

NURIA VALVERDE

**UN MUNDO
EN EQUILIBRIO**

**Jorge Juan
(1713-1773)**

Fundación Jorge Juan
Marcial Pons Historia
2012

ÍNDICE

| | <i>Pág.</i> |
|--|-------------|
| AGRADECIMIENTOS | 11 |
| CAPÍTULO 1. DE PAJE A GUARDIAMARINAS, 1725-1734 | 13 |
| Paisaje en ruinas | 13 |
| Una historia precipitada..... | 20 |
| Malta: los caballeros de las ondas del mar | 30 |
| Cádiz y los turcos | 40 |
| CAPÍTULO 2. EXPEDICIÓN AL ECUADOR, 1734-1746 | 45 |
| El perfecto candidato de un proyecto sin medida | 45 |
| Misiones secretas, errores imponderables..... | 58 |
| El aprendizaje del cálculo | 65 |
| Un agónico retorno | 74 |
| El retorno de un académico..... | 82 |
| CAPÍTULO 3. MR. JOSUES IS HERE, 1745-1755 | 87 |
| Don Zenón tiene un proyecto..... | 87 |
| Mr. Josues parte a Londres | 94 |
| El peso del subsuelo..... | 104 |
| Copiar es mejorar | 111 |
| Adquiriendo prestigio | 118 |
| El señor Howe está aquí | 126 |
| CAPÍTULO 4. ENTRE LA TERTULIA Y EL DIQUE, 1756-1765 | 135 |
| Compendio de navegación..... | 135 |
| Una Asamblea amistosa y literaria | 141 |

| | <u>Pág.</u> |
|--|-------------|
| Los nuevos astilleros: estructuras e infraestructuras..... | 152 |
| El mal del plomo | 160 |
| Fin de la Guerra de los Siete Años: redistribución del poder colonial | 165 |
| Consejo de guerra, 1762..... | 173 |
| Astrónomos, magistrados y ciudadanos | 181 |
| CAPÍTULO 5. CARTAS MARRUECAS, 1766-1769..... | 189 |
| Ruido de capas: la convulsión jesuita | 189 |
| La fuerza de los sultanes | 198 |
| En los remansos del dolor..... | 204 |
| El encanto de Marruecos: los trabajos de un embajador en tierras moras | 209 |
| La paz de los conversos..... | 218 |
| CAPÍTULO 6. LOS OJOS AL CIELO, 1770-1773..... | 227 |
| El peso de la madera | 227 |
| Una mente lúcida: <i>Examen Marítimo</i> | 235 |
| El taller del director: el Seminario de Nobles..... | 243 |
| El fin de los días, el principio de los tiempos..... | 251 |
| BIBLIOGRAFÍA | 257 |
| ÍNDICE ONOMÁSTICO..... | 269 |

Capítulo 1

DE PAJE A GUARDIAMARINAS, 1725-1734

Paisaje en ruinas

Alicante, 1711. Habían pasado más de catorce años desde que la presa del pantano de Tibi se rompiera y aún no se había reparado. Así que los cultivos estaban de capa caída. Este mismo año, se habían embarcado 4.675 cántaros de vino para exportación. Nada comparable con los 53.375 cántaros que se exportarán en 1727. Tiempos de guerra. Desde hacía once años había guerra. La lucha por la sucesión de la corona de un imperio no podía ser menos que sangrienta. El asedio a la ciudad de los años 1708 y 1709 había dejado tras de sí un paisaje en ruinas. Y el problema era que la anterior guerra, la de los Nueve Años (1688-1697) contra Francia, también había dejado su huella en la ciudad. El bombardeo de 1691 por parte de la escuadra francesa del conde Victor-Marie d'Estrées (1624-1707) había sido el inicio de la decadencia. Ahora, después de diez años de batallas, reclutamientos y un trabajo cada vez más precario, la población había quedado mermada, dispersa y debilitada. Incluso los índices de natalidad no se volverán a recuperar hasta 1714. El puerto de Alicante, conocido como uno de los más activos de España, y sus huertas se empobrecen a ojos vista.

Alicante, sin embargo, se había mantenido fiel a Felipe V durante la guerra, de modo que la paz no implicaría grandes cambios para el selecto grupo de la nobleza local. Sus cargos, empleos, posesiones y privilegios fueron respetados. Por ello, el negocio del vino pudo mantenerse, y aun ir prosperando. Pero es la circulación de mercancías lo que tiene que mejorarse con urgencia. Sin salidas al mercado no hay

posibilidades de recuperación. Y los mercados son, sobre todo, el resultado de un tráfico marítimo.

La guerra española tendrá también otras consecuencias. Por ejemplo, los equilibrios comerciales entre las grandes potencias europeas se habían alterado. Al final de la guerra, la supremacía inglesa en las balanzas comerciales era patente... y la distancia se ahondaba si se tenía en cuenta el contrabando. En cualquier caso, tras la guerra y la terrible inflación de los años precedentes era preciso volver a llenar las arcas del país. Era preciso crear nuevas políticas fiscales y poner en valor el patrimonio de la nación. España todavía era un imperio, y buena parte de su patrimonio se encontraba al otro lado del Atlántico. Aunque es cierto que durante los últimos años del siglo XVII poca atención le había puesto la Corona a las riquezas naturales americanas. Era un problema de desinterés: mientras la plata corría a raudales desde las colonias americanas a Europa, vaciando las minas del Potosí, los mecenas de la Corte prestaban menos atención a los frutos y producciones que podían dar lugar a nuevos mercados.

Y así, al igual que el pantano de Tibi, el Imperio español en Europa se había desmoronado. Ése había sido finalmente el precio de la guerra: perder los territorios de la Corona en Flandes y en Italia —Sicilia, Nápoles y el Milanesado—, ceder Menorca e incluso el paso de Gibraltar, y garantizar que Austria no reclamaría nunca la Corona española, ni la Corona francesa y española serían nunca la misma. O, mejor dicho, era el precio de la paz. Una paz que venía negociándose desde 1711 y que se firmaba en la ciudad de Utrech en 1713, y cuyo escenario de negociación había sido el mar. Un mar al que España, convertida en el Imperio de las Indias americanas, tendría ahora que conquistar.

A partir de 1714, una vez firmada la paz, los nuevos actores de la política española, esos que se habían abierto camino mostrando su lealtad a la nueva casa real, como Melchor de Macanaz o José Patiño, tendrían que intentar resolver esos dos problemas fundamentales para la buena marcha del país: la recaudación de impuestos y el establecimiento de redes de comunicación estables entre España y sus colonias americanas que garantizaran un tráfico fluido de mercancías. Y si en el primer aspecto la perspectiva no era buena, en el segundo, era más que preocupante.

Es fácil imaginarse a don Melchor de Macanaz levantándose a las cinco de la mañana una día de abril de 1714, como solía hacer normalmente el recién nombrado fiscal general del Consejo de Casti-

lla, para comenzar a revisar la tarea que la Corona tenía por delante. Llevaba seis meses en el cargo y aún tenía bríos y fuerzas para afrontarla. La guerra había sido larga... sobre todo para la mitad oriental de la Península. Faltaban brazos en el campo, faltaban hospitales y escuelas, el suministro del pan escasea en varias zonas. En Aragón, por ejemplo. Y de la situación en Aragón sabía él bastante, porque le había tocado la intendencia durante la guerra, entre 1711 y 1713: había tenido que partirse el pecho discutiendo los fueros, las leyes y privilegios locales que tradicionalmente correspondían a los de esta zona. La intendencia de Extremadura le había tocado a Patiño. También para él había sido difícil, porque la guerra es siempre el páramo. Y es preciso recaudar, mucho, tanto como sea posible. Pero era casi imposible hacerlo en un país en el que gran parte de la población masculina estaba metida en la Iglesia y, por tanto, no tenía que pagar impuestos. Había que recortar prebendas y exenciones. Había que conseguir que la Iglesia pagara impuestos; a Dios lo que es de Dios, y al César lo que es del César. Por eso ayer mismo había depositado un documento, el *Pedimento*, por el que intentaba justificar el derecho del rey a reclamar impuestos o algunas de las prebendas que el uso había puesto en manos de la Iglesia.

Pero había otras muchas cosas que hacer: era necesario jerarquizar los gastos. También era preciso garantizar el mantenimiento del ejército, y no podían dejarse de lado otras prioridades. José Patiño decía que era urgente crear una nueva flota. Las guerras consumen: consumen a la población, consumen los alimentos, consumen los ahorros, consumen la madera... La flota española había quedado reducida a unas proporciones ridículas, sobre todo si tenemos en cuenta que tenía que vérselas en el Mediterráneo con la flota berberisca y la otomana, y en el Atlántico con la flota inglesa. A principios de siglo, los españoles apenas contaban con cuatro navíos, veintiuna fragatas y un puñado de barcos menores. Catorce años después, el número de barcos se había incrementado en apenas dieciocho unidades. Por lo demás, durante este tiempo del puerto de Veracruz sólo habían salido cinco flotas; y la Armada de Barlovento tenía serias dificultades para escapar al bloqueo británico. Era necesario crear un tráfico regular y que no se viese mermado por el temor a los corsarios, y era necesaria una buena armada para disuadirlos.

¿Cuánto tiempo puede llevar construir una nueva flota? ¿Qué se necesitaba para que el objetivo fuera realizable? Ni siquiera tenían ingenieros suficientes ni suficientemente bien preparados para empezar

a ponerse manos a la obra. Parecía más urgente todavía reconstruir las fortificaciones. La franja catalana y el Levante habían sufrido mucho. Por eso se habían traído hacia unos años a Jorge Próspero Verboom. Verboom era ingeniero general en los Países Bajos cuando recibió la propuesta de venir a España. Nada más llegar había sido nombrado ingeniero general de los Ejércitos, Plazas y Fortificaciones de todos los Reinos, Provincias y Estados, así como cuartel maestro general de todos los Ejércitos. Al año siguiente, 1711, se aprobó el Plan General de Ingenieros de los Ejércitos y Plazas, y se creó el Cuerpo de Ingenieros. Verboom distribuyó a todos los disponibles —la mayor parte procedentes de Flandes— de acuerdo con una división territorial. La demarcación de Valencia estará dirigida por Alejandro de Rez, y el ingeniero jefe será Alberto Goffau. A Alicante le corresponderán dos ingenieros: el de segunda, José Bauffe, y el ordinario, Teodoro Bauffe. En años sucesivos se continuarían reclutando ingenieros para hacer frente a las diversas campañas. El costo del cuerpo, así como el de las fortificaciones, era alto, de modo que parecía que la armada tendría que esperar un poco.

No obstante, la remodelación y modernización de la armada estaba siempre en el horizonte. De momento se había unificado. Desde el 21 de febrero de aquel año 1714 —una semana después de la muerte de la reina María Luisa de Saboya— sólo había una flota, la Real Armada, no las nueve que tenían hasta entonces... Cuatro flotas de galeras en el Mediterráneo —las de España, Nápoles, Génova y Sicilia— y las cinco del Atlántico —la de Indias, la de la Mar Océana, la de Avería, la de la Mar del Sur y la de Barlovento—. Aunque bien es cierto que algunas de ellas (Mediterráneo y Barlovento) todavía tardarían años en desaparecer. Pero no todo era una cuestión de ordenación administrativa. A pesar del número de astilleros —Pasajes, Orio, Colindres, San Feliú de Guixols, Guarizo, La Habana—, el ritmo de construcción durante los primeros veinte años del siglo es prácticamente irrelevante si se considera el objetivo de aumentar realmente el poderío naval. Veamos: Inglaterra había botado cuarenta y cuatro barcos de guerra entre 1695 y 1698. La marina española construyó setenta navíos durante la primera mitad del siglo. Y la mayoría de ellos fueron construidos a partir de 1723. De los nueve navíos de la armada en 1714, cuatro habían sido construidos en astilleros españoles: tres en La Habana —el *Santa Rosa* (50 cañones, año 1700), *Rubí* (50, 1701) y el *San Francisco* (50, 1714)— y uno en Pasajes, el *Santa Teresa* (60, 1703). El resto había sido adquirido.