

L'organizzazione della Marina Militare spagnola “la *Real Armada*” nel Settecento

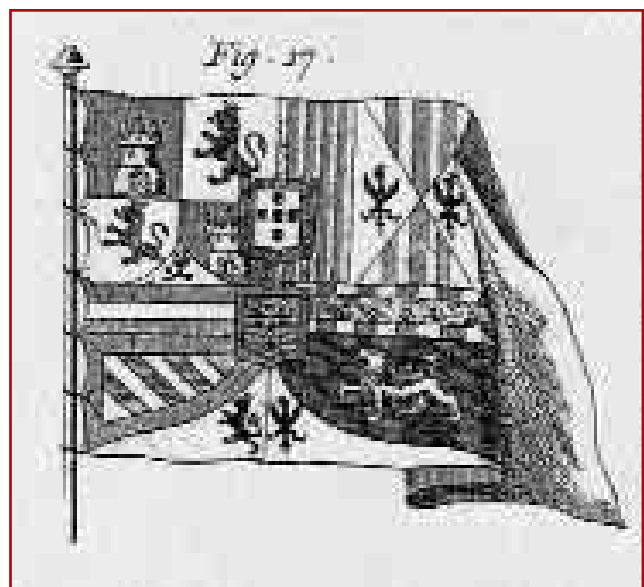
PROF. FRANCESCO FRASCA

Fin dal 1714, uscita dalla rovinosa guerra di Successione, la Spagna per mantenere una posizione competitiva con le maggiori potenze europee iniziò un processo di ricostruzione della Marina da guerra la *Real Armada* (1). Le vaste riforme introdotte dal ministro Alberoni per riorganizzare le basi amministrative, finanziarie, commerciali e industriali della potenza navale spagnola portarono alla creazione a Cadice della principale base navale e all'istituzione di un'Accademia nautica. La ricostituzione della flotta privilegiò la concentrazione delle attività in tre punti forti della geografia ispanica: la costruzione navale all'Avana (Cuba) e a Guarnizo-Santander, la riparazione e il centro d'operazioni a Cadice. Questo schema pareva ben adatto alle necessità immediate. Un terzo della produzione cantieristica era fatto all'Avana (2), che era una base importante, porta del Messico e centro di riunione delle squadre che ritornavano dall'Europa. La qualità delle navi là costruite con il legname proveniente dalle foreste americane era notevole, soprattutto dal punto di vista della durata, che si aggirava sulla trentina d'anni. Il bacino di carenaggio dell'Avana fu il più importante della Spagna per tutto il Settecento. Il resto della flotta era costruito a Guarnizo, nel nord della Spagna, che aveva condizioni sicuramente vantaggiose per l'attività navale, e a Santander che aveva popolazione sufficiente per fornire la manodopera all'arsenale. La baia offriva un buon porto e un clima eccellente. Molto vicino al bacino di carenaggio, già utilizzato nei secoli anteriori, vi erano gli altiforni di Liérganes y La Cavadá, dove si fabbricava l'artiglieria per la *Real Armada*. In questo luogo il substrato tecnico e commerciale pareva offrire la densità necessaria per garantire la continuazione dell'attività costruttiva.

Il centro del comando della flotta era installato a Cadice. Qui la *Real Armada* non era direttamente responsabile né della gestione dei bacini di carenaggio né del rifornimento di materie prime. La sua attività si limitava nel definire un programma di necessità, a fare

offerte pubbliche e ad accordarsi sull'offerta più interessante. Questo schema, molto semplificato, arrivò al suo massimo esponente nel 1741 con l'*asiento* della Compagnia dell'Avana, che prevedeva la costruzione di tre o quattro navi l'anno per una durata di dieci anni, contratto che non fu rispettato, ma basta questo per rendere l'idea di quanto fosse impressionante la capacità produttiva dell'arsenale cubano.

Un impulso decisivo allo sviluppo della *Real Armada* fu dato dal marchese José Patiño de Ensenada, in servizio all'Ammiragliato dal 1737 al 1743 e al segretariato della Marina dal 1743 al 1754 (3). Facendo tesoro dell'espe-

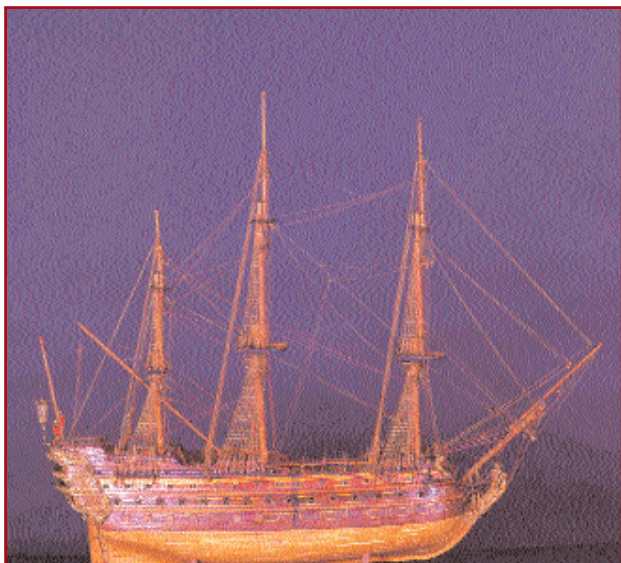


rienza delle guerre passate, che avevano posto molti problemi di manutenzione delle flotte, il marchese de Ensenada decise di edificare ampie basi, dotate di tutti i requisiti necessari per costruire, riparare e conservare un'imponente flotta. Così, iniziò personalmente a gestire un'attività smisurata volta all'edificazione di tre arsenali (La Carraca, Ferrol, Cartagena) condotta direttamente ed in modo simultaneo per la Marina. Le opere costruite furono grandi (a Ferrol lavorarono più di 12.000 operai nel 1752), e incluse in ciascun caso la creazione di nuove città. La gestione di questa gigantesca impresa comportò obbligatoriamente lo sviluppo di strutture amministrative

(1) Cfr. John D. Harbron, *Trafalgar and the Spanish Navy*, Annapolis, Naval Institute Press, 1988, e Jose Merino, *L'armada española en el siglo XVIII*, Madrid, Fundacion universitaria, española, 1981

(2) L'attacco e la presa di questa città da parte degli Inglesi alla fine della guerra dei Sette anni non fu casuale per questo motivo

(3) J. Merino, *La Armada española en el siglo XVIII*, Madrid, Fundación Universitaria Española, 1981; *Carthagène en el siglo XVIII Ème siècle*, in "Neptunia", 155 (1984); *Dry docks in France and in Spain before 1800*, in "The Mariner's Mirror", 70 (1984)



La Bretagne, vascello francese - 1762
(Donazione Franz Mauthe, Museo delle Scienze, Comune di Pordenone)

della Marina spagnola. Inoltre, la volontà di dotarsi di una potente flotta, capace almeno in teoria di proteggere le colonie americane, portò all'espansione del settore economico-militare. Fino al 1750, il legno dell'alberatura delle navi spagnole proveniva in maggior parte dalle foreste di Tortosa e dai Pirenei, poi fonte d'approvvigionamento divennero le foreste di Segua de la Sierra, una zona il cui accesso al mare si aveva navigando per un centinaio di chilometri lungo il Guadalquivir. La comunanza dinastica favorì i contatti con il Regno di Napoli e dagli anni 1740 la Marina spagnola si approvvigionò anche di legname proveniente dal territorio italiano, principalmente dai boschi napoletani e calabresi, poi romani e toscani.

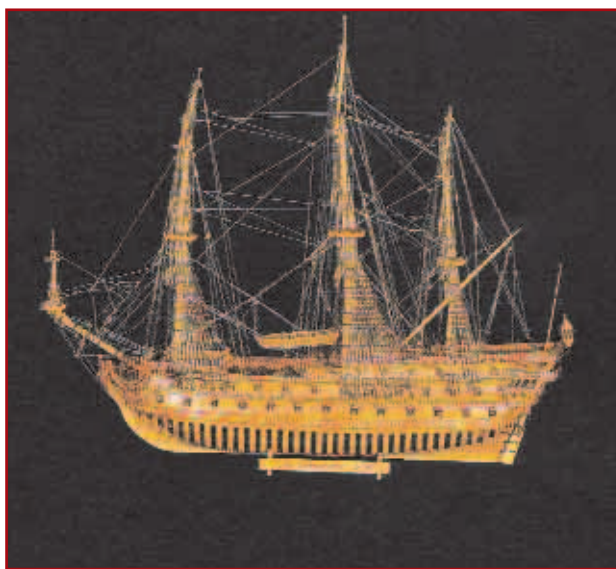
Lungo tutto il secolo, la Marina da guerra spagnola riuscì a mettere in linea 180 vascelli contro i 591 inglesi e 343 francesi prodotti tra il 1690 e 1792, senza tener conto delle fregate e altri bastimenti di rango inferiore. Sul piano scientifico l'attività della Marina spagnola fu rilevante. I viaggi d'esplorazione di Bustamante e Malaspina (4) furono comparabili per importanza a quelli dei navigatori francesi e inglesi anche se meno conosciuti.

L'idea di sommare la potenza navale spagnola a quella francese fu del marchese d'Ensenada, che propose di costruire in otto anni ben 50 vascelli di linea, numero considerato suffi-

ciente per la sua messa in pratica, poiché egli stimava il rapporto di forze in 140 vascelli e 46 fregate per la Gran Bretagna, 59 e 31 per la Francia, 45 e 19 per la Spagna. L'apporto della *Real Armada* fu preso molto seriamente dalla Francia, che sperava di ristabilire l'equilibrio con la Gran Bretagna. Fu uno dei principali oggetti del "Patto di famiglia" dei Borboni di Francia e di Spagna e della politica di Choiseul (5). Fallace speranza: gli Ufficiali spagnoli non erano convinti della fondatezza di quest'alleanza e la loro collaborazione con gli ammiragli francesi fu sempre reticente se non ostile.

L'Inghilterra fu preoccupata dell'evoluzione della *Real Armada* ed accolse con gioia la notizia della caduta in disgrazia del marchese d'Ensenada (1775), che determinò l'arresto dei grandi progetti di costruzioni navali, nonostante questo la *Real Armada* disponeva allora di 42 vascelli e 28 fregate contro le 18 navi di linea operative nel 1714.

Un rinnovato sviluppo della Marina avvenne dopo l'ascesa al trono del re Carlo III di Borbone. Grazie all'impegno profuso da que-



San Fernando, vascello spagnolo da 60 cannoni - 1727
(Donazione Franz Mauthe, Museo delle Scienze, Comune di Pordenone)

sto Sovrano, nel luglio del 1775 la *Real Armada* con 61 vascelli di linea e una trentina di fregate fu capace di realizzare un'operazione anfibia con lo sbarco, di un corpo di circa 20.000 uomini in prossimità d'Algeri, impegnandosi

(4) Cfr. R. Giura Longo e P. Rossi (a cura), *Con Malaspina nei mari del sud*, Bari, 1999

(5) H.M. Scott, "The Importance of Bourbon Naval Reconstruction to the Strategy of Choiseul after the Seven Years' War", in *The International History Review*, I-1, janvier 1979, p. 28-32



Le Protecteur, vascello francese da 64 cannoni - 1760
(Donazione Franz Mauthe, Museo delle Scienze, Comune di Pordenone)

poi nelle operazioni sul Rio de la Plata negli anni 1776-1777, partecipando infine alla guerra d'Indipendenza americana nel 1779. Lo sforzo della costruzione navale in questo periodo fu costante anche per tutta la durata della guerra in Nordamerica: nel 1782 la flotta di linea disponeva di 59 vascelli (5 in più dell'anno precedente) (6).

La buona qualità delle costruzioni navali non salvava la Marina spagnola da una cronica debolezza dovuta alla mancanza di buoni marinai. Il personale di bordo difettava d'esperienza, essendo in gran parte d'origine contadina, per non parlare del pessimo contributo dato dagli ex-forzati, che con l'arruolamento saldavano il conto con la giustizia. In pratica meno del 10,5% degli equipaggi disponevano d'esperienza e i veri marinai non superavano il numero di 6.000. In totale, la *Revista* del 1785 ne dava 63.741, dei quali il 25% veniva dal dipartimento di Cadice, il 33% da Ferreol e il 42% da Cartagena. Gli ufficiali in gran parte provenienti dall'aristocrazia terriera avevano anch'essi poca dimestichezza con la tattica navale, le manovre e l'addestramento realistico in mare. Gli ufficiali iscritti nella *Matricola del Mar* furono 504 nel 1758, 534 nel 1765, 617 nel 1772 e 937 nel 1776 (7).

In conclusione, la *Real Armada* fu nell'ambito dei "rapporti di forze" una flotta "virtuale" di peso considerevole ma d'influenza indiretta (8). D'apparenza solida, superbamente armata essa era un colosso dai piedi d'argilla. La sua massima potenza fu raggiunta nel 1790 con 117 tra navi e fregate, ma questa forza non si rifletté nei distinti combattimenti in cui fu impegnata quando partecipò alle guerre della Rivoluzione, con 56 vascelli di linea, di buona costruzione ma, come già detto, con pessimi marinai. Nel 1795, Nelson lodava la bellezza delle navi spagnole ma non risparmiava critiche alle qualità degli equipaggi (9). L'ammiraglio inglese considerava la formazione degli artiglieri spagnoli completamente insufficiente. Durante la battaglia di Capo San Vincenzo – così racconta nelle sue lettere – alcuni boccaporti delle navi nella linea della bordata non furono nemmeno aperti dagli artiglieri spagnoli (10). La testimonianza di Nelson induce a pensare che lo stato generale della *Real*



Victory, vascello inglese da 100 cannoni - 1805
(Donazione Franz Mauthe, Museo delle Scienze, Comune di Pordenone)

Armada si sia sensibilmente deteriorato durante il periodo intercorso tra la guerra d'Indipendenza americana e la Rivoluzione francese. ■

(6) R. Muhlmann, *Die Reorganisation der spanischen Kriegsmarine im 18. Jahrhundert*, Böhlau Verlag, Cologne-Vienne, 1975, p. 250.

(7) *Ibidem*, pp. 325-356, tabella p. 258 e pp. 242-266

(8) J. Meyer, « De 1763 à 1780 : la mise en place de nouveaux rapports de force » in *Les marines française et britannique face aux États-Unis de la guerre d'Indépendance à la guerre de Sécession (1776-1865)*, Service historique de la Marine, Vincennes, 1999, p. 29

(9) E. Jurien de la Gravière, *Guerres maritimes sous la République et l'Empire*, Paris, Charpentier, Libraire-Éditeur, 1853, vol. I, p. 134

(10) La battaglia di Capo San Vincenzo fu vinta il 14 febbraio 1797 dall'ammiraglio britannico Jervis