

EL TERCER SITIO DE GIBRALTAR DESDE LA BASE NAVAL DE CARTAGENA

Vicente MONTOJO MONTOJO
Numerario de la Real Academia Alfonso X el Sabio
Recibido 03-02-2023. Aceptado 08-03-2023

Resumen

En este texto se da a conocer la actividad (logística y de otro tipo) con la que Cartagena de Levante contribuyó al tercer asedio de Gibraltar y a la expedición anfibia de conquista de Menorca en 1781. Tal actividad se plasmó en aprestos o preparativos, construcción y pertrecho de buques de guerra, o en fletamentos de barcos de transporte para este fin, además de en tareas de control del tráfico mercantil para evitar que Gibraltar fuera abastecida por británicos o neutrales. También se tratarán aspectos como la regulación y gestión de las presas de corso y guerra, o el cuidado y la retribución de los heridos o de los familiares de los fallecidos en combate. Todo ello fue posible merced a la coordinación entre los departamentos marítimos y sus respectivos arsenales, lo que se manifestó, por ejemplo, en asientos de provisión comunes.

Palabras clave: tercer sitio de Gibraltar (1779-1783), guerra anglo-española de 1779-1783, guerra de Independencia de los Estados Unidos de América, historia naval, historia de España, historia moderna.

Abstract

This text reveals the logistical and other activity that was carried out in Cartagena de Levante with respect to the third siege of Gibraltar and the amphibious expedition of conquest of Menorca, in 1781. Such activity consisted of the preparation of warships, or their construction, their equipment, or the chartering of transport ships for this purpose, as well as the control of commercial traffic to prevent Gibraltar from being supplied by British or neutrals.

Other aspects that were discussed were the regulation and management of privateering and war dams, or the care and remuneration of the wounded or the relatives of those killed in combat.

Keywords: Third Siege of Gibraltar (1779-1783), Anglo-Spanish War of 1779-1783, War of Independence of the United States of America, Naval History, History of Spain, Modern History.

Introducción

LA Armada española y sus marinos, al inicio del último cuarto del siglo XVIII, protagonizaron una serie de expediciones navales muy seguidas y exigentes, en defensa de los presidios norteafricanos y las colonias americanas y asiáticas. A este ciclo pertenece el tercer asedio de Gibraltar (o Gran Sitio), que duró varios años¹.

El trasfondo político de esta etapa tuvo un acusado cuño reformista, y de él podemos destacar, a modo de hitos, los siguientes episodios:

- restauración de la secretaría de Estado y del despacho de Marina (separada de la de Indias² a la muerte de Arriaga), que queda en manos de González Castejón (1776);
- titulación de José de Gálvez como secretario del despacho de Indias (1776)³;
- cese de Grimaldi y entrada del conde de Floridablanca en la secretaría de Estado (1776);

(1) TERRÓN PONCE, J.L.: *El gran ataque a Gibraltar de 1782*, Ministerio de Defensa, Madrid, 2000; CHARTRAND, R.: *Gibraltar 1779-1783. The Great Siege*, Osprey Publishing, Oxford, 2006; SÁEZ RODRÍGUEZ, A.: *La campaña de Gibraltar, 1779-1783*, Almena Ediciones, Madrid, 2008. Por razones de espacio, la bibliografía que ofrecemos es indicativa, no exhaustiva.

(2) PERONA TOMÁS, D.A.: *Los orígenes del Ministerio de Marina*, Ministerio de Defensa, Madrid, 1999.

(3) PERNÍA PALLARÉS, M.^aL.: «José de Gálvez (1720-1787): malagueño y Ministro Universal de Indias», *Péndulo*, núm. 24 (2013), 194-246.

— nombramiento de Miguel de Múzquiz para la de Guerra (1780-1785)⁴.

Para el asunto que nos ocupa son de destacar también los retoques habidos en el funcionamiento de los departamentos navales, con la supremacía en el organigrama del capitán general, la implantación del principio de coordinación entre las juntas departamentales, o la introducción de la máquina de vapor en los arsenales⁵.

A partir de 1776, las actividades de los departamentos marítimos se vieron cada vez más supeditadas a las necesidades de la defensa de las colonias y a la variable alianza con Marruecos⁶, lo que se puede considerar en el contexto de la guerra de emancipación de las Trece Colonias o Estados Unidos (1779-1783)⁷ y sus precedentes:

- expedición contra Argel de 1775, a la que siguieron otras dos (1783 y 1784);
- recuperación de Colonia del Sacramento (1776-1777) y expedición de Annobon⁸.

Todo ello aconteció en un periodo especialmente problemático del reinado de Carlos III, el que va de 1775 a 1783 y en el curso del cual, como hemos señalado, se sucedieron diferentes conflictos (con Argel, Marruecos, Portugal y Gran Bretaña).

El inicio de la guerra de independencia de las Trece Colonias (1776-1778)

En 1776, el Congreso de Filadelfia declaró la independencia de los Estados Unidos de América con respecto a Gran Bretaña, aunque los antecedentes del conflicto se remontaban al Motín del Té (1773), y las acciones bélicas habían comenzado en 1775, con el asedio británico de Boston.

España fue requerida por los comisionados del Congreso con el fin de que interviniera a favor de los sublevados contra Gran Bretaña y su rey,

(4) ROSADO CALATAYUD, L.M.: «Los negocios en tierras valencianas de Miguel de Múzquiz y Goyeneche, secretario de Estado de Hacienda en el reinado de Carlos III», *Revista de Historia Moderna. Anales de la Universidad de Alicante*, núm. 36 (2018), 232-255.

(5) PÉREZ-CRESPO MUÑOZ, M.^ªT.: *El Arsenal de Cartagena en el siglo XVIII*, Editorial Naval, Madrid, 1992.

(6) LOURIDO, R.: «Relaciones políticas anglo-marroquíes en la segunda mitad del siglo XVIII», *Hispania*, vol. XXXI (1971), 337-383.

(7) MACKESY, P.: *The War for America*, University of Nebraska Press, Lincoln, 1992; PEÑA BLANCO, J.: *La Real Armada contra la Royal Navy. La Armada española en el frente europeo de la independencia de Estados Unidos*, ÉAS, Alicante, 2020.

(8) CRESPI, L.: «En busca de un enclave esclavista. La expedición colonizadora a las islas de Fernando Poo y Annobon en el golfo de Guinea (1778-1782)», *Estudios Históricos. Revista Académica Digital*, núm. 4, 2010.

Jorge III⁹, pero Carlos III y Moñino se resistieron a entrar en la guerra, temerosos de sus repercusiones sobre las colonias españolas¹⁰, donde los efectos del conflicto se harían sentir en 1780 y a partir de 1810¹¹.

La posibilidad de que España entrara en guerra con Gran Bretaña, con la consiguiente perspectiva de interrupción del comercio¹² y de posible reanudación del corso, suscitó que se reiteraran las reales órdenes dadas en la guerra de los Siete Años, lo que insufló nueva vida a la Junta y Juzgado de Presas¹³, con jurisdicción sobre las capturas. La interrupción del tráfico español por el canal de la Mancha¹⁴, provocada por la acción de corsarios ingleses, dio ocasión de que se recordaran las reformas derivadas de la Ordenanza de Arsenales¹⁵.

En 1776, año de la declaración de independencia de los Estados Unidos, zarpó de España una expedición destinada a ocupar Colonia del Sacramento, territorio que Portugal retenía –a pesar de que, teóricamente, lo había cedido a España, en el Tratado de Madrid, en 1750– y que España ya había tomado en varias ocasiones, por más que, tras cada una de esas conquistas, hasta entonces siempre lo hubiera devuelto¹⁶.

Cumplida la misión de conquistar Colonia del Sacramento, continuó asimismo la guerra de Argel (1775-1785), por cuya causa se armaron algunos navíos con destino al corso anti argelino¹⁷. Tal actividad, más intensa que en

(9) RODRÍGUEZ CASADO, V.: «Política exterior de Carlos III en torno al problema indiano», *Revista de Indias*, núm. 16, Sevilla (1944), 254-258.

(10) CONROTTE, M.: *La intervención de España en la independencia de los Estados Unidos de América del Norte*, Madrid, 1920; YELA UTRILLA, J.F.: *España ante la independencia de los Estados Unidos* (2 vols.), Istmo, Lérida, 1988 (ed. orig., 1925).

(11) HERNÁNDEZ FRANCO, J.: *La gestión política y el pensamiento reformista del conde de Floridablanca*, Universidad de Murcia, Murcia, 2, 2008, pp. 294-295; MARTÍNEZ SHAW, C.: «Participación de la Armada española en la Guerra de la Independencia de los Estados Unidos», *Revista de Historia Naval*, núm. 10 (1985), 75-80; BONILLA, H.: «Las comunidades indias y Tupac Amaru», *Anuario de Historia Regional y de las Fronteras*, vol. 4, núm. 1 (1998), 259-294.

(12) NADAL FARRERAS, J.: *Comercio exterior con Gran Bretaña (1777-1914)*, Instituto de Estudios Fiscales, 1978; McLACHLAN, J.: *Trade and peace with old Spain (1667-1750)*, Universidad de Cambridge, 1940.

(13) «Una actuación igualmente pragmática (...) era aplicada también por los tribunales de presas y corsarios españoles (...) en los años de 1780, durante el bloqueo del estrecho de Gibraltar que precedió a la conclusión de los acuerdos de la Neutralidad Armada». PRADELLES NADAL, J.: *Diplomacia y comercio*, Universidad de Alicante, 1992, p. 322.

(14) *Ibidem*, p. 253.

(15) BLANCO NÚÑEZ, J.M.: «La Real Armada», en IGLESIAS CANO, M.^a Carmen (coord.): *Historia militar de España III-3. Los Borbones*, Laberinto, Madrid, 2014, 303-324.

(16) TÉLLEZ ALARCIA, D.: *La manzana de la discordia. Historia de la Colonia del Sacramento desde la fundación portuguesa hasta la conquista definitiva por los españoles*, Rubeo, Madrid, 2008.

(17) Archivo Naval de Cartagena (ANC), Reales Órdenes (RR OO) 1776-1777, caja 2.209/n.16, Castejón a Albuquerque, 27/09/1776; SÁNCHEZ BAENA, J.J., y CHAÍN NAVARRO, C.: «El Patrimonio Histórico Documental de la Armada y su difusión en la sociedad del conocimiento», *Patrimonio Cultural y Derecho*, núm. 13 (2009), 247-264. Agradezco las referencias del ANC a Federico Maestre de San Juan.

las décadas centrales anteriores¹⁸, estimuló la construcción de jabeques, más aptos para estas operaciones que las galeras, a las que sustituyeron¹⁹, lo que resultó un mal negocio para Cataluña²⁰.

El Gran Asedio de Gibraltar en la guerra anglo-española de 1779-1783

Algunos de los objetivos estratégicos de la Monarquía en esta guerra anglo-española estuvieron dirigidos a posiciones próximas; tales fueron los casos del bloqueo de Gibraltar (1779-1783) o la conquista de Menorca (1781-1782).

El tercer asedio de Gibraltar (1779-1782) fue el más largo de los tres a que se ha visto sometido el Peñón y obligó a movilizar grandes escuadras como la del almirante Luis de Córdoba, de 16 y 32 navíos²¹. Para ejecutar las acciones de aislamiento se emplearon medios novedosos como baterías flotantes o ataques con lanchas cañoneras. Las autoridades militares dispusieron también medidas para impedir el abastecimiento del Peñón, lo que obligó al control del tráfico dirigido a ella, asunto en el que nos detendremos más adelante. Por último, la campaña exigió además otras acciones bélicas de menor entidad y alguna actividad corsaria. No obstante, las tentativas españolas de impedir la llegada a Gibraltar de flotas británicas con socorros de alimentos y armas fracasaron.

Mientras que en 1727 Gibraltar fue sometido a un bloqueo solo terrestre, en 1779 Carlos III ordenó bloquear el Peñón por mar y tierra²². Así pues, el

(18) FÉ CANTÓ, L.: «El corso magrebí en España en los años centrales del siglo XVIII», *Clío y Crimen: Revista del Centro de Historia del Crimen de Durango*, núm. 11 (2014), 209-226.

(19) MUÑIZ MARTÍN, A.: «Una flecha para un mar ilustrado. Una aproximación a la guerra naval en el Mediterráneo durante la segunda mitad del siglo XVIII a través del jabeque *Atrevido*», *Drassana*, núm. 30 (2022), 34-58

(20) MARTÍNEZ SHAW, C.: «Un mal negocio: el corso catalán durante la Guerra de las Trece Colonias», en LÓPEZ NADAL, Gonçal Artur (ed.): *El comerç alternatiu, corsarisme i contraban (ss. xv-xviii)*, Institut d'Estudis Baleàrics, Palma de Mallorca, 1990, 189-200.

(21) En ella destacó José Mazarredo, quien antes había estado en la expedición de Argel de 1775 y dirigido una flota para entorpecer el tráfico británico en el canal de la Mancha, es decir, frente al propio Reino Unido. ANC, RR OO 1782-1783, caja 2.212/n. 20, Mazarredo, El Pardo (P) 11/11/1783; CHÁVEZ, T.E.: «Vender cara la victoria al enemigo. España, el escenario europeo y la independencia de Estados Unidos», *Espacio, Tiempo y Forma. Serie IV: Historia Moderna*, núm. 14 (2001), 545-562; BERNAOLA MARTÍN, Í.: «Guerra naval y diplomacia: José de Mazarredo», *Revista de Historia Naval*, núm. 131 (2015), 9-38.

(22) Lo mismo había acontecido con el segundo (1774) e igual sucedería con aquel al que posteriormente los marroquíes someterían Ceuta (1790-1791), en el que los españoles bloqueados, como los ingleses en Gibraltar, fueron apoyados y socorridos por mar. CALDERÓN QUIJANO, J.A., y CALDERÓN BENJUMEA, J.A.: «Gibraltar en el siglo XVIII», *Almoraima. Revista de Estudios Campogibraltareños*, núm. 7 (1992), 45-66, pp. 60-65; ALBEROLA ROMÁ, A.: «Los ingenieros militares en el sitio de Gibraltar de 1727», *Revista de Historia Moderna*, núm. 22 (2004), 271-290; CARMONA PORTILLO, A.: «Acción conjunta mar y tierra para levantar un cerco en los años finales del siglo XVIII», *Revista Universitaria de Historia Militar*, vol. 2, núm. 4 (2013), 154-173.

asedio obligó a un considerable esfuerzo naval de movilización de fuerzas, y por orden del rey dos fragatas dejaron en el arsenal de Cartagena la artillería que conducían desde el de Cádiz, adonde a su vez transportaron cañones pedreros sobrantes en el arsenal de Barcelona, doce o catorce cables y diez calabrotes para navíos. Todo este material se remitió, aparte de al arsenal gaditano, al de Ferrol, acompañado de instrucciones sobre el modo de trabajar con él. A las fragatas se añadieron un navío, dos jabeques y dos galeotas²³, al tiempo que otros dos jabeques y dos fragatas fueron reparados y abastecidos para estar operativos²⁴, como era normal. Además, se mandó armar dos navíos, cuyas tripulaciones se formaron con gente de mar del arsenal (véase cuadro 1)²⁵. Estos navíos debían recibir a bordo la jarcia fabricada en Cartagena que no habían podido llevar los jabeques a Cádiz –por cierto que, dado que la producción peninsular de cáñamo era insuficiente, su cultivo tuvo que extenderse a Cuba²⁶–, así como otros dos navíos y tres galeotas (dos nuevas y otra capturada a los argelinos)²⁷. Por último, se enviaron también de catorce a quince mil varas de lona para gaviás al arsenal de Cádiz²⁸. Por otra parte, en Palma de se botó un jabeque, *El Mallorquín*, con san Bruno por patrono²⁹.

El comandante general, José de Rojas, recibió la orden de preparar dos urcas donde debían embarcar sin demora gente y víveres, así como un navío que se puso al mando del capitán José Urrutia³⁰. Estos preparativos de armamentos y víveres de barcos llevaban haciéndose desde mediados de 1779, en paralelo con la declaración de guerra a Gran Bretaña. Además, cuatro fragatas del mando de José de Miranda embarcaron víveres para cuatro meses y llevaron a cuatrocientos hombres de mar de los del arsenal. El comandante general del departamento, José de Rojas Recaño, fue prevenido para que se armase el navío *San Genaro*³¹, y en 1781 se armaron otros dos navíos³². Para concluir

(23) «30.000 varas de tejidos y 2 telares con fragatas *S.^{ta} Bárbara* y *Rosario* y víveres para 4 meses a 4 fragatas». ANC, RR OO 1777-1779, caja 2.210/nn. 15-16, Castejón a Albuquerque, 19/01, 02/02, 12/02, 13/04, 25/05/1779.

(24) *Ibidem*, caja 2.210/n. 16, Castejón a Albuquerque, Aranjuez (A), 01/06/1779.

(25) *Ibidem*, caja 2.210/n.10, Castejón a Albuquerque, 02/01/1778.

(26) TORRES SÁNCHEZ, R.: «La política de abastecimiento de cáñamo a la Armada en la segunda mitad del siglo XVIII», *Revista de Historia Naval*, núm. 116 (2012), 47-72.

(27) ANC, RR OO 1777-1779, caja 2.210/nn. 10-11, Castejón a Albuquerque, A 20/02, 19/05 y 09/06/1778.

(28) *Ibidem*, caja 2.210/nn.10 y 15, Castejón a Albuquerque, 13/01/1778 y 12/02/1779. Este apoyo logístico de Cartagena a Cádiz y La Habana redundaría en el éxito de la campaña naval de recuperación de Florida, dirigida por Bernardo de Gálvez desde la Luisiana. QUINTERO SARAVIA, G.: *Bernardo de Gálvez y América a finales del siglo XVIII* (tesis doctoral), Universidad Complutense, Madrid, 2015.

(29) *Ibidem*, caja 2.210/n. 12, Castejón a Albuquerque, Madrid (M) 21/7/1778.

(30) ANC, RR OO 1777-1779, caja 2.210/n. 18, Castejón a Albuquerque, San Lorenzo (SL), 15/10/1779.

(31) ANC, RR OO 1780-1782, caja 2.211/nn. 14 y 16, Castejón a Albuquerque, El Pardo (P), 19/01 y 20/03/1781.

(32) Colección Vargas Ponce (CVP), t. XXXVII, nn. 426-427 y 441, Castejón a Albuquerque, M/Carthagen a 20 y 23/03 y 14/9/1781.

esta relación de ejemplos de la participación de la base naval de Cartagena en la guerra anglo-española, cabe señalar que también se enviaron al departamento de Cádiz oficiales destinados a los buques que debían dirigirse a Lima y Filipinas³³, o que se protegió el retorno de un convoy de La Habana³⁴.

En cuanto a las relaciones de Cartagena con los departamentos de Cádiz³⁵ y Ferrol, ordenó el rey que el maestro Juan Rueda hiciera dos telares de nueva invención para lonas³⁶, que se irían empleando a medida que fueran inutilizándose los existentes. Asimismo dispuso que se enviaran en buques de guerra, uno al arsenal de Cádiz y el otro al de Ferrol, con instrucciones sobre el modo de utilizarlos y arreglarlos, y nombró adicionalmente un tejedor experto que enseñara su manejo³⁷. Tales actividades evidencian cierta participación de Cartagena y del departamento naval del Mediterráneo en el tráfico con América, que se liberalizó en estos años.

Cuadro 1. ARMAMENTOS DE BARCOS DE GUERRA EN CARTAGENA, 1776-1781

<i>Tipo de barco (núm. cañones)</i>	<i>Oficial, fecha disposición</i>
Navío <i>Vencedor</i> (70)	Fco. Cisneros / brigadier / 1776
Navío <i>El Serio</i>	Fco. Morales / capitán / 9 / 1776
Navío <i>Ángel de la Guarda</i>	Antonio Vacaro / capitán / 1776
Navío <i>El Fénix</i>	2 / 1 / 1778
Navío <i>Santa Mónica</i>	2 / 1 / 1778
Navío <i>San Leandro</i> (64)	Justo Riquelme / 20 / 2 / 1778
Navío <i>San Nicolás de Bari</i>	Justo Riquelme / 20 / 2 / 1778
3 galeotas: <i>San Carlos</i> , <i>San José</i> y <i>La Salari</i>	19 / 5 y 9 / 6 / 1778
Jabeque <i>El Mallorquín</i>	21 / 7 / 1778
Fragatas <i>Santa Bárbara</i> y <i>El Rosario</i>	19 / 1 / 1779
Jabs. Valenciano y Catalán, 2 galeotas y navío <i>S. Genaro</i>	13 / 4 y 25 / 5 / 1779
Jabeques y fragatas <i>Santa Lucía</i> y <i>Santa Cecilia</i> (40)	1 / 6 / 1779
Urcas <i>Sta. Rosa</i> y <i>Sta. Úrsula</i> y navío <i>S. Justo</i> (74)	15 / 10 / 1779
Navíos <i>Glorioso</i> y <i>San Julián</i> (66)	Fco. de Borja / 20 y 23 / 3 / 1780
Navío <i>San Genaro</i> (74) y otro	21 / 03 / 1781 - 14 / 09 / 1781

(33) ANC, RR OO 1777-1779, caja 2.210/n. 8, Castejón a Alburquerque, San Ildefonso (SI), 02/10/1778.

(34) CVP, t. XXXVIII, n. 37, 31/01/1783, carta de Mazarredo a Diego Quevedo.

(35) ANC, RR OO 1777-1779, caja 2.210/n. 8, Castejón a Alburquerque, SI 02/10/1778; QUINTERO GONZÁLEZ, J.: «La Carraca y La Habana», *Revista de Historia Naval*, núm. 93 (2006), 57-66.

(36) ANC, RR OO 1777-1779, caja 2209/n. 9 y 2.210/n. 15, Castejón a Alburquerque, SI 16/09/1776 y 15/09/1778; GIL VICENT, V.: «El artesanado en el siglo XVIII: los tejedores de cáñamo», en MESADO OLIVER, Norberto (ed.): *Burriana en su historia I*, Ajuntament de Burriana, Burriana, 1987, 301-314.

(37) ANC, Actas de la Junta Departamental (AJD), t. v, 09/07/1777.

Medidas de aislamiento de Gibraltar e incidencias de presas marítimas

El asedio de Gibraltar obligó a adoptar numerosas medidas dirigidas a estrangular el comercio de la colonia británica. Este objetivo exigió una gran presión sobre el tráfico mercantil de los neutrales –como holandeses y venecianos–, con el fin de que no introdujeran encubiertamente mercancías en el Peñón³⁸.

Como el comisario de matrículas de la provincia de Málaga manifestara dudas sobre las ventas hechas de embarcaciones fruto de presas recíprocas entre franceses e ingleses, se ordenó que cuando algún extranjero residente en España comprase estas embarcaciones y pidiera para ellas patente española de navegación, antes de obtenerla se declarara domiciliado y renunciara al fuero de transeúnte. Para formalizar tal diligencia, el interesado debía dar aviso al intendente o comisario de la matrícula y al gobernador de la plaza, quien lo incluiría en una lista de domiciliados y le daría patente como vasallo del rey³⁹.

En relación con el bloqueo que nos ocupa, España hubo de lidiar con un gran problema: el de las embarcaciones neutrales que navegaban con dobles despachos, según avisó el cónsul español en Marsella. Abusando de esta duplicidad, en caso de registro, los capitanes arrojaban al mar el despacho que podía perjudicarles. Por ello se detuvo y envió a puerto los buques neutrales sospechosos de ir a socorrer, con víveres u otros efectos, a Gibraltar⁴⁰. En este sentido, algunos barcos holandeses, raguseos y venecianos, procedentes de la misma Holanda, llegaron a Marsella con trigo y otros víveres para Gibraltar, pero no lograron su objetivo gracias a los jabeques españoles que, alertados de que sospecharan de los barcos venecianos en dirección a Lisboa o Génova, velaban por que el bloqueo del Peñón fuese efectivo, a pesar de que aquellos barcos llevaban dos despachos o pólizas diferentes⁴¹. Los oficiales de marina de las provincias también fueron alertados en ese sentido⁴². Para facilitar la resolución de juicios de presas y evitar las frecuentes consultas, se ordenó a

(38) ANC, RR OO 1777-1779, caja 2.210/18, Castejón a Albuquerque. SL 01/11/1779. En Cartagena había pocos comerciantes ingleses; a semejanza de Cádiz, abundaron más los irlandeses, asociados a algún francés. Este fue el caso de Reinaldo y Emiliano MacDonell, importadores de corcho y madera y exportadores de azúcar granadino y barrilla de Cartagena, relacionados con otros de Alicante. LARIO DE OÑATE, M.^a C.: *La colonia mercantil británica e irlandesa en Cádiz a finales del siglo XVIII*, Universidad de Cádiz, 2000, p. 170; FANNIN, S.: «Los MacDonnells de Boyle en Irlanda y de Cartagena en España», *Cartagena Histórica*, núm. 25 (2008), 25-34; LARIO DE OÑATE: «Irlandeses y británicos en Cádiz en el siglo XVIII», en VILLAR GARCÍA, M.B., y PEZZI CRISTÓBAL, P. (dirs.): *Los extranjeros en la España moderna I*, Ministerio de Ciencia, Madrid, 2003, 417-425.

(39) ANC, RR OO 1777-1779, caja 2.210/n. 18, Castejón a Albuquerque, SL 21/10/1779.

(40) El gobierno inglés fomentó y favoreció este abuso, para daño de España, en pro del comercio de sus súbditos, y España se precavio reconociendo embarcaciones, obligando a declarar equipajes y examinando papeles. *Ibidem*, caja 2.210/n. 26, Castejón a Albuquerque, SL 26/10/1779.

(41) *Ibidem*, caja 2.210/n. 18, Castejón a Albuquerque, SL 01/11/1779.

(42) *Ibidem*, caja 2.210/n. 17, Castejón a Albuquerque, M 02 y 13/7/1779.

oficiales de la Armada y corsarios reconocer bajeles amigos o neutrales y, a la menor sospecha, llevarlos al puerto más inmediato⁴³.

Carlos III rechazó la declaración de neutralidad de Dinamarca, pues el reino escandinavo, sin previo aviso a España –lo que contravenía la Ordenanza de 1 de julio de 1779–, suscribió un convenio con Gran Bretaña que consideraba contrabando destinar a Inglaterra maderas de construcción, pez, alquitrán, resina, cobre en planchas, lonas, jarcias, betas y demás materiales para equipar bajeles, excepto hierro en bruto y tablazón de pino. Carnes y pescados frescos o salados, trigo y otros granos, legumbres, aceite, vino y demás alimentos sí podían ser dirigidos a puertos o plazas, siempre que no estuvieran sitiadas ni bloqueadas⁴⁴.

Como colofón a este capítulo del contrabando, debemos señalar que también estuvieron implicados en él algunos comerciantes españoles que introducían productos ingleses simulando que los habían tomado en acciones de corso⁴⁵. Y es que las iniciativas particulares en este terreno fueron frecuentes durante estos años. Sirva como ejemplo el caso de Rafael Prats, vecino y matriculado de Ibiza que ofreció en 1781 armar en corso su jabeque *San Antonio de Padua*⁴⁶.

Fernández Duro resume así las acciones de corso durante el tercer sitio:

«... capturaron muchos bajeles de enemigos y neutrales y dieron caza, reconocieron o visitaron a los más de los buques presentados en el Estrecho, tarea que más pronto se dice que se ejecuta, y tan a conciencia desempeñada por los cruceros sueltos, que motivó observaciones de las potencias amigas, en cuyo obsequio se suavizó la rigidez, modificando la ordenanza de corso. De resultas pudieron pasar libremente los bajeles de bandera neutral, siempre que navegaran con intermediación a la costa de África desde la entrada a la salida, no dando motivo a fundadas sospechas por la fuga, o resistencia, o variación de rumbo, o por otras señales de correspondencia que se advirtieran en los buques enemigos o en la plaza»⁴⁷.

Medidas humanitarias

Se dispuso que los prisioneros ingleses remitidos a los puertos se llevaran tierra adentro y que, sin perjuicio de ponerlos bajo un régimen de estricta vigilancia, fueran asistidos con pan y prest o mantenimiento, como los soldados españoles. En cuanto a los marineros y soldados franceses, se previó admitir

(43) *Ibíd.*, caja 2.210/n. 20, Castejón a Albuquerque, 08/02/1779.

(44) ANC, RR OO 1780-1782, caja 2.211/n. 13, Castejón a Rojas, M 31/12/1780; CVP, t. xxxvii, nn. 403 y 413, Castejón a Rojas y Lángara, SI 13/08/1780 y M 31/12/1780.

(45) *Ibíd.*, caja 2.210/n. 15 y RR OO 1780-1782, caja 2.211/n. 10, Castejón a Albuquerque, P 05/02/1779 y M 04/02/1780.

(46) ANC, RR OO 1782-1783, caja 2.212/n. 14, Valdés a Albuquerque, A 13/05/1783. Para ilustrar todo lo relativo a presas es muy útil la información de poderes para su gestión por implicados, como matriculados y patrones de barcos, muchos de Baleares.

(47) FERNÁNDEZ DURO, C.: *Armada española VII*, Madrid, 1973 (ed. orig., 1896), p. 274.

en hospitales de España a los enfermos remitidos a los puertos desde las escuadras, a quienes se debía asistir como si de españoles se tratase. De lo gastado en unos y otros se debía llevar cuenta separada.

Otro viejo problema: las deserciones

La cantidad de deserciones durante la guerra anglo-española de 1779-1783 puso en grave aprieto a España. La indisciplina que ello evidenciaba contrastaba considerablemente con la disciplina que imperaba en las dotaciones de la Armada británica, y generó tensiones entre las autoridades de Madrid y las de Cartagena, pues aquellas entendían que estas últimas no hacían lo suficiente para resolver el problema. Ante la esterilidad de las sucesivas órdenes dadas para atajar las deserciones, hubo que endurecer notablemente las penas que castigaban esta conducta, de la que tantos perjuicios se seguían para el real servicio⁴⁸. Y así, se resolvió que todo individuo de mar que quedase en tierra a la salida de su buque de destino fuera condenado a cuatro años de trabajos forzados en el arsenal (con cadena, lo mismo que los presidiarios), pena que el reo podía conmutar en campañas de mar, pues no saldría del arsenal hasta liquidar su condena⁴⁹. Con todo, cuando navíos, jabeques y galeotas salieron del puerto, se quedaron en tierra trece marineros del navío *San Genaro*, diez de los jabeques *Mallorquín*, *Valenciano* y *Catalán*, y seis de las galeotas *San Carlos* y *San José*⁵⁰.

El ministro censuraba al comandante general no poner el celo necesario en combatir esta lacra, tan perjudicial y grave en las circunstancias de guerra en que se hallaba inmersa la Monarquía. Además, esta presunta dejadez contravenía las reales órdenes de 21 de octubre de 1777 y 14 de julio de 1778 en que lo acuciaba a reconvenir a los oficiales y detener a los desertores⁵¹ para escarmiento de la demás gente de mar. El 1 de diciembre de 1778 hacía extensiva la censura al intendente, a quien hacía responsable, junto con los ministros de las provincias, de hacer cumplir estas medidas punitivas. Una vez detenidos, los desertores debían ser enviados a los navíos *San Genaro* y *San Juan Bautista*, destinados al bloqueo de Gibraltar, y servir con grilletes durante la campaña, para quedar en el arsenal una vez concluida esta⁵². Buscando burlar estas medidas, muchos de estos desertores huyeron a puertos franceses.

(48) SAGARRA GAMAZO, A., y RUPÉREZ ALMAJANO, M.N.: «La deserción en la Marina española del siglo XVIII», *Revista de Historia Naval*, núm. 35 (1991), 63-76.

(49) ANC, RR OO 1777-1779, cajas 2209/n. 3 y 2.210/n. 22, Castejón a Alburquerque, 18/03/1776 y 11/06/1779.

(50) *Ibidem*, caja 2.210/n. 23, Castejón a Alburquerque, M/SI, 13 y 27/07/1779.

(51) Uno de ellos, Tomás Carratalá (y su hermano Martín como heredero), fue habilitado para cobrar 1.539 reales de haberes de marinero del navío *Constante*. Archivo Histórico Provincial de Murcia (AHPM), Notariado (Not.) 5696, f. 252, 1784, poder de Josefa Carratalá.

(52) ANC, RR OO 1777-1779, caja 2.210/n. 15, Castejón a Alburquerque, P 02/02/1779.

Primeras operaciones navales: aprestos y reparaciones

Antes de ocuparnos de la contribución de Cartagena al tercer sitio de Gibraltar, quisiéramos puntualizar que no fue esta la primera ocasión en que la base naval mediterránea participó en campañas u operaciones navales relevantes; en algún clásico de nuestra literatura podemos hallar antecedentes de estas tareas de apoyo⁵³. Así, José Cadalso incluye en *Cartas marruecas* varias referencias a Cartagena, una de ellas en relación con una llegada de tropas francesas que él sitúa a fines del siglo xvii. En 1779-1783, con motivo del asedio de Gibraltar y la conquista de Menorca⁵⁴, nuevas tropas francesas llegarían a la capital del departamento mediterráneo. Por su parte, Benito Pérez Galdós, en *Trafalgar*, se refirió a la salida desde Cartagena de la expedición española contra Argel de 1775, en la que participó don Alonso Gutiérrez de Cisniega, personaje ficticio de este «episodio nacional», así como a un posible bloqueo de Cartagena en 1805 –en línea con el de 1744-1746, durante la guerra del Asiento–, o al combate de 1798.

Entrando ya de lleno en la relación de Cartagena con el tercer sitio, señalemos que Juan de Lángara, jefe de una escuadra de bloqueo de Gibraltar, se refugió en Cartagena para reparar sus barcos⁵⁵, tras lo que fracasó en su intento de impedir la llegada al Peñón de la escuadra británica de Rodney, acción en la que perdió cinco navíos⁵⁶.

Desde el departamento del Mediterráneo también se contribuyó al bloqueo enviando auxilios a la escuadra encargada de ejecutarlo. Para ello se fletaron quince barcos, con efectos navales para Algeciras, donde se situó a gran parte de las tropas, o con cáñamo, brea y efectos para Cádiz; además, Tortosa o El Grao remitieron a su vez madera para Cartagena, adonde llegó asimismo leña proveniente de Ibiza (véase cuadro 2).

Para conducir con la mayor celeridad posible estos efectos al arsenal de Cádiz, se emplearon laúdes en parejas⁵⁷, por ser estas naves de mucho

(53) GÓMEZ VIZCAÍNO, J.A.: «El teniente general José de Rojas y Recaño Angulo, primer capitán general del departamento marítimo de Cartagena de Levante (1773-1790) (I)», *Revista de Historia Naval*, núm. 142, Madrid (2018), 59-93; ÍDEM: «El teniente general José de Rojas y Recaño Angulo, primer capitán general del departamento marítimo de Cartagena de Levante (II)», *ib.*, núm. 143, Madrid (2018), 35-68; ÍDEM: «El teniente general José de Rojas y Recaño Angulo, primer capitán general del departamento marítimo de Cartagena de Levante (y III)», *ib.*, núm.144, Madrid (2019), 61-76; CARLOS BOUTET, E. de: «La defensa de las costas del mar de Alborán en 1776 y los combates navales de Melilla y Trigonía», *Revista de Historia Naval*, núm. 146 (2019), 75-100.

(54) ALCAIDE YEBRA, J.A.: *La toma de Menorca (1782)*, La Espada y La Pluma, Madrid, 2004.

(55) FERNÁNDEZ DURO, p. 257; ANGUITA OLMEDO, C.: *La cuestión de Gibraltar. Orígenes del conflicto y propuestas de restitución, 1704-1900* (tesis doctoral), Universidad Complutense, Madrid, 1997, p. 305.

(56) En enero de 1780. Tras la pérdida de cinco o siete, en marzo de 1780 se previó la necesidad de dieciséis para el bloqueo (FERNÁNDEZ DURO, p. 271). A pesar de todos los esfuerzos, los ingleses consiguieron socorrer a Gibraltar e introducir en España sus géneros mediante buques neutrales.

(57) ANC, RR OO 1780-1782, caja 2.211/n. 12, Castejón a Alburquerque, M 14/7/1780.

andar. Los laúdes salían para barlovento, buscando el amparo de la escuadra de Luis de Córdoba, apostada en el estrecho de Gibraltar. No obstante, como debía evitarse embarcar géneros que pudieran averiarse al contacto con el agua de mar, se previno a los patrones que navegasen próximos a la costa, de manera que, si tropezaban con enemigos, pudieran tomar con tiempo algún fondeadero con defensas. Una vez retomada la navegación, debían ir tocando de puerto en puerto hasta Estepona, para adquirir noticias, y desde allí atravesar a Ceuta y continuar viaje hubiera calma o hubiera corriente, en cuyo caso corrían el riesgo de ser estrellados contra Punta Europa.

Cuadro 2. BARCOS FLETADOS DESDE CARTAGENA EN 1870-1873

<i>Fletamentos</i>	<i>1780</i>	<i>1781</i>	<i>1782</i>	<i>1.º sem. 1783</i>
Algeciras		2	6 con pertrechos	
Alfaques				1 con madera
Barcelona		1 por cáñamo		
Blanes			1 con madera	
Cabo Azohía		1 para servicio		
Cádiz	2 con pertrechos	4	7 con jarcia	1 con vino
Ceuta	1 con moros			
Cullera			1 con madera	
Ibiza	2 con leña			
Mahón			6 con víveres	
Málaga			1 con jarcia	
Mallorca	5 con pertrechos			
Rosas			10 con madera	6 con madera
S. Feliu Guíxols		1 por madera	1 con madera	
Tánger			1 con esclavos moros	
Tortosa		10 por madera	9 con madera	4 con madera
Vera	1 para esparto			
TOTAL	11	19	43	12

De los datos recogidos en el cuadro 2 se desprende que, a partir de 1781, desde Cartagena se envió predominantemente madera, aunque en 1782 se diera una mayor diversidad. La capital departamental fue a su vez receptora de grandes cantidades de madera procedente sobre todo de Cataluña, y expidió jarcia y pertrechos con destino a los puertos del estrecho de Gibraltar, los más implicados en el asedio. Durante el primer semestre de 1783, siguiendo la tendencia del año anterior, los envíos desde Cartagena continuaron centrados en el sitio de Gibraltar, mientras que en el segundo el eje de las labores de apoyo de la base naval fue la expedición contra Argel.

Las sucesivas acciones del sitio produjeron numerosos muertos⁵⁸. A las viudas de los caídos en el combate del cabo de Santa María (09/08/1780), librado entre la escuadra de Luis de Córdoba y la de lord Howe, almirante inglés, se les dio el equivalente al goce de inválidos, en cumplimiento del artículo 15 de la Ordenanza Adicional de 1 de julio de 1779 sobre presas hechas por bajeles de la Armada y socorro de viudas y huérfanos de muertos en combate⁵⁹. Así pues, la junta del departamento de Cádiz remitió relaciones de muertos y heridos en el combate⁶⁰, por lo que el rey ordenó que las tesorerías departamentales en que residieran los interesados asistieran en sus propios domicilios a las viudas, hijos o madres de oficiales y demás individuos muertos o heridos en tales combates, a quienes se concedió una pensión vitalicia equivalente a dos terceras partes del sueldo que gozaban sus maridos, padres o hijos, más dos pagas mensuales de gratificación por una sola vez, o bien una cantidad diaria, lo cual indica que el Montepío Militar gestionaba diversas modalidades de pensiones⁶¹ (véase cuadro 3). A los combatientes heridos o que quedaron inhábiles para el servicio se les reconoció el goce de inválidos de sus respectivas clases, con dos pagas de su sueldo mensual a los que fueron heridos graves y se habían restablecido para el servicio, y una sola a los heridos leves y contusos⁶².

Últimas acciones y Paz de Versalles

El fracaso del ataque de las baterías flotantes (13/09/1782) y la derrota en la batalla de Cabo Espartel (20/10/1782)⁶³ pusieron fin al tercer sitio de Gibraltar en febrero de 1783, pero la paz definitiva entre España e Inglaterra no se firmó hasta el 3 de septiembre de 1783, en París⁶⁴. En virtud de este

(58) El navío *Monarca* fue apresado por los ingleses, al igual que los miembros Alfonso Morales, guardián segundo; Lorenzo Pons, piloto práctico embarcado en el navío *San Genaro*, y Vicente Petroti, soldado de los Batallones de Marina, quienes fueron socorridos tras presentar su pasaporte. *Ibidem*, caja 2.211/n. 14, Castejón a Albuquerque, P 19/1/1781.

(59) *Ibidem*, caja 2.211/n. 16 y 2.214/n. 6, Castejón a Albuquerque y Rojas, A 16/1 y 18/5/1781 y 12/6/1784.

(60) CVP, t. XXXVII, n. 432, Castejón a Rojas, A 18/05/1781.

(61) ANC, RR OO 1782-1783, caja 2.212/15, 16, 18, Valdés a Albuquerque y Rojas, A 10/06/1783, 05 y 11/07/1783, SI 20/9/1783; G.^a DE RASILLA, M.C.: «El Montepío Militar. La asistencia social en el Ejército de la segunda mitad del siglo XVIII», *Revista de Historia Militar*, núm. 63 (1987), 123-160.

(62) CVP, t. XXXVII, n. 435, Castejón a Albuquerque, A 26/06/1781.

(63) «Presa de un convoy británico de 55 velas por D. Luis de Córdoba (1780)», *Revista de Historia Naval*, sec. Documento, núm. 44 (1994), 75-80; «Combate de Espartel (20 de octubre de 1782)», *ib.*, núm. 40 (1993), 95-104.

(64) HERNÁNDEZ SÁNCHEZ-BARBA, M.: «La Paz de 1783 y la misión de Bernardo del Campo en Londres», *Estudios de Historia Moderna*, vol. II (1952), 179-229. Del tratado se remitieron copias impresas al intendente y a nueve ministros de las provincias del departamento. ANC, RR OO 1782-1783, caja 2.212/n. 20, Valdés a Albuquerque, SL 04/11/1783.

tratado, conocido como de Versalles, Carlos III de España recuperó Florida y Menorca –bajo soberanía de Gran Bretaña desde el Tratado de Utrecht–, más Colonia del Sacramento y Fernando Poo-Annobon de manos de Portugal. Esta paz con Gran Bretaña duraría hasta 1796 (trece años), mientras que con Francia, con la que no se mantenían guerras desde 1721, se rompería en 1793 (guerra de la Convención), cuando el valido Godoy, quien dirigía la política exterior, fue arrastrado por la Revolución francesa.

A mediados de noviembre de 1783 era jefe de escuadra José Mazarredo, capitán de la compañía de guardiamarinas del departamento del Mediterráneo.

Problemas económicos

En abril de 1783, con la guerra aún por finalizar, el rey nombró secretario del despacho de Marina a Antonio Valdés Bazán, jefe de escuadra de la Armada⁶⁵. Para financiar el esfuerzo naval bélico hubo que emitir vales reales e incrementar la presión fiscal con la imposición de una contribución extraordinaria de guerra y otra de frutos civiles⁶⁶. Los apuros financieros obligaron asimismo a reducir gastos todo lo posible, lo que se tradujo en desarmes de navíos y en el despido de la maestranza que se había llevado a Cartagena procedente de las provincias del departamento. Así, una vez concluidas tanto la expedición de Menorca como el sitio de Gibraltar, se previno al comandante general el desarme de diez navíos de la escuadra del capitán general de la Armada que debían volver al departamento con la tropa y marinería de su dotación⁶⁷. Y el rey, aceptando la propuesta de la junta departamental, de acuerdo con la carta que el intendente le había dirigido el 12 de abril de 1783, determinó despedir a la maestranza de las provincias que trabajaba en el arsenal, cuyas vacantes ocuparon los operarios del país que se habían destacado a Algeciras⁶⁸.

El secretario de Marina envió al intendente Alburquerque tres ejemplares del decreto de 27 de noviembre de 1782 para que, en 1783, al importe de las contribuciones ordinarias, a repartir entre León y Castilla y los territorios de la Corona de Aragón, se sumase un tercio extra para subvenir a los gastos extraordinarios de guerra. Para llevarlo a efecto, se encargaba también a Alburquerque que se prestase el debido auxilio a los administradores y dependientes de Rentas en las tareas recaudatorias⁶⁹.

Floridablanca atendió los repetidos oficios del intendente en demanda de caudales para el departamento remitiéndolos al Ministerio de Hacienda. El

(65) *Ibíd.*, caja 2.212/13, Floridablanca a Alburquerque, P 11/4/1783.

(66) ANES, G.: «La contribución de frutos civiles entre los proyectos de Reforma Tributaria en la España del siglo XVIII», *Hacienda Pública Española*, núm. 27 (1974), 31-45.

(67) ANC, RR OO 1783-1784, caja 2.213/2, Valdés a Alburquerque, M 15/04/1783.

(68) ANC, RR OO 1782-1783, caja 2.212/13, Valdés a Alburquerque, A 29/04/1783.

(69) *Ibíd.*, caja 2.213/2, Castejón a Alburquerque, P 24/1/1783.

tesorero general dispuso que de Valencia se enviase a la tesorería de Cartagena un millón de reales de vellón, con lo que el total de los reales de vellón asignados al departamento sumaba 4.634.842. La cosa, sin embargo, no quedó ahí, pues se prometió incrementar aún más estos fondos para que cesasen las clamorosas protestas de la maestranza, cansada de quedar siempre postergada, a la hora de cobrar los atrasos, en favor de oficiales, miembros del Cuerpo de Ministerio y asentistas⁷⁰. Así pues, otros dos millones de reales fueron remitidos, ante la acumulación de atrasos en el abono de las pagas a oficiales, tropa y maestranza. De que se destinaran en efecto a este fin se hacía responsable al intendente, a quien se prohibía terminantemente que se aplicaran a cualquier otro objeto. De este modo, aquel hubo de derivar a todos los asentistas a la Tesorería General⁷¹ o Mayor, para que la del departamento quedase menos sobrecargada.

Los comandantes de los navíos *Fénix*, *Diligente*, *San Julián*, *Princesa*, *San Eugenio* y *Monarca* reclamaron el reintegro del descuento de un mes y días de gratificación de mesa, con motivo de haber recibido anticipada la de enero y febrero de 1780 en Cartagena, atendiendo a que el 16 de enero habían perdido su rancho como consecuencia del combate del cabo de Santa María con la escuadra inglesa del almirante Rodney. El teniente de navío Juan Pérez Monte reclamó por semejante pérdida y por el descuento de 6.000 reales de vellón que le ocasionó el naufragio de la fragata de su mando, la *Santa Rosa*, en la costa de Brest. El rey resolvió que a todos los comandantes de los referidos bajeles se les eximiera del descuento o se les reintegrara lo que se les hubiera descontado desde el día de su pérdida. Adicionalmente, el monarca dispuso que, desde ese momento, en caso de pérdida de bajeles de la Armada por combate o naufragio, y siempre que la conducta de los comandantes durante el trance hubiese sido aprobada en consejo de guerra, a aquellos no se les hiciera descuento alguno de lo que desde aquel día quedasen debiendo a la Real Hacienda por anticipación de mesa, a semejanza de lo que se practicaba con el asentista de víveres en tales circunstancias⁷².

Se apresó un convoy inglés y, según comunicó el marqués de Casa Tilly⁷³, comandante general interino y presidente de la junta departamental, los cabos de guardia de los bajeles de la escuadra instaron a la misma para que, en lugar de la única parte que se les había satisfecho en el primer reparto, por considerarlos meros artilleros de mar, se les abonase una y media, como a los timone-

(70) *Ibídem*, caja 2.213/2, Floridablanca a Albuquerque, P 11/4/1783. A partir de entonces, por añadidura, se procuró dar a sus operarios preferencia en dichos cobros.

(71) TORRES SÁNCHEZ, R.: *La llave de todos los tesoros. La Tesorería General de Carlos III*, Sílex, Madrid, 2012.

(72) ANC, RR OO 1782-1783, caja 2.212/14, Valdés a Francisco de Bances, A 03/05/1783.

(73) GÓMEZ VIZCAÍNO, J.A.: «El capitán general de la Armada Francisco Javier Everardo de Tilly y el departamento marítimo de Cartagena de Levante (1790-1792)», *Revista de Historia Naval*, núm. 148 (2020), 57-79.



Combate del cabo de Santa María. Museo Naval, MNM 2357

les y gavieros. La junta resolvió que, teniendo los cabos de guardia el mismo sueldo que estas dos últimas clases, gozaban de una misma preferencia también en lo relativo a presas⁷⁴.

Cuadro 3. BENEFICIARIAS Y BENEFICIARIOS DE PENSIONES POR COMBATES

<i>Viuda o padre beneficiarios</i>	<i>Circunstancias</i>
Juana Company, Miguel Cánovas	Contramaestre, 14 / 09 / 1779, combate con la <i>Perla</i>
Teresa Roche, Andrés Janino	Contramaestre navío <i>S. Eugenio</i> , combate 16 / 01 / 1780
Catalina Clares, Ginés Cazorla	Primer guardián de la fragata <i>Santa Mónica</i>
Feliciana García, José García	Contramaestre y madre de Miguel, paje jabeque
María Corteza, Miguel Peña	Marinero galeota <i>Vigilante</i> , combate 07 / 09 / 1765
Antonio Sabater, Palma Mallorca	1 real diario por muerte de su hijo Antonio

Para cerrar este apartado de los apuros económicos, también debemos incluir la acumulación de pensiones a pagar (véase más arriba), que venían a sumarse a los débitos que se arrastraban de pensiones derivadas de combates muy anteriores.

(74) ANC, RR OO 1782-1783, caja 2.212/14, Bances a Albuquerque, SL 13/05/1783.

Construcciones navales y otras actividades complementarias

En el contexto de la guerra anglo-española, en el arsenal cartagenero se construyeron numerosos barcos; por ejemplo, seis lanchas⁷⁵ cuya fábrica se previno al intendente departamental. También se arbolaron y aparejaron otras seis, que se botaron en el arsenal⁷⁶. Las seis primeras quedaron concluidas el 24 de mayo, y se apremió por escrito al ingeniero comandante interino para que construyera cuanto antes otras ocho⁷⁷, de lo que se informó al intendente⁷⁸. Algunas de las lanchas bombarderas y cañoneras se construyeron en Mallorca. De aquí la importancia de la madera que se constata en los fletamentos de barcos hechos por el intendente de Cartagena (véase cuadro 2).

El rey aprobó asimismo el presupuesto para la construcción de un navío de 74 cañones, cuya fábrica, por real orden de 26 de marzo de 1782, asignó al astillero, incluidas arboladura, embarcaciones menores, cureñas y base. La junta remitió parte de los materiales el 26 de abril pero, considerando que la premura hacía imposible el acopio de los restantes materiales necesarios (especialmente maderas del país, arboladura y tablazón del norte, y herrajes y clavazón de Vizcaya), pidió dinero para comprar géneros y materiales e incentivar a los operarios aumentándoles los jornales consignados, reservando el resto para incluirlo en la consignación de 1783⁷⁹.

Las labores de carena del navío *Triunfante* se estaban demorando hasta lo indecible. Tal dilación respondía a la escasez de mano de obra, consecuencia de que mucha de la plantilla hubo de ser enviada a Algeciras. En vista de tamaña escasez de manos, el ingeniero comandante interino alegó que hasta el 24 o el 25 de junio no se concluiría con el *Triunfante* si no se trabajaba en festivo. Para colmo, otros dos navíos, más el jabeque *Gamo*, llegaron al arsenal, y la guerra no daba tregua. Llegados a este crítico estado, el ministro acució para que se recogiera cuanta maestranza hubiere en toda la costa del departamento (a excepción de Mallorca), no solo para rematar de una vez la carena, sino también para practicar las no menos apremiantes obras de habilitación en buques para que pudieran servir en la Armada⁸⁰.

Sin embargo, la lentitud en el ritmo de los trabajos de construcción naval no obedecía solo a la escasez de operarios; la indisciplina también era un factor a tener en cuenta. La facilidad con que se firmaban papeletas que permitían a los operarios ausentarse del arsenal contravenía la Ordenanza de

(75) *Ibídem*, caja 2.212/6, Castejón a Alburquerque, A 03/05/1782; CVP, t. XXXVIII, nn. 10/12.

(76) *Ibídem*, caja 2.212/6, Castejón a Alburquerque, A 07/06/1782.

(77) *Ibídem*, SI 25/06/1782.

(78) *Ibídem*, caja 2.212/7, Castejón a Alburquerque, SI 12/07/1782.

(79) *Ibídem*, caja 2.212/7, Castejón a Rojas, SI 06/09/1782.

(80) *Ibídem*, caja 2.211/26, Castejón a Alburquerque, A 10/05/1782. Esta maestranza sería luego despedida, como indicamos más arriba en otro apartado de este trabajo.

Arsenales y era opuesta a la deontología de contra maestros de construcción y capataces, garantes de que las maestranzas no abandonasen el trabajo hasta el toque de campana. Entre los deberes de contra maestros y capataces figuraba el de ser puntuales y constantes, para ejemplo y estímulo de los oficiales y demás empleados de sus brigadas, ejemplaridad que también debían observar los maestros mayores de fábricas y talleres. La lentitud y desidia en el trabajo demoraba desmesuradamente las obras y resultaba muy onerosa para la Real Hacienda, de manera que, para atajarlas, se prohibió taxativamente al ingeniero ausentarse del arsenal, salvo que algún servicio lo obligase a salir de él. Abundando en esta política de severidad, también se mandó que ni el comisario ni sus subalternos firmasen pases contra la Ordenanza y que si algún empleado, aun así, saliera del recinto, se cargase al ingeniero el haber del operario⁸¹.

Ordenó además el ministro que se comprasen en Cataluña 12.000 quintales de cañamo y 10.000 en Valencia; los 12.000 restantes hasta completar 34.000 se trajeron de Italia, en previsión de lo difícil que iba a ser acopiarlos en Cataluña y Valencia durante 1783. Estas compras para las atenciones de la fábrica de jarcia del arsenal, que se aprobaron el 13 de septiembre de 1782, obedecían a que los cosecheros, por lo general, agramaban el cañamo a ratos perdidos, únicamente cuando cesaban sus labores e industrias. Así las cosas, para que los fabricantes de lienzos y otros artesanos de este género no careciesen del necesario para sus manufacturas, se encargó de su provisión a Juan Bautista Rosi, quien envió las primeras partidas en enero de 1783 y se obligó a completar el montante antes de julio⁸².

Los imperativos bélicos dieron lugar a algunas innovaciones. Por ejemplo, se envió al subinspector del arsenal Manuel Travieso el diseño de un cañón de a 12 onzas de bala para que procediese a su fábrica, para lo que se fundieron los pedreros y se hicieron las oportunas cureñas con sus correspondientes herrajes, bragueros y palanquines guarnecidos⁸³. Las baterías flotantes se construyeron en Cádiz. El defectuoso diseño de D'Arçon fue una de las causas de su fracaso, pero la descoordinación entre los jefes contribuyó a este en no menor medida⁸⁴.

El marqués de Casa Tilly y Francisco Rovira, comisario general, propusieron aumentar el número de maestros en el Cuerpo de Artillería, cuya plantilla estaba previsto duplicar, por lo que se nombraron en cada una de sus escuelas de instrucción tres condestables o cabos con doble prest durante su comisión, homologándolos así a los dedicados al dibujo⁸⁵.

(81) *Ibíd.*, caja 2.212/3, Castejón a Alburquerque, SI 08/10/1782.

(82) *Ibíd.*, caja 2.212/8, Castejón a Rojas, SI 01/10/1782.

(83) ANC, RR OO 1783-1784, caja 2.213/1, Castejón a Alburquerque, P 27/01/1783.

(84) MONTOJO TORRONTEGUI, V.: *De re militari*, Sucesores de Rivadeneyra, Madrid, 1933, pp. 83-84.

(85) ANC, RR OO 1782-1783, caja 2.212/15, Valdés a Alburquerque, A 03/06/01783.

Asientos y tesorería

Se renovaron asientos de provisiones. Incluso se concluyó uno de arboladura y tablonería de pino del norte –para los tres arsenales de Cádiz, Ferrol y Cartagena, lo que muestra su interconexión– con Carlos María Moradei y Compañía, del Comercio de Madrid⁸⁶.

La actividad naval generada por la guerra incidió en Cartagena y otras poblaciones con grupos de maestros pañeros importantes; entre ellas figuran Alcoy (Reino de Valencia), Lorca y Villar del Río (Córdoba), que merced a su tupido tejido comercial e industrial suscribieron contratos o asientos de provisión con Intendencia de Marina o Provisión de Víveres⁸⁷.

También se firmaron asientos con comerciantes de Cartagena como Francisco Vila, catalán, a quien en 1779 le fue contratada madera de pino de Cuenca y víveres y vestuario para los presidiarios y vagos del arsenal, cuyas condiciones y precios se recogieron en un expediente, o Baltasar Rebufat, natural de Marsella; o con Catalina Duvié, viuda del marsellés Juan Jaime Lion, para cáñamo de Bolonia. Se recurrió a artesanos maestros pañeros de Alcoy, a tejedores de Palma de Mallorca, a un vecino de Totana para brea; en 1780, a un maestro herrero de Cartagena y a fabricantes de paños de Lorca, Villa del Río y Alcoy, más un maestro sastre de Cartagena (cuadro 4).

Cuadro 4. ASENTISTAS O CONTRATISTAS PROVEEDORES DE LA MARINA EN CARTAGENA (1779-80)

<i>Fecha</i>	<i>Asentista</i>	<i>Vecindad</i>	<i>Cantidad</i>	<i>Producto</i>	<i>Precio reales</i>	<i>AHNC, Not.</i>
07/01/1779	Francisco Vila, catalán	Cartagena		víveres		6069, f. 273
01/02/1779	Catalina Duvié francesa	Cartagena	4.500 quint.	cáñamo	171/1	6069, f. 286
09/02/1779	Francisco Cantó	Alcoy		vestuario	23/1 vara	6069, f. 290
05/06/1779	Guillermo Miró	Mallorca		lanillas		6069, f. 417
21/10/1779	Sebastián Cano	Totana	1.500 quint.	brea	36/1	6069, f. 523
25/02/1780	Salvador Vitoria, herrero	Cartagena		clavazón	2/libra	6070, f. 54
08/05/1780	Manuel Millana y otros	Lorca	3.000 varas	paños	15/1 vara	6070, f. 89
08/05/1780	Francisco Cantó y otro	Alcoy	2.800 varas	paños	23/1	6070, f. 120
03/06/1780	Manuel J. Hernández	Villar Río	2.000 varas	paños	3/1	6070, f. 118
21/08/1780	Fco. García Alcaraz	Cartagena		corte ropa		6070, f. 213

El intendente envió a su debido tiempo una pormenorizada relación de los gastos realizados por la Tesorería de Marina a lo largo del conflicto, pero a poco se le pidió que remitiera otra desglosada por años, la cual debía abarcar los cuatro de la guerra y los tres precedentes, para deducir la diferencia entre uno y otro periodo en el caudal manejado por los tesoreros. El resultado fue el siguiente:

(86) ANC, RR OO 1777-1779, caja 2.210/n. 10, Castejón a Alburquerque, M 23/01/1778.

(87) TORRES SÁNCHEZ, R.: «Administración o asiento: la política estatal de suministros militares en la monarquía española del siglo XVIII», *Studia Historica. Historia Moderna*, núm. 35 (2013), 159-199.

Cuadro 5. RELACIÓN DE GASTOS DE LA TESORERÍA DE CARTAGENA POR AÑOS

1776	28.860.338 reales
1777	28.061.000 reales
1778	26.343.404,13 reales
1779	28.019.882,07 reales
1780	39.764.925,03 reales
1781	32.243.200,09 reales
1782	38.713.513,24 reales
TOTAL AÑOS GUERRA	138.741.521,09 reales

FUENTE: ANC, RR OO 1783-1784, caja 2.213/7, Valdés a Albuquerque, San Ildefonso, 12/09/1783.

Como se advierte, los gastos de tesorería crecieron de forma muy notoria en los años de la guerra, sobre todo en 1780 y 1782, cuando en 1778 se habían reducido.

El primer caudal entrado en la Tesorería de Marina se destinó a liquidar las deudas derivadas del equipamiento de los jabeques *Gamo*, *Catalán*, *Murciano*, *San Luis*, *San Sebastián*, *San Antonio*, *Lebrel* y *San Dimas*, y de las fragatas *Santa Rosa*, *Colón* y *Carmen*, a los que se aprontó para salir a la mar cuando el rey lo mandase. En caso de que el caudal no alcanzase para liquidar la deuda íntegramente, se ordenó compensarlo con un buen socorro, para lo que se dieron al capitán general las prevenciones oportunas.

Paños de pólvora

Una real orden dispuso forrar con planchas de plomo todos los paños de pólvora de los barcos. Las planchas estarían tiradas en los mismos arsenales y se afirmarían con clavos de cobre hechos en España. El ingeniero director fijaría unas medidas estándar de largo, grueso y ancho a las que tendrían que ajustarse todas. El diseño de esta medida era evitar los continuos baldeos del pañol para prevenir incendios y preservarlo al desembarcar la pólvora, baldeos cuya incesante repetición provocaba en la madera una concentración tal de humedad que, cuando los buques se carenaban, aquella terminaba pudriéndose⁸⁸.

Conclusiones

El tercer sitio de Gibraltar no solo implicó el bloqueo del Peñón por tropas y barcos españoles; además, llevó aparejado presas de barcos y personas y

(88) *Ibidem*, caja 2.213/5, Valdés a Rojas, SI 23/09/1783. Existen además escrituras de fletamentos contratados por la Intendencia de Marina de Cartagena que permiten ampliar y concretar esta información.

obligó a adoptar medidas de aislamiento comercial. En estas últimas, Cartagena tuvo una participación activa, al igual que en tareas de aprestos de barcos de guerra y envíos de pertrechos. Así, desde la capital departamental se fletaron barcos de transporte con destino a Algeciras y Cádiz, se construyeron buques y lanchas (Mallorca también colaboró en estos menesteres), o se transportó madera para hacerlo.

Para afrontar todo ello hubo que firmar contratos o asientos con comerciantes de Cartagena, Madrid, Valencia, Alicante, etc., y con artesanos o industriales como algunos grupos de maestros pañeros de Alcoy, Lorca, Villa del Río... Es decir que la implicación de Cartagena en la logística del asedio del Peñón tuvo una gran incidencia en la coyuntura económica.

En otro orden de cosas, los marinos militares españoles que participaron en la guerra tuvieron ocasión de adquirir experiencia no solo en el Mediterráneo, sino también en el Atlántico, América o Filipinas, pues el conflicto se extendió geográficamente. También se sentaron las bases de la coordinación interdepartamental, con la correspondiente interacción entre marinos de distintos departamentos; y algo parecido aconteció entre los contratistas o asentistas, que para atender a los obligaciones contraídas hubieron de crear redes de intermediarios de largo alcance.

Bibliografía

- ALBEROLA ROMÁ, Armando: «Los ingenieros militares en el sitio de Gibraltar de 1727», *Revista de Historia Moderna*, núm. 22 (2004), 271-290.
- ALCAIDE YEBRA, José Antonio: *La toma de Menorca (1782)*, La Espada y La Pluma, Madrid, 2004.
- ANES, Gonzalo: «La contribución de frutos civiles entre los proyectos de Reforma Tributaria en la España del siglo XVIII», *Hacienda Pública Española*, núm. 27 (1974), 31-45.
- ANGUITA OLMEDO, Concepción: *La cuestión de Gibraltar. Orígenes del conflicto y propuestas de restitución, 1704-1900* (tesis doctoral), Universidad Complutense de Madrid, 1997.
- BERNAOLA MARTÍN, Íñigo: «Guerra naval y diplomacia: José de Mazarredo», *Revista de Historia Naval*, núm. 131 (2015), 9-38.
- BLANCO NÚÑEZ, José M.^a: «La Real Armada», en IGLESIAS CANO, M.^a Carmen (coord.): *Historia militar de España III-3. Los Borbones*, Laberinto, Madrid, 2014, 303-324.
- : «Táctica y acciones navales», *ibídem*.
- BONILLA, Heraclio: «Las comunidades indias y Tupac Amaru», *Anuario de Historia Regional y de las Fronteras*, vol. 4, núm. 1 (1998), 259-294.
- CALDERÓN QUIJANO, José Antonio, y CALDERÓN BENJUMEA, José Antonio: «Gibraltar en el siglo XVIII», *Almoraima. Revista de Estudios Campogibraltares*, núm. 7 (1992), 45-66.
- CHARTRAND, René: *Gibraltar 1779-1783. The Great Siege*, Osprey Publishing, Oxford, 2006.
- CARLOS BOUTET, Enrique de: «La defensa de las costas del mar de Alborán en 1776 y los combates navales de Melilla y Trigonía», *Revista de Historia Naval*, núm. 146 (2019), 75-100.
- CARMONA PORTILLO, Antonio: «Acción conjunta mar y tierra para levantar un cerco en los años finales del siglo XVIII», *Revista Universitaria de Historia Militar*, vol. 11, núm. 4 (2013), 154-173.
- CHÁVEZ, Thomas E.: «Vender cara la victoria al enemigo. España, el escenario europeo y la independencia de Estados Unidos», *Espacio, Tiempo y Forma. Serie IV: Historia Moderna*, núm. 14 (2001), 545-562.
- CONROTTE, Manuel: *La intervención de España en la independencia de los Estados Unidos de América del Norte*, Madrid, 1920.

- CRESPI, Liliana: «En busca de un enclave esclavista. La expedición colonizadora a las islas de Fernando Poo y Annobon en Guinea Ecuatorial (1778-1782)», *Estudios Históricos. Revista Académica Digital*, núm. 4, 2010.
- FANNIN, Samuel: «Los MacDonnells de Boyle en Irlanda y de Cartagena en España», *Cartagena Histórica*, núm. 25 (2008), 25-34.
- FÉ CANTÓ, Luis: «El corso magrebí en España en los años centrales del siglo XVIII», *Clío y Crimen: Revista del Centro de Historia del Crimen de Durango*, núm. 11 (2014), 209-226.
- FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *Armada española VII*, Madrid, 1973 (ed. orig., 1896).
- GARCÍA DE RASILLA, M.^a Carmen: «El Montepío Militar. La asistencia social en el Ejército de la segunda mitad del siglo XVIII», *Revista de Historia Militar*, núm. 63 (1987), 123-160.
- GIL VICENT, Vicente: «El artesanado en el siglo XVIII: los tejedores de cáñamo», en MESADO OLIVER, Norberto (ed.): *Burriana en su historia I*, Ajuntament de Borriana, Burriana, 1987, 301-314.
- GÓMEZ VIZCAÍNO, Juan Antonio: «El teniente general José de Rojas y Recaño Angulo, primer capitán general del departamento marítimo de Cartagena de Levante (1773-1790) (I)», *Revista de Historia Naval*, núm. 142, Madrid (2018), 59-93.
- : — (II), *ib.*, núm. 143, Madrid (2018), 35-68.
- : — (y III), *ib.*, núm. 144, Madrid (2019), 61-76.
- : «El capitán general de la armada Francisco Javier Everardo de Tilly y el departamento marítimo de Cartagena de Levante (1790-1792)», *ib.*, núm. 148 (2020), 57-79.
- HERNÁNDEZ FRANCO, Juan: *La gestión política y el pensamiento reformista del conde de Floridablanca II*, Universidad de Murcia, Murcia, 2008.
- HERNÁNDEZ SÁNCHEZ-BARBA, Mario: «La Paz de 1783 y la misión de Bernardo del Campo en Londres», *Estudios de Historia Moderna*, vol. II (1952), 179-229.
- HOCES-GARCÍA, Alberto: «La Matrícula de Mar en el Departamento Marítimo de Cartagena durante el siglo XVIII: una complicada aplicación», *Mediterranea. Ricerche Storiche*, núm. 35 (2015).
- LARIO DE OÑATE, M.^a Carmen: *La colonia mercantil británica e irlandesa en Cádiz a finales del siglo XVIII*, Universidad de Cádiz, Cádiz, 2000.
- : «Irlandeses y británicos en Cádiz en el siglo XVIII», en VILLAR GARCÍA, M.^a Begoña, y PEZZI CRISTÓBAL, Pilar (dirs.): *Los extranjeros en la España moderna I*, Ministerio de Ciencia, Madrid, 2003, 417-425.
- MACKESY, Piers: *The War for America*, University of Nebraska Press, Lincoln, 1992.
- MARÍ PUIG, Amador: «Cors i comerç a Menorca», en LÓPEZ NADAL, Gonçal Artur (ed.): *El comerç alternatiu, corsarisme i contraban (ss. XV-XVIII)*, Institut d'Estudis Balearics, Palma, 1990, 189-200.
- MARTÍN CORRALES, Eloy: «Aproximación al estudio del corsarismo español en el litoral norte-africano en el siglo XVIII», *Aldaba: Revista del Centro Asociado a la UNED de Melilla*, núm. 9 (1987), 25-40.
- MARTÍNEZ SHAW, Carlos: «Participación de la Armada española en la Guerra de la Independencia de los Estados Unidos», *Revista de Historia Naval*, núm. 10 (1985), 75-80.
- MERINO NAVARRO, José Patricio: *La Armada española en el siglo XVIII*, FUE, Madrid, 1981.
- MONTOJO TORRONTGUEI, Vicente: *De re militari*, Sucesores de Rivadeneira, Madrid, 1933.
- MUÑOZ MARTÍN, Antonio: «Una flecha para un mar ilustrado. Una aproximación a la guerra naval en el Mediterráneo durante la segunda mitad del siglo XVIII a través del jabeque *Atrevido*», *Drassana*, núm. 30 (2022), 34-58.
- NADAL DE UHLER, Manuel: «Corsarios menorquines en el siglo XVIII», *Revista General de Marina*, núm. 268 (2015), 409-418.
- NADAL FARRERAS, J.: *Comercio exterior con Gran Bretaña (1777-1914)*, Instituto de Estudios Fiscales, Madrid, 1978.
- PEÑA BLANCO, Joaquín G.: *La Real Armada contra la Royal Navy. La Armada española en el frente europeo de la independencia de Estados Unidos*, EAS, Alicante, 2020.
- PÉREZ-CRESPO MUÑOZ, M.^a Teresa: *El Arsenal de Cartagena en el siglo XVIII*, Editorial Naval, Madrid, 1992.
- PERNÍA PALLARÉS, M.^a Luisa: «José de Gálvez (1720-1787): malagueño y Ministro Universal de Indias», *Péndulo*, núm. 24 (2013), 194-246.

EL TERCER SITIO DE GIBRALTAR DESDE LA BASE NAVAL DE CARTAGENA

- PERONA TOMÁS, Dionisio A.: *Los orígenes del Ministerio de Marina*, Ministerio de Defensa, Madrid, 1999.
- PRADELLS NADAL, Jesús: *Diplomacia y comercio*, Universidad de Alicante, 1992.
- QUINTERO GONZÁLEZ, José: «La Carraca y La Habana», *Revista de Historia Naval*, núm. 93 (2006), 57-66.
- : «Betunes para La Carraca», *ib.*, núm. 96 (2007), 87-96.
- QUINTERO SARAVIA, Gonzalo: *Bernardo de Gálvez y América a finales del siglo XVIII* (tesis doctoral), Universidad Complutense, Madrid, 2015.
- RODRÍGUEZ CASADO, Vicente: «Política exterior de Carlos III en torno al problema indiano», *Revista de Indias*, núm. 16 (1944), Sevilla, 254-258.
- SÁEZ RODRÍGUEZ, Ángel J.: *La campaña de Gibraltar, 1779-1783*, Almena Ediciones, Madrid, 2008.
- SAGARRA GAMAZO, Adelaida, y RUPÉREZ ALMAJANO, M.^a Nieves: «La desertión en la Marina española del siglo XVIII», *Revista de Historia Naval*, núm. 35 (1991), 63-76.
- SÁNCHEZ BAENA, Juan José, y CHAÍN NAVARRO, Celia: «El Patrimonio Histórico Documental de la Armada y su difusión en la sociedad del conocimiento», *Patrimonio Cultural y Derecho*, núm. 13 (2009), 247-264.
- TÉLLEZ ALARCIA, Diego: *La manzana de la discordia. Historia de la Colonia del Sacramento desde la fundación portuguesa hasta la conquista definitiva por los españoles*, Rubeo, Madrid, 2008.
- TORRES SÁNCHEZ, Rafael: «La política de abastecimiento de cáñamo a la Armada en la segunda mitad del siglo XVIII», *Revista de Historia Naval*, núm. 116 (2012), 47-72.
- : *La llave de todos los tesoros. La Tesorería General de Carlos III*, Sílex, Madrid, 2012.
- : «Administración o asiento: la política estatal de suministros militares en la monarquía española del siglo XVIII», *Studia Historica. Historia Moderna*, núm. 35 (2013), 159-199.
- YELA UTRILLA, Juan Francisco: *España ante la independencia de los Estados Unidos* (2 vols.), Istmo, Lérida, 1988 (ed. orig., 1925).

INFORMACIÓN DE INTERÉS PARA LOS LECTORES

La edición electrónica de la REVISTA puede consultarse libremente en Internet en la página web de la BIBLIOTECA VIRTUAL DE DEFENSA:

<http://bibliotecavirtualdefensa.es>

En ella se encuentra íntegra desde su primer número (publicado en 1983), en formato PDF (Hemeroteca > Publicaciones periódicas > R > Revista de historia naval):

http://bibliotecavirtualdefensa.es/BVMDefensa/i18n/publicaciones/numeros_por_mes.cmd?idPublicacion=86

Esta página permite además hacer búsquedas por texto libre en la siguiente aplicación (Página de inicio > Consulta > Búsqueda):

<http://bibliotecavirtualdefensa.es/BVMDefensa/i18n/consulta/busqueda.cmd>

Para ello se aconseja seguir el siguiente: **Método de búsqueda**

- 1) Escribir texto a buscar en «Búsqueda general» (si es una expresión exacta de varias palabras, entrecomillarlas).
- 2) Marcar la casilla «Buscar en el texto completo».
- 3) Pulsar el botón «Buscar».
- 4) En la columna de la izquierda, seleccionar «Revista de historia naval» para filtrar solamente los resultados de esta publicación. Los resultados que aparecen a la derecha pueden obtenerse directamente en PDF.

La REVISTA puede consultarse también en las siguientes direcciones:

INTERNET DE LA ARMADA (MAR DIGITAL > REVISTA Y BOLETINES > REVISTA DE HISTORIA NAVAL > CATÁLOGO Revista):

<http://www.armada.mde.es>

INTERNET DE PUBLICACIONES DEL MINISTERIO DE DEFENSA (Revistas > Revista de Historia Naval):

<https://publicaciones.defensa.gob.es>