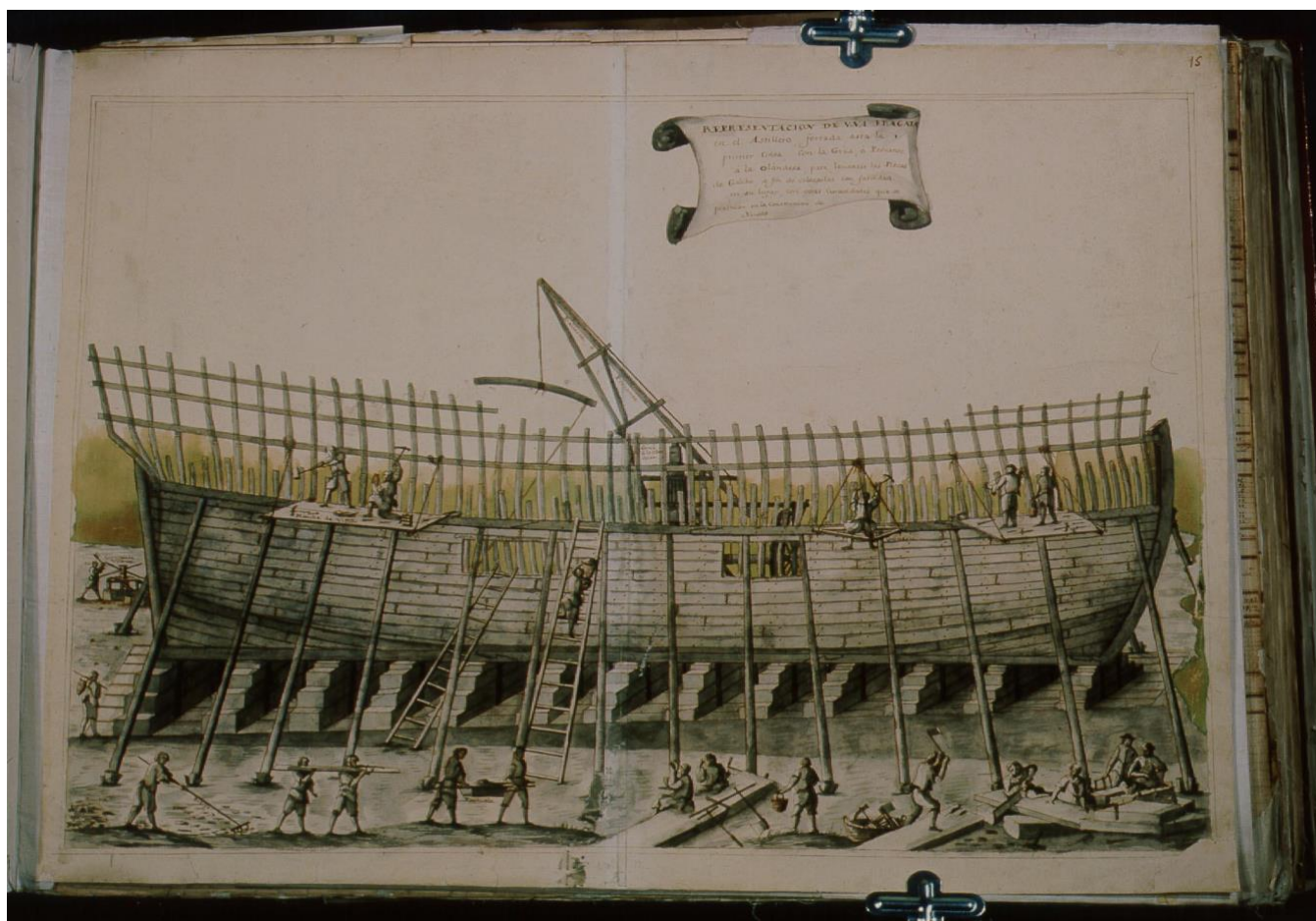


Ilustración 5. Marqués de la Victoria (1687-1772) Diccionario de Arquitectura Naval Antigua y Moderna. Hoja 15
Representación de una fragata en el astillero. Forrada hasta la primera cinta, con las planchas de viento, guindola, grúa o
pescante para levantar las piezas del gálibo, etc.

del barco donde se encontraba la sentina debía mostrar un aspecto casi pantanoso. Las ratas, los piojos, las pulgas, transmitían la fiebre amarilla y el paludismo con rapidez, parásitos que encontraban en los colchones y esteras un lugar donde reproducirse fácilmente.

La única forma de prevenir dichas epidemias era la limpieza y las ordenes iban en ese sentido obligando a los marinos al afeitado semanal, peinarse, eliminar los piojos y lavar la ropa, aunque fuera con agua salada.

Hasta mediados del siglo XVIII no se ponen en práctica una serie de medidas que iban encaminadas a la desinfección más que a la

sulfúrico sobre nitrato de potasio o en fumigar con enebro, vinagre y pólvora.

Todo esto trae como consecuencia la proliferación de enfermedades contagiosas como el cólera, el sarampión y la viruela. Otras provocadas por los parásitos como la tiña y el tifus sin olvidar los accidentes propios de la mar y el recrudecimiento de enfermedades como la tuberculosis, artritis y reuma. Además, la falta de alimentación o la putrefacción de algunos alimentos provocaron el escorbuto y disentería. En general no hay enfermedad que no pudiera encontrar un cuerpo donde hacerse presente dentro de un navío hasta el punto de que podemos decir que la mortalidad por

enfermedades fue mayor que la que produjo las guerras o los hundimientos.

El escorbuto provocado por el alto consumo de alimentos salados y la falta de vitaminas, el tifus por la putrefacción de las aguas, enfermedades de la piel provocada por la cantidad de parásitos e insectos que se alojaban en el barco. Y las propias de las heridas y traumas causados por las acciones bélicas como el tétanos. Sin olvidar las abundantes infecciones asociadas a la falta de dientes.

La disciplina era el único modo de hacer la habitabilidad en el navío posible. Normas, deberes y castigos que se recogen en las Reales Ordenanzas Navales, siendo las primeras en redactarse bajo el reinado de Felipe V el 6 de junio de 1717. Aparece entonces lo que conoceríamos como la Real Armada, hombres ya uniformados y ligados a un reglamento que irán mejorando y perfeccionándose con el tiempo, *el deber primordial del marinero debía ser la obediencia ciega a sus oficiales y que, de lo contrario, sería severamente castigado.*

Real Ordenanza de 1802

Los castigos, que podían ir desde azotes dados por el contramaestre por desobediencia, amputación de una mano por robo, o la horca por cometer un crimen, fueron impartidos después de que el marinero fuera consciente de su culpa y de aceptar los hechos que había cometido. Arrojar por la borda, o el paso por la quilla eran los más temidos, por la poca probabilidad de salir vivos.

La muerte

El final de un navío de la Armada Real era el naufragio o el desguace. El naufragio era

sinónimo de valentía en la batalla contra los enemigos o contra las tempestades, pero el desguace, significaba el olvido y el final de una trayectoria de navíos y buques que habían cosechado triunfos en numerosas campañas.

De ser la tercera potencia marítima en 1795, pasó al último lugar tras Trafalgar. La construcción de una nueva corbeta Indagadora salía en 1807 de los astilleros de Ferrol, tenía 26 cañones y el firme propósito de vigilar los aun amplios territorios españoles. A esta escasísima flota, se les añadirán los barcos apresados a los franceses en la bahía gaditana, el Atlas, Heras, Neptuno, Plutón y Algeciras de 74 cañones todos. Los otros, aquellos navíos que lograron salvarse del desastre de 1805 fueron desguazados.

Si Inglaterra colaboró en la desocupación de España de franceses, también se preocuparon de esquilmar y acabar con lo poco que quedaba de la espléndida Marina Real. Marineros incorporados a las fuerzas de tierra españolas, o pasaron a engrosar las tripulaciones de los navíos ingleses.

Durante la Guerra, solo la fragata Cornelia construida en La Habana en 1808, al igual que la fragata Carmen en 1812, la corbeta Abascal construida en Cavite en 1812 y los bergantines Alerta, Vengador y Voluntario hechos en 1814 en Filipinas constituyeron la fuerza marítima.

Los astilleros no contaban en aquel momento ni con el capital ni con los empresarios que pudieran a construir los grandes navíos que hubieran necesitado la contienda. Alquilar buques de transporte para llevar a los soldados allá donde se necesitaba,

no hizo más que empobrecer al país. Era necesario llevar tropas y munición a las tierras americanas sublevadas viéndose obligados a comprar navíos incluso a los rusos. Barcos que cuando llegaron a Cádiz siete meses después de la compra eran solo trozos de astilla podrida que tuvieron que ser declarados inservibles para el embarco de la tropa y en los meses posteriores desguazados.

Bibliografía

- BAUER MANDERSCHIED, ENRICH (1980): *Los montes de España en la Historia*, Ministerio de Agricultura. Madrid
- CAPELLÁ Y BERART, JUAN JOSÉ (1715): *Oferta sobre la provisión de árboles y otros géneros, durante 15 años, para la fabricación y reparación de navíos*. Madrid. BDH
- CASIMIRO DE BONA Y GARCIA DE TEJADA (1881): *Memoria sobre la explotación de los robles por la marina en la provincia de Santander*. Madrid.
- CRESPO SOLANA, ANA (2024): *Los depósitos de madera de la carraca (Cádiz, España) y la construcción naval en la edad moderna*. IH-CSIC.
- DUHAMEL DU MONCEAU (1773): *Tratado del cuidado y aprovechamiento de los montes y bosques, corta, poda, beneficio y uso de sus maderas, y leñas*. Madrid.
- FERNÁNDEZ DURO, CESÁREO (1880): *A la mar madera: libro quinto de las Disquisiciones náuticas*. Madrid.
- GÁLVEZ, BERNARDO DE, CONDE DE (1786): *El Rey. Conveniendo á mi servicio que, sin pérdida de tiempo, se trabaje en reglar la Marinería de mis Reynos, para*

asegurar su importante fomento por medio de un establecimiento sólido de su gobierno, y puntual cumplimiento de los privilegios que le están concedidos: He mandado, que de la Ordenanza general de la Armada se extracte el Título de Ministros destinados a las Provincias á exercer la jurisdicción de Marina. BDH.

- GASPARD DE ARANDA Y ANTÓN (1999): *La carpintería y la industria naval en el siglo XVIII*. Instituto de Historia y cultura naval. Cuadernos monográficos del Instituto de Historia Naval n^o 33. Madrid.
- GOODMAN, DAVID (2001); *El poderío naval español. Historia de la armada española del siglo XVII*, Barcelona.
- QUINTERO GONZÁLEZ, JOSÉ (2004): *La Carraca. El primer arsenal ilustrado español (1717-1776)*, Madrid, Ministerio de Defensa, Instituto de Historia y Cultura Naval. Madrid.