

**INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL**  
**XLVIII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA**



**EXPEDICIONES NAVALES**  
**ESPAÑOLAS EN EL SIGLO XVIII**

**CICLO DE CONFERENCIAS - MARZO 2014**  
**CUADERNO MONOGRÁFICO N.º 69**  
**MADRID, 2014**



**MINISTERIO DE DEFENSA**

**INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL**

**XLVIII JORNADAS  
DE HISTORIA MARÍTIMA**

**EXPEDICIONES NAVALES  
ESPAÑOLAS EN EL SIGLO XVIII**



**CICLO DE CONFERENCIAS - MARZO 2014  
CUADERNO MONOGRÁFICO NÚM. 69  
MADRID, 2014**

CUBIERTA: Combate del navío *Glorioso* con el navío británico *Darmouth* (19 de octubre de 1747). Ángel Cortellini Sánchez (1858-1912). Óleo sobre lienzo, 42 x 72 cm. Museo Naval de Madrid

DIRECCIÓN Y ADMINISTRACIÓN:

Instituto de Historia y Cultura Naval.  
Juan de Mena, 1, 1.ª planta.  
28071 Madrid (España).  
Teléfono: 91 379 50 50 / 91 312 44 27  
Fax: 91 379 59 45.  
C/e: ihcn@fn.mde.es/msanes4@fn.mde.es

CATÁLOGO GENERAL DE PUBLICACIONES OFICIALES

<http://publicacionesoficiales.boe.es/>

EDITA:



© Autores y editor, 2014.

NIPO: 083-14-237-0 (edición en papel)

ISBN: 978-84-9091-008-5 (edición en papel)

Depósito legal: M. 3348-2014

Imprime: Imprenta del Cuartel General de la Armada

Tirada: 300 ejemplares

Fecha de edición: diciembre 2014

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

NIPO: 083-14-238-6 (edición en línea)

Las opiniones emitidas en esta publicación son de la exclusiva responsabilidad del autor de las mismas. Los derechos de explotación de esta obra están amparados por la Ley de la Propiedad Intelectual. Ninguna de las partes de la misma puede ser reproducida, almacenada ni transmitida en ninguna forma ni por medio alguno, electrónico, mecánico o de grabación, incluido fotocopias, o por cualquier otra forma, sin permiso previo, expreso y por escrito de los titulares del © *Copyright*.



En esta edición se ha utilizado papel 100% reciclado libre de cloro.

El siglo XVIII español, que tantas situaciones controvertidas comporta, es sin lugar a dudas un siglo naval en el que las expediciones marítimas alcanzan esencial protagonismo. De aquí que esta revisión histórica que el Instituto de Historia y Cultura Naval propone en sus Jornadas tenga muy en cuenta este denodado y a veces desconocido esfuerzo y voluntad de proyección exterior.

Distintos escenarios se contemplan en este planteamiento y diversas consecuencias o deducciones podrán extraerse de estas conferencias que, fieles a su normativa, tratan de ilustrar y de ser un fiel reflejo de la realidad histórica española, así como abrir un amplio campo de análisis y debate.

José Antonio GONZÁLEZ CARRIÓN  
Contralmirante-Director  
del Instituto de Historia y Cultura Naval

La REVISTA DE HISTORIA NAVAL es una publicación periódica trimestral del Ministerio de Defensa, publicada por el Instituto de Historia y Cultura Naval, centro radicado en el Cuartel General de la Armada en Madrid, cuyo primer número salió en el mes de julio de 1983. Recoge y difunde principalmente los trabajos promovidos por el Instituto y realizados para él, procediendo a su difusión por círculos concéntricos, que abarcan todo el ámbito de la Armada, de otras armadas extranjeras, de la Universidad y de otras instituciones culturales y científicas, nacionales y extranjeras. Los autores provienen de la misma Armada, de las cátedras de especialidades técnicas y de las ciencias más heterogéneas.

La REVISTA DE HISTORIA NAVAL nació pues de una necesidad que justificaba de algún modo la misión del Instituto. Y con unos objetivos muy claros, ser «el instrumento para, en el seno de la Armada, fomentar la conciencia marítima nacional y el culto a nuestras tradiciones». Por ello, el Instituto tiene el doble carácter de centro de estudios documentales y de investigación histórica y de servicio de difusión cultural.

El Instituto pretende cuidar con el mayor empeño la difusión de nuestra historia militar, especialmente la naval —marítima si se quiere dar mayor amplitud al término—, en los aspectos que convenga para el mejor conocimiento de la Armada y de cuantas disciplinas teóricas y prácticas conforman el arte militar.

Consecuentemente la REVISTA acoge no solamente a todo el personal de la Armada española, militar y civil, sino también al de las otras Marinas, mercante, pesquera y deportiva. Asimismo recoge trabajos de estudiosos militares y civiles, nacionales y extranjeros.

Con este propósito se invita a colaborar a cuantos escritores, españoles y extranjeros, civiles y militares, gusten, por profesión o afición, tratar sobre temas de historia militar, en la seguridad de que serán muy gustosamente recibidos siempre que reúnan unos requisitos mínimos de corrección literaria, erudición y originalidad fundamentados en reconocidas fuentes documentales o bibliográficas.

## SUMARIO

	Págs.
<i>Apertura</i> , por el director del Órgano de Historia y Cultura Naval, CA José Antonio González Carrión .....	7
<i>La Marina a la conquista de Italia (1734-1735)</i> , por Agustín González Enciso .....	15
<i>Política naval y movilización de recursos para la defensa colonial al inicio de la Guerra de la Oreja de Jenkins (1739-1740)</i> , por María Baudot Monroy .....	37
<i>La expedición del conde de Argelejos a Fernando Poo, primera presencia española en el golfo de Guinea</i> , por José Cervera Pery .....	63
<i>Logística y abastecimiento en la conquista naval de Menorca (1781-1782)</i> , por Rafael Torres Sánchez .....	73
<i>La Armada en Filipinas (1765-1784)</i> , por Carlos Martínez Shaw ....	93

**CUADERNOS MONOGRÁFICOS DEL INSTITUTO  
DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL**

- 1.—I JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA (Agotado)  
*ESPAÑA Y EL ULTRAMAR HISPÁNICO HASTA LA ILUSTRACIÓN*
- 2.—II JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA (Agotado)  
*LA MARINA DE LA ILUSTRACIÓN*
- 3.—SIMPOSIO HISPANO-BRITÁNICO (Agotado)  
*LA GRAN ARMADA*
- 4.—III JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA (Agotado)  
*LA ESPAÑA MARÍTIMA DEL SIGLO XIX (I)*
- 5.—IV JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA (Agotado)  
*LA ESPAÑA MARÍTIMA DEL SIGLO XIX (II)*
- 6.—*FERNÁNDEZ DURO* (Agotado)
- 7.—*ANTEQUERA Y BOBADILLA* (Agotado)
- 8.—V JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA  
*LA MARINA ANTE EL 98.—ANTECEDENTES DE UN CONFLICTO*
- 9.—I JORNADAS DE POLÍTICA MARÍTIMA  
*LA POLÍTICA MARÍTIMA ESPAÑOLA Y SUS PROBLEMAS ACTUALES*
- 10.—*LA REVISTA GENERAL DE MARINA Y SU PROYECCIÓN HISTÓRICA*
- 11.—VI JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA  
*LA MARINA ANTE EL 98.—GÉNESIS Y DESARROLLO DEL CONFLICTO*
- 12.—*MAQUINISTAS DE LA ARMADA (1850-1990)*
- 13.—I JORNADAS DE HISTORIOGRAFÍA  
*CASTILLA Y AMÉRICA EN LAS PUBLICACIONES DE LA ARMADA (I)*
- 14.—II JORNADAS DE HISTORIOGRAFÍA  
*CASTILLA Y AMÉRICA EN LAS PUBLICACIONES DE LA ARMADA (II)*
- 15.—VII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA  
*POLÍTICA ESPAÑOLA Y POLÍTICA NAVAL TRAS EL DESASTRE (1900-1914)*
- 16.—*EL BRIGADIER GONZÁLEZ HONTORIA*
- 17.—VIII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA  
*EL ALMIRANTE LOBO. DIMENSIÓN HUMANA Y PROYECCIÓN HISTÓRICA*
- 18.—*EL MUSEO NAVAL EN SU BICENTENARIO, 1992* (Agotado)
- 19.—*EL CASTILLO DE SAN LORENZO DEL PUNTALEA EN LA HISTORIA DE CÁDIZ*
- 20.—IX JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA  
*DESPUÉS DE LA GRAN ARMADA.—LA HISTORIA DESCONOCIDA (1588-16...)*
- 21.—CICLO DE CONFERENCIAS (Agotado)  
*LA ESCUELA NAVAL MILITAR EN EL CINCUENTENARIO DE SU TRASLADO*
- 22.—CICLO DE CONFERENCIAS (Agotado)  
*MÉNDEZ NÚÑEZ Y SU PROYECCIÓN HISTÓRICA*
- 23.—CICLO DE CONFERENCIAS  
*LA ORDEN DE MALTA, LA MAR Y LA ARMADA ESPAÑOLA*
- 24.—XI JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA  
*MARTÍN FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, EL MARINO HISTORIADOR (1765-1844)*
- 25.—XII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA  
*DON ANTONIO DE ULLOA, MARINO Y CIEN-TÍFICO*
- 26.—XIII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA  
*ÁLVARO DE MENDANA: EL PACÍFICO Y SU DIMENSIÓN HISTÓRICA*
- 27.—CURSOS DE VERANO DE LA UNIVERSIDAD COMPLUTENSE DE MADRID (Agotado)  
*MEDIDAS DE LOS NAVÍOS DE LA JORNADA DE INGLATERRA*
- 28.—XIV JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA  
*D. JUAN JOSÉ NAVARRO, MARQUÉS DE LA VICTORIA, EN LA ESPAÑA DE SU TIEMPO*
- 29.—XV JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA  
*FERROL EN LA ESTRATEGIA MARÍTIMA DEL SIGLO XIX*
- 30.—XVI JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA  
*ASPECTOS NAVALES EN RELACIÓN CON LA CRISIS DE CUBA (1895-1898)*
- 31.—CICLO DE CONFERENCIAS—MAYO 1998  
*LA CRISIS ESPAÑOLA DEL 98: ASPECTOS NAVALES Y SOCIOLOGICOS*
- 32.—CICLO DE CONFERENCIAS.—OCTUBRE 1998  
*VISIONES DE ULTRAMAR: EL FRACASO DEL 98*
- 33.—*LA CARPINTERÍA Y LA INDUSTRIA NAVAL EN EL SIGLO XVIII*
- 34.—XIX JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA (Agotado)  
*HOMBRES Y ARMADAS EN EL REINADO DE CARLOS I*
- 35.—XX JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA (Agotado)  
*JUAN DE LA COSA*
- 36.—*LA ESCUADRA RUSA VENDIDA POR ALEJANDRO I A FERNANDO VII EN 1817*
- 37.—*LA ORDEN DE MALTA, LA MAR Y LA ARMADA*
- 38.—*TRAFALGAR*
- 39.—*LA CASA DE CONTRATACIÓN DE SEVILLA. APROXIMACIÓN A UN CENTENARIO (1503-2003)*
- 40.—*LOS VIRREYES MARINOS DE LA AMÉRICA HISPANA*
- 41.—*ARSENALES Y CONSTRUCCIÓN NAVAL EN EL SIGLO DE LAS ILUSTRACIONES*
- 42.—XXVII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA.  
*LA INSTITUCIÓN DEL ALMIRANTAZGO EN ESPAÑA*
- 43.—XXVIII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA  
*LA ÚLTIMA PROGRESIÓN DE LAS FRONTERAS HISPANAS EN ULTRAMAR Y SU DEFENSA*
- 44.—*LA GUERRA DE LA OREJA DE JENKINS (1739-1748)*
- 45.—*HISTORIA DE LA ARMADA ESPAÑOLA EN EL PRIMER TERCIO DEL S. XIX: IMPORTACIÓN VERSUS FOMENTO (1814-1835)*
- 46.—XXIX JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA  
*PIRATERÍA Y CORSO EN LA EDAD MODERNA*
- 47.—XXX JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA  
*ANTECEDENTES BÉLICOS NAVALES DE TRAFALGAR*
- 48.—XXXI JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA  
*EL COMBATE DE TRAFALGAR*
- 49.—*CRUCEROS DE COMBATE EN ACCIÓN*
- 50.—*V CENTENARIO DEL FALLECIMIENTO DE CRISTÓBAL COLÓN*
- 51.—XXXII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA.  
*DESPUÉS DE TRAFALGAR*
- 52.—XXXIII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA.  
*EL COMERCIO MARÍTIMO ULTRAMARINO*
- 53.—*VICENTE YAÑEZ PINZÓN Y LA CARABELA SAN BENITO (EN PREENSA)*
- 54.—XXXV JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA.  
*LA ARMADA Y SUS HOMBRES EN UN MOMENTO DE TRANSICIÓN*
- 55.—XXXVI JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA.  
*LA MARINA EN LA GUERRA DE LA INDEPENDENCIA (II)*
- 56.—III JORNADAS DE HISTORIOGRAFÍA NAVAL  
*LA HISTORIOGRAFÍA DE LA MARINA ESPAÑOLA*
- 57.—XXXVII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA.  
*PLAN FERRANDIZ: PODER NAVAL Y PODER MARÍTIMO*
- 58.—XXXVII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA.  
*V CENTENARIO DEL NACIMIENTO DE ANDRÉS DE URDANETA*
- 59.—XXXVI Y XXVIII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA.  
*LA MARINA EN LA GUERRA DE LA INDEPENDENCIA II Y III*
- 60.—XXXIX JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA.  
*JOSÉ DE MAZARREDO Y SALAZAR*
- 61.—XLI JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA.  
*LA EXPULSIÓN DE LOS MORISCOS Y LA ACTIVIDAD DE LOS CORSARIOS NOROCCIDENTALES*
- 62.—XL JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA.  
*LA PROTECCIÓN DEL PATRIMONIO SUMERGIDO*
- 63.—XLII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA.  
*LA ORDEN DE MALTA, LA MAR Y LA ARMADA (III)*
- 64.—XLIII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA.  
*LA EMANCIPACIÓN DE AMÉRICA*
- 65.—XLIV JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA.  
*LA INDEPENDENCIA DE AMÉRICA ESPAÑOLA 1812-1828*
- 66.—XLV JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA.  
*ESPAÑA EN FILIPINAS*
- 67.—XLVI JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA.  
*V CENTENARIO DEL DESCUBRIMIENTO DEL MAR DEL SUR POR NÚÑEZ DE BALBOA*
- 68.—XLVII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA.  
*JORGE JUAN Y LA CIENCIA ILUSTRADA EN ESPAÑA*

**SUSCRIPCIONES:**

Para petición de la tarjeta de suscripción:  
INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL  
Juan de Mena, 1, 1.º - 28071 MADRID  
Teléf.: 91 312 44 27  
Fax: 91 379 59 45  
C/e: ihcn@fn.mde.es

**NÚMEROS SUELTOS:**

Para petición de números sueltos:  
La misma dirección que para las suscripciones. Además,  
Servicio de Publicaciones de la Armada (SPA)  
Juan de Mena, 1 28071 MADRID

# APERTURA

José Antonio GONZÁLEZ CARRIÓN  
Contralmirante-Director  
del Instituto de Historia y Cultura Naval

La historia política exterior de España presenta diferentes referencias en la acción terrestre desde coordenadas europeas, así como marítimas de base ultramarina. España, como otros países de la periferia de Europa, debe a ultramar una buena parte de su presencia en el panorama internacional y de su desarrollo histórico.

En este contexto, el mar, los barcos y los marinos han desempeñado tradicionalmente un importante papel y, en el caso de España, la Marina ha sido fundamental no solo para la formación y consolidación de su imperio ultramarino, sino también para su influencia en Europa.

Las expediciones navales españolas durante el siglo XVIII, tanto las meramente programadas como las efectivamente ejecutadas, constituyen un punto de inflexión en la historiografía naval. Ciertamente no hay claros rasgos distintivos entre las expediciones de colonización y asentamiento —más propias de los siglos anteriores—, las científicas y cartográficas —la época que nos ocupa fue prolífica en ellas— y las bélicas derivadas de pactos y alianzas cuyo contexto contemplan las diversas ponencias de estas Jornadas. En cualquier caso, la Marina se convierte entonces en instrumento de la política exterior de la Monarquía, y tanto las funciones bélicas como las coloniales o de prestigio se hallan todas ellas en íntima correlación.

En lo que al componente naval se refiere, la herencia dejada por Carlos II era objeto de preocupación más que de regocijo. Desde el punto de vista bélico, la segunda mitad del siglo XVIII había sido poco favorable para España, poseedora de muchas armadas nominales pero de muy pocos barcos efectivos. Frente a ellos, Francia e Inglaterra podían aportar flotas de grandes navíos de línea, de modo que en un enfrentamiento directo las posibilidades de éxito de la escuadra española eran mínimas.

Cierto es que el papel de la Marina consiste en crear las condiciones para la obtención del triunfo en tierra y no en producirlo ella directamente, pero las características del Estado español impedían renunciar a una marina, por más que se hubiese perdido toda esperanza de hacer de ella un arma decisiva. De ahí que los anales de la historia marítima del siglo XVIII no presenten ningún gran hecho de armas que pueda cimentar sólidamente su gloria, y que las realizaciones notables, con el advenimiento de la nueva dinastía, haya que buscarlas más en los terrenos de la exploración, la técnica, la ciencia y los avances cartográficos que en los estrictamente bélicos. Sin embargo, en este seminario se exponen acertadas puntualizaciones a esta aseveración, que seña-



lan cómo la Armada estuvo movilizada para la guerra durante todo el siglo, con actividades desarrolladas en el marco de distintos tipos de expediciones.

Durante el largo reinado de Felipe V se suceden multitud de guerras, muchas de ellas «emparentadas» —valga la palabra— entre sí y libradas en pro de los intereses de la dinastía, pero también se cuentan períodos de paz, pues tampoco se obvió la vía de los pactos y negociaciones, lo que se tradujo en tratados firmados con todas las potencias de Europa que apaciguaban temporalmente la agitación de la política exterior, que consumía fuertes sumas monetarias y desangraba al país por su coste en vidas humanas.

La conferencia que oirán seguidamente, «la Marina a la conquista de Italia», responde a la firmeza de Isabel de Farnesio, segunda esposa de Felipe V, en su aspiración de ver a su hijo el infante don Carlos gobernando los ducados de Parma, Toscana y Plasencia. Las negociaciones fueron laboriosas, pero la posesión de esos ducados dio lugar a una nueva contienda y a la malquerencia de los pueblos de Italia hacia austriacos y alemanes, a los que querían expulsar del país. Carlos sería reconocido después como rey de Nápoles y Sicilia por todas las potencias extranjeras, pero eso no será óbice para que España se comprometa otra vez en una lucha por Parma, Toscana y Plasencia, que ahora pasan al infante Felipe. La Marina representará un papel preeminente en todo ello.

En las guerras que mantiene España con Inglaterra, como la de la Oreja de Jenkins (1739-1748), se dirime la hegemonía en el mar Caribe. El principal objetivo de los ingleses en el área es apoderarse de alguna colonia española y mantener su tráfico privilegiado. Por eso Gran Bretaña desplazará a la cuenca caribeña a sus principales almirantes, Vernon y Anson, cuyas correrías y ataques, no obstante, no tienen siempre el efecto deseado. La movilización naval española para la defensa colonial es una exigencia impostergable. Y así, el Almirantazgo, creado en 1737 a imagen y semejanza de la institución homónima inglesa, en sus once años de vida fue un útil instrumento en manos del marqués de la Ensenada para las continuadas transformaciones de la Marina, y desde él se dictaron normas e instrucciones orgánicas para la indispensable cobertura naval que exigía la posición española, tanto en el Atlántico y el Caribe como en el Pacífico.

En 1778, la espinosa cuestión de los límites entre las colonias españolas y las portuguesas en la zona del Río de la Plata parece haber entrado en vías de solución. La isla de Santa Catalina y la de Río Grande pasan de manos españolas a la soberanía portuguesa, y las de Fernando Poo y Annobón, de manos portuguesas a la soberanía de España, que asimismo ve reconocido su derecho a comerciar y establecerse en las costas guineanas comprendidas entre la desembocadura de los ríos Níger y Gabón. Testimonialmente son ocupadas en ese año por el brigadier conde de Argelejo, a bordo de las fragatas Santa Catalina y Soledad, y aunque no se ocuparían efectivamente hasta bien entrado el siglo siguiente, cuando la colonización de África ya interesaba a las principales potencias europeas, merece la pena analizar esta voluntad de expansión, en la que la Marina va a desempeñar un papel esencial.

Con el primer rey de la nueva dinastía borbónica, Felipe V, España había perdido Gibraltar y Menorca. Habrá que esperar al reinado de Carlos III para que recupere la soberanía sobre la isla balear. La ocupación de Menorca había sido largamente planeada por el monarca y el conde de Floridablanca, quienes, tras asegurarse de que las tropas españolas serían bien acogidas por los menorquines, organizan en Cádiz una gran expedición naval de 50 navíos con 9.000 hombres a bordo, a los que se unirían también 16.000 soldados. Por deferencia hacia Francia, país aliado de España en virtud de los Pactos de Familia, Carlos III concede al duque de Crillon el mando de las tropas. Los ingleses se hacen fuertes en el castillo de San Felipe, pero no soportan las penalidades del sitio y se rinden. Las capitulaciones están sujetas a discusión, pero no cabe duda de que se trató de una expedición de alto rango.

Las peculiaridades de la colonización española en Filipinas, condicionada por la lejanía del archipiélago respecto de la Península, determinaron que en ella no existiese más plaza fuerte que Manila con su puerto y, más tarde, el arsenal de Cavite. Sin embargo, es fácil comprender los peligros y asechanzas que las islas padecieron desde los primeros tiempos de la ocupación española, expuestas como estuvieron a los celos portugueses, la ambición inglesa, la codicia holandesa y la temible vecindad de los piratas chinos, así como a los robos, saqueos y depredaciones de los no menos temibles de Borneo y Joló. La carencia de Armada, suplida por unas someras armadillas —las «fuerzas sutiles»— concebidas exclusivamente para combatir a los musulmanes sureños, dejaba a las islas en un estado de indefensión casi total ante un ataque exterior, como habría de constatarse en su momento con la ocupación de Manila por los ingleses, verificada casi al mismo tiempo en que se aposentaban también en La Habana.

Las expediciones navales españolas en el siglo XVIII tuvieron consecuencias tanto en el orden político como en el económico, donde habrían de reflejarse los esfuerzos del Estado. Así se cumplieron los objetivos propuestos y si todo el esfuerzo de la política naval para poner en marcha la maquinaria estatal, con el objetivo de movilizar barcos, hombres y finanzas, tuvo sus compensaciones darán seguro cumplida respuesta los ponentes de este ciclo de conferencias que en pocos minutos comienza, y que tendrá continuación durante los dos próximos días.

# REVISTA DE HISTORIA NAVAL

## Petición de intercambio

Institución .....

Dirección postal .....

País .....

Teléfono .....

Fax .....

Nos gustaría intercambiar su Revista/Cuadernos:

- Revista de Historia Naval
- Cuadernos Monográficos

con nuestra publicación

.....  
.....  
.....  
(Ruego adjunte información sobre periodicidad, contenidos... así como de otras publicaciones de ese Instituto de Historia y Cultura Naval.)

### Dirección de intercambio:

Instituto de Historia y Cultura Naval  
Juan de Mena, 1, 1.º 28071 Madrid  
Teléfono: (91) 312 44 27  
Fax: (91) 379 59 45  
C/e: ihcn@fn.mde.es

## INTERVIENEN EN ESTAS JORNADAS

**Agustín GONZÁLEZ ENCISO** es, desde 1987, catedrático de Historia Moderna y profesor ordinario de Historia Económica en la Universidad de Navarra. Profesor ayudante en la Universidad de Valladolid (1972-1980), profesor adjunto por oposición en la Universidad Autónoma de Madrid (1980-1982), profesor agregado de la Universidad de Murcia (1982-84) y catedrático en la misma Universidad (1984-1987), ha sido investigador asociado en las Universidades de Harvard y Yale (1977-1979) y profesor invitado en la Universidad de Florida (1984), en la Católica de Buenos Aires (1990) y, desde 2011, en la de Piura (Lima). Ha sido director del Departamento de Historia Moderna, Contemporánea y de América de la Universidad de Murcia y vicedecano de la Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales de la Universidad de Navarra (1988-1991), centro de enseñanza superior en el también ejerció de vicerrector entre 1991 y 1997. En esta última universidad —en la que dirigió, entre 1996 y 2002, el Departamento de Historia y presidió el Instituto de Ciencias para la Familia (1997-2005)— ocupa en la actualidad la subdirección del Instituto Empresa y Humanismo. Es académico correspondiente de la Real de la Historia española, correspondiente también de la comisión científica del Centro de Historia Além-Mar (CHAM), de la Universidade Nova de Lisboa, y miembro del comité científico de Nemetria y de varias asociaciones profesionales. Gómez Enciso es asimismo especialista en historia económica de la época moderna, materia sobre la que ha publicado numerosas monografías en revistas especializadas y libros colectivos, relativas en particular a la historia industrial de España en el siglo XVIII. Director de numerosos proyectos de investigación subvencionados por entidades públicas y privadas, así como de 15 tesis doctorales, sus líneas preferentes de investigación en la actualidad son la historia financiera y comercial de España y las relaciones entre guerra, economía y desarrollo, ambas dentro del marco cronológico de la época moderna. Entre sus publicaciones cabe señalar los siguientes libros: *España y USA en el siglo XVIII: crecimiento industrial comparado y relaciones comerciales* (Universidad de Valladolid, Valladolid, 1979), *Estado e industria en el siglo XVIII: la fábrica de Guadalajara* (Fundación Universitaria Española, Madrid, 1980), *Los Borbones del siglo XVIII*, vol. x de la *Historia de España* de Gredos (Madrid, 1991, codirector con L.M. Enciso y otros), *Historia económica de la España moderna* (Actas, Madrid, 1992, director y coautor), *Historia de la vías de comunicación terrestres en Navarra* (AUDENASA, Pamplona, 1993, codirector con V. Vázquez de Prada y coautor), *La Caja de Ahorros Municipal de Pamplona, 125 años de historia* (CAMP, Pamplona, 1998, director y coautor), *Imagen del rey, imagen de los reinos. Las ceremonias públicas en la España moderna (1500-1814)* (EUNSA, Pamplona, 1999, codirector con J.M. Usunáriz Garayoa), *Tabaco y economía en el siglo XVIII* (EUNSA, Pamplona, 1999, codirector con R. Torres Sánchez), *El negocio de la lana en España (1650-1830)* (EUNSA, Pamplona, 2001, director y coautor), *Felipe V: la renovación de España. Sociedad y economía en el reinado del primer Borbón* (EUNSA, Pamplona, 2003), *Historia económica de España* (Ariel, Barcelona, 2006, coordinador con J.M. Matés y coautor), *El nacimiento del capitalismo en Europa* (Eunate, Pamplona, 2011), *Un Estado militar: España, 1650-1820* (Actas, Madrid, 2012, director y coautor).

**María BAUDOT MONROY** es doctora en Historia Moderna por la UNED —en cuyo departamento homónimo ejerce actualmente de investigadora— y máster universitario en Historia de la América Colonial. Investigadora centrada en la Armada y en la política naval del siglo XVIII, actualmente participa en los proyectos I+D «La movilización de recursos para la guerra y la construcción del Estado en el Edad Moderna», de la Universidad de Navarra, dirigido por el profesor González Enciso, y «Una ruta global: análisis histórico con base de datos y geovisualización espacio-temporal del comercio marítimo internacional (1717-1850)», del CSIC, dirigido por la profesora Crespo Solana. Recientemente ha publicado: «La espada y el escudo. El éxito del modelo de gestión de la Marina maltesa y su relación con la Real Armada española del siglo XVIII», en GONZÁLEZ ENCISO, A. (dir.): *Un Estado militar. España, 1650-1820* (Actas, Madrid, 2012), «Barcos para el rey. Julián de Arriaga, la madera y la construcción naval (1752-1754)», en GARCÍA HURTADO, Manuel-Reyes (dir.): *Vivir en las Luces. La Armada española en el siglo*

xviii. *Ciencia, hombres y barcos* (Sílex, Madrid, 2012), «Julián de Arriaga y las Indias: defensa del Imperio y política colonial, (1700-1754)», en SÁNCHEZ BAENA J.J.; CHAÍN NAVARRO, C., y MARTÍNEZ SOLÍS, L. (coords.): *Estudios de Historia Naval. Actitudes y medios en la Real Armada del s. xviii* (Cátedra de Historia Naval 1, Ministerio de Defensa y Universidad de Murcia, Madrid, 2012), «Cubrir la nueva ruta del Galeón: la conquista de las islas Batanes en 1782», en BERNABÉU ALBERT, S., y MARTÍNEZ SHAW, C. (dirs.): *Un océano de seda y plata. El universo económico del Galeón de Manila* (CSIC, Madrid, 2013), «Asientos y política naval. El suministro de víveres a la Armada al inicio de la guerra contra Gran Bretaña, 1739-1741», en *Studia Historica* (2013, en prensa), «El golpe de timón a la política naval de Ensenada: o cómo la política de Wall debilitó la defensa de las Indias», en GUIMERÁ, Agustín, y CHALINE, Olivier (dirs.): *La Marine espagnole dans le xviii<sup>ème</sup> siècle* (Université de La Sorbonne, París, en prensa) y *La defensa del Imperio. Julián de Arriaga en la Armada, 1700-1754* (Cátedra de Historia Naval de la Universidad de Murcia-Ministerio de Defensa, 2013).

**José CERVERA PERY** es licenciado en Derecho por la Universidad de Madrid y en Historia por la de Cádiz. Periodista de titulación oficial, diplomado en Tecnología de la Información y Altos Estudios Internacionales y en Derecho Internacional y Derecho Marítimo por las Fuerzas Armadas. General auditor del Cuerpo Jurídico Militar en situación de retiro, ingresó por oposición en 1953 en la Escala Técnica del Ministerio de Información y Turismo, y en 1956, en el Cuerpo Jurídico de la Armada, en el que ha transcurrido toda su vida profesional, conjugada con el ejercicio activo del periodismo. Historiador naval con más de 28 libros publicados, articulista y conferenciante en numerosos foros españoles, europeos e hispanoamericanos, profesionalmente ha dirigido el diario *Ébano*, de Santa Isabel de Fernando Poo, y las publicaciones periódicas *Proa a la mar*, de la Liga Naval Española, y *Revista de Historia Naval*, del Instituto de Historia y Cultura Naval. Ha sido jefe de los gabinetes de prensa de la Subsecretaría de la Marina Mercante y del Ministerio de Marina, consejero legal del Estado Mayor de la Armada y profesor de la Escuela de Guerra Naval. Su último destino jurídico fue el de auditor de la Flota. Fue igualmente miembro de la delegación española en la III Conferencia de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (Caracas, Nueva York, Ginebra y Montego Bay [Jamaica]) y miembro de los comités jurídicos de la Organización Marítima Internacional (Londres) y de Derecho Internacional (Bruselas). Tras su pase a la reserva desempeñó los destinos de jefe del Servicio Histórico de la Armada y del Departamento de Cultura del Instituto de Historia y Cultura Naval, cuya *Revista de Historia Naval* dirigió, como se señaló anteriormente, y en el que en la actualidad participa como asesor de la dirección. Es miembro numerario de las Reales Academias del Mar y San Romualdo de Ciencias, Artes y Letras, y correspondiente de la Real de la Historia, la Academia de Buenas Letras de Córdoba, la Academia Argentina de la Historia, la del Mar de Chile y la Academia Marítima y Fluvial de Uruguay. Miembro igualmente del Instituto de Estudios Históricos Marítimos de Perú, del Instituto de Historia Marítima del Ecuador y del Naval History Center de Washington, es numerario de la Sociedad de Heráldica Española y colegiado de honor del Colegio Heráldico de España e Indias. Cervera Pery ha publicado también dos novelas históricas y cinco libros de poemas, faceta que le ha reportado la obtención de importantes premios.

**RAFAEL TORRES SÁNCHEZ** es profesor titular de Historia Moderna en la Universidad de Navarra y miembro del Contractor State Group, que coordina la investigación de 17 universidades internacionales. En la actualidad, su línea de investigación preferente es la historia financiera y comercial de España, así como las relaciones entre guerra, economía y desarrollo del Estado en la época moderna. Entre sus publicaciones recientes destacaremos: *El precio de la guerra. El Estado fiscal-militar de Carlos III (1779-1783)*, Marcial Pons, Madrid, 2013; *La llave de todos los tesoros. La Tesorería General de Carlos III* (dir. y coautor), Sílex, Madrid, 2012; *The Spending of the States. Military Expenditure during the Long Eighteenth Century: Patterns, Organisation and Consequences, 1650-1815* (dir. y coautor), VDM, Saarbrücken (Alemania), 2011; *War, State and Development. Fiscal-Military States in the Eighteenth Century*, Eunsa, Pamplona.

**CARLOS MARTÍNEZ SHAW** es catedrático de Historia Moderna de la UNED y miembro de número de la Real Academia de la Historia. Ha sido y es investigador principal de varios Proyectos de Investigación I+D, y comisario, junto con Marina Alfonso Mola, de varias exposiciones: \*«Schittering van Spanje, 1598-1648. Van Cervantes tot Velazquez » (Amsterdam, 1998), «Arte y Saber. La cultura en tiempos de Felipe III y Felipe IV» (Valladolid, 1999), «Esplendores de Espanha. De El Greco a Velázquez» (Río de Janeiro, 2000), «El Galeón de Manila» (Sevilla, 2000-México DF, 2001), «Oriente en Palacio. Tesoros de arte asiático en las colecciones reales españolas» (Madrid, 2003); «La fascinació de l'Orient. Tresors asiàtics de les col·leccions reials espanyoles» (Barcelona, 2003) y «Europa en papel» (Madrid, 2010). Entre sus publicaciones cabe destacar las siguientes obras: *Cataluña en la Carrera de Indias* (Barcelona, 1981), *La emigración española a América, 1492-1824* (Oviedo, 1993), *La historia moderna de Asia* (Madrid, 1996), *El Siglo de las Luces. Las bases intelectuales del reformismo* (Madrid, 1996), *Historia de España* (Madrid, 1998), *Europa y los Nuevos Mundos* (Madrid, 1999), *La Ilustración* (Madrid, 2001), *Felipe V* (Madrid, 2001), *Europa en papel. Catálogo* (Madrid, 2010). Ha editado numerosos libros y catálogos y dirigido más de cuarenta tesis doctorales ya presentadas. Martínez Shaw es miembro del consejo científico de numerosas revistas, así como de diversas academias españolas y extranjeras.

# Impresión Bajo Demanda

## Procedimiento

El procedimiento para solicitar una obra en impresión bajo demanda será el siguiente:  
Enviar un correo electrónico a **publicaciones.venta@oc.mde.es** especificando los siguientes datos:

**Nombre y apellidos**  
**NIF**  
**Teléfono de contacto**

**Dirección postal donde desea recibir los ejemplares impresos**

**Dirección de facturación (si diferente a la dirección de envío)**

**Título y autor de la obra que desea en impresión bajo demanda**

**Número de ejemplares que desea**

Recibirá en su correo electrónico un presupuesto detallado del pedido solicitado, así como, instrucciones para realizar el pago del mismo.

Si acepta el presupuesto, deberá realizar el abono y enviar por correo electrónico a: **publicaciones.venta@oc.mde.es** el justificante de pago.

En breve plazo recibirá en la dirección especificada el pedido, así como la factura definitiva.

## Centro de Publicaciones

Solicitud de impresión bajo demanda de Publicaciones

Título:

ISBN (si se conoce):  N.º de ejemplares:

Apellidos y nombre:

N.I.F.:  Teléfono:

Dirección:

Población:

Código Postal:  Provincia:

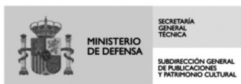
E-mail:

**Dirección de envío:**  
*(sólo si es distinta a la anterior)*

Apellidos y nombre:  N.I.F.:

Dirección:  Población:

Código Postal:  Provincia:



Publicaciones de Defensa  
Camino de los Ingenieros, 6 • 28047 Madrid  
Teléfono: 91 364 74 27 (Pedidos)  
publicaciones.venta@oc.mde.es

# LA MARINA A LA CONQUISTA DE ITALIA (1733-1735) (1)

Agustín GONZÁLEZ ENCISO  
Catedrático de Historia Moderna  
Universidad de Navarra

La conferencia que ahora arranca se refiere a lo que indica su título, pero en ella no vamos a hablar del hecho de la conquista en sí, sino de un aspecto del asunto por lo usual menos atendido: la preparación de los bajeles participantes en dicha conquista, bien como transportes, bien como navíos o fragatas de combate. La conquista se refiere a la que finalmente se llevó a cabo de los reinos de Nápoles y Sicilia a lo largo de 1734 y 1735, si bien las acciones más importantes tuvieron lugar en menos de un año, de abril de 1734 a febrero de 1735 (2).

Los hechos tuvieron lugar en el contexto de la Guerra de Sucesión de Polonia, desencadenada, finalmente, a finales de 1733. El conflicto internacional generalizado fue una ocasión para que los infantes españoles pudieran entronizarse en algunos ducados italianos cuyo orden de sucesión al trono no estaba taxativamente regulado. Todo ello encajaba dentro de los objetivos revisionistas, en relación con Italia, de la política de Felipe V, que luego resumiremos (3). El resultado —inicialmente no planeado, pero desde un determinado momento buscado— fue la entronización del infante don Carlos (futuro Carlos III de España) como rey de Nápoles, donde fue proclamado ya en mayo de 1734. Las tropas españolas conquistaron el territorio a las tropas austriacas que lo ocupaban desde las resoluciones del tratado de Utrecht de 1713.

---

(1) El texto corresponde a la conferencia dictada el 25 de marzo de 2014 en el Instituto de Historia y Cultura Naval, en el ámbito del ciclo «Expediciones navales en el siglo XVIII». Agradezco a las autoridades del Instituto su invitación a participar en dicho ciclo. La investigación que da lugar a este texto está financiada por el Proyecto HAR2011-23570, del a la sazón Ministerio de Ciencia e Innovación, cuyas competencias a día de hoy ha asumido el Ministerio de Economía y Competitividad.

(2) BACALLAR Y SANNA, V.: *Comentarios de la guerra de España e historia de su rey Felipe V, El Animoso* (ed. y est. preliminar, Carlos Seco Serrano). Madrid, Atlas, 1957, años de 1734 y 1735.

(3) La revisión más amplia y actualizada de la política revisionista filipina se puede ver en BÉTHENCOURT MASSIEU, A. de: *Relaciones de España bajo Felipe V*. AEHM, Alicante, 1998. En el caso de esta obra básica, haremos alguna referencia más detallada sobre la cuestión.





Carlos III de Borbón, duque de Parma.

Los hechos políticos generales y militares son bien conocidos (4), si bien se debe destacar que la bibliografía no ha solido resaltar la participación de la Marina, al igual que tampoco existe ninguna monografía moderna que estudie con detalle estas guerras en su conjunto desde la perspectiva española.

Dicho esto, me centraré en dos cuestiones, que bien pueden ser dos partes de la conferencia, si bien con diferente amplitud e intención. La primera de ellas tiene que ver con el recuerdo de los acontecimientos políticos y militares. Y digo recuerdo porque solo eso pretendo hacer, por más que ese recuerdo sea necesario para encuadrar bien el contexto de los preparativos de las escuadras, de los que hablaremos después. Tiene esta parte, a su vez, dos apartados: uno, los antecedentes de la Guerra de Sucesión de Polonia y las razones de

la participación de España en ella, y otro, una breve referencia a los hechos de armas hasta la proclamación de Carlos como rey en Nápoles.

La segunda cuestión, más amplia y más original, se refiere a la preparación de las escuadras que tomaron parte en la guerra y a su abastecimiento. Se trata, precisamente, de los aspectos centrales que se estudian en este ciclo de conferencias sobre la preparación de expediciones navales. En nuestro caso, cabe señalar que los barcos que acabaron luchando en las costas italianas tuvieron que ser antes pertrechados, abastecidos, armados, tripulados, etc. Todo esto es bien lógico, pero ¿cómo se hizo? Por otra parte, si sabemos que la escuadra que llevó tropas a Italia salió de Barcelona a finales de 1733, cabe preguntarse si los barcos allí reunidos habían estado siempre en dicho puerto o si provenían de otros lugares. Sabemos, aunque adelantemos algo, que esos barcos salieron tanto de Ferrol como de Cádiz o de la misma Barcelona, donde habían estado antes estacionados. Además, los barcos que salieron de Ferrol y de Cádiz pasaron antes por Málaga, avistaron Cartagena, se detuvieron en Alicante y, finalmente, pasaron a Barcelona o a pequeños puertos cercanos, para luego recalar por último en Italia, aunque no de una vez, sino en momentos y lugares diferentes, como veremos.

---

(4) Sobre el ejército, una actualización en BORREGUERO BELTRÁN, C.: «The Spanish Army in Italy in 1734», en *War in History* V, núm. 4, 1998, pp. 401-426.

Por su parte, el mecanismo de aprovisionamiento puso en juego la actividad política y económica de ministros e intendentes y los recursos de todas las regiones del litoral peninsular, gracias a todo lo cual los barcos pudieron ejercer su misión, primero como transportes de tropas y caballos, y más tarde, sin abandonar su cometido de transportes, también apoyando desde el agua las acciones militares de tierra.

## **La política**

La Guerra de Sucesión de Polonia fue el primero de los grandes conflictos internacionales del siglo XVIII que rompió el equilibrio salido de Utrecht. Los años anteriores fueron un tiempo en que había prevalecido la paz, alterada a lo sumo por algún conflicto menor, aunque esa paz nunca estuvo exenta de fuertes tensiones y de una actividad diplomática compleja y no siempre satisfactoria.

La muerte del rey polaco, en febrero de 1733, desencadenó una tensión que no por esperada dejó de sorprender. Polonia empezaba a mostrar la debilidad política interna que la llevaría andando el siglo a ser repartida entre sus vecinos y desaparecer temporalmente del mapa como reino independiente. La pugna por ella empezó a cobrar fuerza ya en febrero de 1733. La cuestión enlaza con las tensiones ocultas en los territorios ribereños del Báltico que habían quedado pendientes en la paz de Nystadt. Esta paz, firmada en 1720, trataba de cerrar el conflicto de comienzos de siglo en la zona, que había discurrido más o menos en paralelo con la Guerra de Sucesión española.

### *Las razones de la participación española en la guerra*

Pero los asuntos de Polonia trascendían de la región báltica y afectaban a todos. Por ejemplo a Austria. Austria soportaba la presión de Prusia, que en 1713 había obtenido la categoría de reino y, con vitalidad renovada, aspiraba a la hegemonía en el espacio alemán. La debilidad de Polonia podía ser aprovechada por Prusia en detrimento de Austria.

Si dirigimos nuestra atención a Francia, hallaremos en ella la tradicional animadversión hacia Austria, herencia de la vieja pugna entre los Habsburgo y los Valois. Desde hacía mucho tiempo, el territorio francés se veía encerrado por tierras de dominio austriaco, situación que se mantuvo tras Utrecht cuando los Países Bajos españoles pasaron a dominio de Austria. Todo posible engrandecimiento de Austria a costa de Polonia redundaría de uno u otro modo en perjuicio de Francia; por ello, esta se apresuraría a apoyar a uno de los candidatos al trono polaco en pugna, para poder ganar influencia en el este de Europa, a espaldas de Austria.

La circunstancia afectaba a España en la medida en que Austria, una de las potencias más comprometidas en el lance, como hemos visto tenía intereses en Italia desde Utrecht, pues merced a este tratado habían pasado a su dominio

territorios antes bajo soberanía de la Monarquía española, sobre todo Nápoles, Sicilia y Milán. Recuperarlos era uno de los objetivos de la política revisionista de España respecto a Utrecht, pues Felipe V quería hacer valer el testamento de Carlos II, cuya intención era que todos los dominios de la Monarquía se mantuvieran unidos (5). Esa fue precisamente una de las razones principales de que el último de los Habsburgo hispanos hubiese legado la corona a Felipe de Anjou: la posibilidad de que aquella fuera defendida por los ejércitos de Luis XIV (6). Por otra parte, en España operaban también los intereses de la reina, Isabel de Farnesio, quien quería asegurar la presencia de su familia en Italia, a la vez que la herencia de sus hijos. Se daba la añadida circunstancia de que estos presumiblemente no heredarían la corona de España, pues esta pasaría a los de la anterior mujer de Felipe V, la también italiana Gabriela de Saboya. Precisamente Saboya, por su parte, había luchado contra España en la Guerra de Sucesión y se había visto beneficiada en Utrecht con el título de reino —como Prusia— y la concesión de la isla de Sicilia —más tarde intercambiada con Austria por la de Cerdeña.

Así pues, el engrandecimiento de Austria también hacía peligrar los planes de España sobre Italia. Esos planes no eran nuevos. De hecho, y como respuesta a las cláusulas de Utrecht, España ya había intentado recuperar Cerdeña y Sicilia en 1717 (7), pretensión que terminó en fracaso tras la batalla de Cabo Passaro en 1719, una vez que todas las potencias, incluida Francia, se opusieron a la intentona anexionista española. Esta aventura demuestra que los posibles intereses de la Farnesio sobre los territorios italianos de Toscana y Plasencia no estaban alejados de los del propio rey Felipe.

Hay una interesante coincidencia entre la aventura de 1717 y la de 1733: la persona de Patiño. En 1717 fue, como intendente, el encargado de organizar las escuadras que zarparían hacia Cerdeña y Sicilia, y en 1733, como secretario de Marina, supo coordinar muy bien los esfuerzos de diferentes intendentes de casi todas las regiones costeras de España, actividad que él conocía muy bien.

Pero volvamos a la situación política de 1733. Ahora los intereses de Francia y de España parecían coincidir, tanto en relación con el enemigo como respecto de uno de los teatros de operaciones, pues a Francia también le interesaba atacar a los austriacos en el norte de Italia, tradicional punto de conflicto entre ambas coronas. La unión de intereses llevaría al primer Pacto de Familia, sustanciado en agosto pero que no acabó de formalizarse hasta noviembre de 1733. Por todo ello, España entraría en el conflicto general

---

(5) JOVER ZAMORA, J.M.: *España en la política internacional, siglos XVIII-XX*. Marcial Pons, Madrid, 1999.

(6) RIBOT GARCÍA, L.A.: *Orígenes políticos del testamento de Carlos II: la gestación del cambio dinástico en España. Discurso leído el día 17 de octubre de 2010 en la recepción pública del Excmo. Sr. D. Luis Antonio Ribot García y contestación por el Excmo. Sr. D. Luis Miguel Enciso Recio*. Real Academia de la Historia, Madrid, 2010.

(7) ALONSO AGUILERA, M.A.: *La conquista y el dominio español de Cerdeña (1717-1720)*. Universidad de Valladolid, 1977.

provocado por el pleito por la sucesión de Polonia.

¿Obedecía España a intereses franceses o a los de la reina Isabel de Farnesio? La bibliografía tradicional había hecho depender en exceso la política de Felipe V de esos dos polos de atracción. En efecto, los dos existen, pero la deriva de los acontecimientos demuestra que España siguió su propia política dinástica, aprovechándose de los intereses de los Farnesio para poner el pie en la Italia del norte. De hecho, fueron esos intereses los que guiaron la acción diplomática española, que culminaría en el Congreso de Sevilla de 1729, merced al cual el infante don Carlos se hizo con los ducados de Parma y Plasencia y adquirió opciones al de Toscana. Como consecuencia de ello, don Carlos viajó a Italia en 1731 (8), y allí se encontraba cuando surgió el conflicto polaco.



José Patiño.

No obstante, en el momento adecuado don Carlos se olvidó de sus ducados y, siguiendo órdenes de Felipe V, se orientó a Nápoles. También se aprovechó de la alianza con Francia para entretener a Austria en una guerra en el norte de Italia; pero, cuando este acuerdo pareció no traducirse en las acciones bélicas adecuadas, España volvió los ojos hacia su verdadero objetivo: Nápoles.

Pero, al comienzo de la guerra, ¿se centraba verdaderamente en Nápoles el interés de España? Es bastante probable que sí, en la medida en que las circunstancias diplomáticas lo hacían posible, pues Nápoles también había sido contemplado en acuerdos diplomáticos anteriores; por supuesto, eso no excluye la existencia de otros intereses conexos, pero parecen secundarios respecto del mencionado. Cuando las tropas españolas desembarcaban en Italia en diciembre de 1733, lo hacían seguramente con un doble designio. Por una parte, ofrecer ayuda a Francia y Saboya en la lucha por la conquista de Lombardía —lo que también ayudaba a fortalecer la presencia de don Carlos en los ducados— y por otra, ocupar Nápoles. Tales designios, sin embargo, se mostraban como alternativos. El problema pareció presentarse cuando Francia puso demasiado empeño en ocupar el Milanesado, destinado en los acuerdos a Saboya, a la vez que se olvidaba de los intereses del infante español. Béthencourt escribe que «lo que verdadera-

---

(8) BAUDOT, M.: *La defensa del Imperio. Julián de Arriaga en la Armada (1700-1754)*. Ministerio de Defensa-Universidad de Murcia, 2012, pp. 117-20.

mente decidió a los soberanos españoles a ordenar a sus tropas la conquista de Nápoles y Sicilia» fue una carta de Villars de diciembre de 1733, por la que se podía deducir que Francia se había olvidado de los intereses del infante español. En consecuencia, Felipe V habría escrito a su hijo en febrero de 1734 para que se uniera al ejército español y marchara hacia el sur (9).

Todo esto, muy cierto, se complementa con otro hecho, aparentemente menor, pero quizá significativo. Y es que, antes de la conocida salida de los barcos españoles de Barcelona a finales de noviembre, se había ordenado la partida de una escuadra menor, con tropas y menos transportes, hacia Livorno. Esto ocurría ya a finales de octubre de 1733. Se trata de una salida no mencionada en la bibliografía, pero que entendemos es expresiva de los objetivos españoles ya que, podríamos preguntarnos, ¿por qué no desembarcar más al norte si las acciones militares iban a ser en Lombardía? ¿Es posible que el desembarco en Livorno esté apuntando ya a un objetivo más hacia el sur, es decir que esté preparando la marcha hacia Nápoles cuando aparezca el momento oportuno? Desde esta perspectiva, lo de Nápoles no fue una sorpresa para los políticos españoles, aunque quizá sí lo fuese para otros, en particular para los austriacos, que no subvinieron convenientemente a su defensa.

El momento propicio para dirigir la atención hacia Nápoles llegó en febrero. Seguramente coincidió con la llegada de la carta dirigida por el rey a don Carlos y con el hecho de que la conquista de Lombardía avanzaba en medio del olvido por parte de los mandos franceses de los intereses españoles en los ducados. Como señala Campo-Raso, «el mismo día que se rindió Tortona — hacia el 15 de febrero —, salió el serenísimo infante don Carlos desde Parma para Florencia, en [de] donde después de haberse mantenido algún tiempo, pasó a Siena y de allí a Arezzo, para revistar las tropas españolas» (10). Esto quiere decir que, prácticamente al tiempo que don Carlos dejaba Parma, el ejército español de Livorno avanzaba hacia el sur y, tras él, el grueso de las fuerzas españolas que, con Montemar al frente, abandonaron a Villars y sus acciones en Lombardía.

### *La conquista de Nápoles*

Nos hemos detenido algo en relatar los principales acontecimientos políticos para mostrar que la conquista de Nápoles no fue una casualidad, ni un hecho aislado, sino que formaba parte del revisionismo español, una política que buscaba manifiestamente recuperar la posición de España en Italia, en especial en la parte de la península que había sido española.

---

(9) BÉTHENCOURT MASSIEU: *op. cit.*, pp. 256-57.

(10) BACALLAR Y SANNA: *op. cit.*, año de 1734. Quien escribió esta parte de la obra fue realmente Campo-Raso, que continuaba la de Bacallar.

En poco más de dos meses, el ejército de don Carlos y de Montemar consiguió atravesar los Estados Pontificios —de acuerdo con el Papa, gracias a las gestiones de Belluga— y se plantó en las fronteras del reino de Nápoles. En una primera fase de este nuevo frente apenas hubo encuentros, tanto por la escasa entidad de la fuerza militar austriaca como por el entusiasmo de la población, que en su mayoría mostró su apoyo a los españoles. De hecho, el 10 de mayo don Carlos entraba en la capital, donde sería inmediatamente entronizado. La marcha militar había discurrido por el interior, por lo que los austriacos, además de guarecerse en los castillos de Nápoles capital, tuvieron tiempo de hacerse fuertes en algunos lugares de la costa, como Gaeta, o cercanos a ella, como Capua, no lejos del mar.

En todo caso, la llegada a Nápoles fue favorecida por el apoyo de la escuadra de Clavijo, que con un nuevo transporte —además de los realizados hacia Livorno y La Spezia— había sometido las islas de la bahía de Nápoles, Procida, Ischia y Pozuelo. La entrada quedaba así asegurada, y las posiciones austriacas, aisladas de los castillos de la capital.

Tras esta acción, y con don Carlos entronizado, los objetivos se dirigieron a las principales poblaciones de la costa donde se habían fortalecido los austriacos, al oeste, en el mar Tirreno. Se trataba fundamentalmente de Gaeta y su puerto, que fueron tomados por el mismo rey. Inmediatamente después, las acciones se trasladaron al Adriático. Por ese mar, el ejército de los Habsburgo había recibido un refuerzo de 6.000 hombres. Además, el virrey austriaco decidió trasladar allí sus fuerzas, para resistir mejor con los refuerzos recibidos.

La acción española se compuso de dos movimientos. Uno por tierra, persiguiendo a los austriacos que se dirigían al Adriático, y otro por mar, donde la escuadra de Alderete esta vez sí llegó a tiempo para impedir el desembarco de nuevos refuerzos; además, capturó algunas naves enemigas y apoyó con sus cañones, cuando fue preciso, la acción de tierra. La concentración de las tropas austriacas se hizo en Bari, y la batalla decisiva se dio en el cercano lugar de Bitonto.

El resto de los lugares, con menor importancia estratégica en este caso, como Pescara, Brindisi y otros, se rindieron con facilidad a causa del poderío del ejército de Montemar y del control del mar por parte de las escuadras españolas. Se trataba, en todo caso, de pequeñas fortalezas costeras mal defendidas.

En el oeste, la acción final tuvo por escenario Capua, que había quedado pendiente al privilegiar la acción sobre Gaeta.

Mientras tanto, la escuadra de Alderete había efectuado varios convoyes con tropas, municiones y dinero, para finalmente regresar a Alicante, su puerto asimismo de partida.

Aún no terminada la conquista de Nápoles, se comenzó la de Sicilia. Desde Barcelona se enviaron más tropas para preparar el asalto, que se presumía difícil, aunque luego no lo fue tanto. Nuevamente la Armada fue fundamental, ahora sobre todo para apoyar las acciones de Mesina y Palermo, que apenas resistieron. A finales de noviembre no quedaban austriacos en la isla.

## La preparación de las escuadras

Una vez visto el contexto de la Guerra de Sucesión de Polonia, los intereses de España en ella y la resolución de los objetivos, volvamos hacia atrás. Esa armada que brillantemente contribuyó a la conquista de Nápoles y Sicilia, ¿cómo se había formado, de qué manera se había pertrechado, qué pasos fue preciso dar para que pudiera llegar a Italia? Los manuales y obras generales al uso, al afirmar que la escuadra partió de Barcelona, parecen sugerir que allí se concentraban todos los elementos de la expedición: barcos, marineros, soldados, armas, pertrechos y víveres. «Juntose todo lo necesario para la decretada expedición en Barcelona, [a] donde llegó el conde de Montemar el 1.º de noviembre del año de 1733» (11). Así resume el asunto el marqués de la Mina, en cuya estela la bibliografía posterior nos ha dejado una imagen virtual —digo «virtual» porque parece fruto más bien de la imaginación, al no haber sido explicada con detalle— de unas autoridades (Patiño en 1717, por ejemplo; Cornejo en Alicante, en 1732) ubicadas en un puerto determinado, desde donde se afanan por hacer llegar todo tipo de elementos humanos y materiales necesarios para llenar los barcos allí estacionados y partir en el momento oportuno. Una vez reunido todo, la escuadra zarpa... y punto.

Pero, realmente, ¿fueron las cosas así de simples? Como veremos, la realidad dista de esa imagen simplificada y resulta mucho más compleja, por lo que es necesario detallar cuántos recursos se concentraban de hecho, en qué puntos lo hacían y de dónde procedían. En nuestro caso podríamos resumirlo así: desde Pasajes hasta Nápoles, pasando por varios puertos de las costas peninsulares. Y es que la procedencia de los barcos— con sus tripulaciones y pertrechos— era dispar, al igual que la de los soldados y los caballos embarcados. No todo se colocaba en un sitio, sino que se elegían diferentes puntos y se diversificaba la acción, aunque algún lugar llevara un peso mayor en el apresto. Conseguir colocarlo todo, en un momento dado, en el destino final elegido en cada caso implica una acción logística que va de lo más amplio a lo más concreto, que recoge recursos de diferentes lugares —porque no todos se concentran en el mismo lugar— y que se apoya en diferentes puntos neurálgicos intermedios en los cuales la armada va tomando forma y se va completando en todas sus necesidades.

Toda la acción semeja un río que va recogiendo el agua de sus afluentes para ir aumentando de caudal antes de la desembocadura, pero en este caso ni la desembocadura es única, ni esas aguas afluyen por sí solas o en virtud de las sencillas fuerzas de la naturaleza dispuestas por la Providencia, sino que van de la mano de la dirección política, de la organización y de las personas que la coordinan, que consiguen dirigir la acción hacia los objetivos pretendidos. En esta extensa labor entran en juego muchas personas: capitanes generales e intendentes de los diferentes departamentos, quienes, ayudados por

---

(11) MINA, Marqués de la: *Memorias militares y políticas*, vol. II. Imprenta Fortanet, Madrid, 1898, p. 223.

comisarios de guerra y otros agentes, procuraron la llegada de los diferentes pertrechos a los puntos de reunión seleccionados. Detrás de ellos están los políticos y, además, los marineros, soldados, etc. que son objeto del traslado, los cuales se ubicaban en diferentes lugares y fueron sumándose oportunamente a esta armada de tamaño creciente. Es toda la Península —más lo que pudiera haber llegado antes de América con este objeto— y todas las fuerzas políticas y económicas del país las que estuvieron en juego, durante todo el año 1733, para conseguir el desembarco final en los puertos italianos.

### *Los barcos: cuáles, cuántos; orígenes y destinos*

Una vez más hay que hacer referencia a los manuales y obras generales, los cuales, cuando mencionan el hecho, repiten que el conde de Clavijo se hizo a la vela en Barcelona, a mediados de noviembre de 1733, con «16 navíos de línea y varias fragatas» (12) y transportes. En esencia, todos ellos se limitan a repetir lo ya escrito en la *Historia general de España* de Mariana, pero la información que se ofrece es incompleta y ahora podemos explicar los hechos con más detalle.

La movilización empezó, por lo menos, en los primeros días de enero de 1733. Fue entonces cuando en el arsenal de Cádiz se recibió la orden de preparar cinco embarcaciones. Sabemos que pocos días después, es decir, a mediados de enero, en Ferrol se preparaban también cinco o seis embarcaciones cuyo destino sería Cádiz, a fin de juntarse con la escuadra que allí se estaba formando, al mando de Serrano, para dirigirse al Mediterráneo (13).

Una vez reunidos los barcos llegados de Ferrol con los de Cádiz, uno de los navíos pasaría a Ceuta para recoger al Regimiento Navarra. Luego, todos juntos pasarían frente a Málaga, donde se les uniría la escuadra de Justiniani —integrada por otras seis embarcaciones— y, sin entrar en Cartagena, puesto que no se juzgó estrictamente necesario, se dirigieron a Alicante.

Alicante se convertirá, como ya había ocurrido un año antes con la expedición a Orán (14), en centro principal de reunión, lugar de avituallamiento y posición de espera para seguir el destino fijado. La elección del puerto levantino tenía sentido estratégicamente hablando. Cuando la escuadra llegó allí en agosto, el objetivo final italiano no se había desvelado y la guerra de Polonia aún no había estallado. De esta manera, España pudo jugar la baza de la sorpresa —intentarla, al menos— haciendo ver la posibilidad de que sus

---

(12) MARIANA, J. de: *Historia general de España*, vol. v. Madrid, 1867, p. 168.

(13) Lo referente a estas órdenes y a los movimientos de los barcos en AGS, SM 430. Este legajo es la fuente documental de que proceden todos los datos originales de investigación que aparecen en el texto.

(14) Para Orán puede verse FE CANTO, Luis: «Oran (1732-1745). Les horizons maghrébins de la monarchie hispanique», en *L'Atelier du Centre de recherches historiques* (publicación en línea), 2011. URL <http://acrh.revues.org/4592>; DOI: 10.4000/acrh.4592. Consultado el 2 de julio de 2014.



barcos se dirigieran a Argel para bombardear la ciudad, objetivo que probablemente se consideró en serio en algún momento anterior, pero que más tarde fue cambiado por el objetivo italiano.

Los tiempos del movimiento de las escuadras hasta su llegada a Alicante fueron los siguientes:

- enero de 1733: comienzo de las preparaciones en Ferrol y Cádiz;
- 14 de junio: la escuadra sale de Ferrol (cuatro navíos, una fragata y un paquebote);
- 30 de junio: la escuadra llega a Cádiz;
- 15 de agosto: la escuadra sale de Cádiz;
- 22 de agosto: la escuadra llega a Alicante.

En Alicante había en agosto 10 navíos, cuatro de ellos llegados de Ferrol. No podemos precisar el origen de las seis embarcaciones restantes pero, si no llegaron de Ferrol, deberían estar en Cádiz o en Málaga —cuatro en aquel puerto y dos en este, seguramente—. Como se puede observar en la siguiente tabla, las tripulaciones de todos ellos estaban prácticamente completas:

Tabla 1. BARCOS EN ALICANTE EN AGOSTO DE 1733, CON SUS TRIPULACIONES (15)

Barco	Núm. de oficiales mayores	Tripulación existente	Deben reemplazar en tierra	Total que tiene que haber
<i>Príncipe</i>	16	717		717
<i>Reyna</i>	15	657		657
<i>Santa Ana</i>	12	637		637
<i>San Isidro</i>	13	586		586
<i>Santiago</i>	12	572		572
<i>San Felipe</i>	12	677		677
<i>León</i>	10	484	66	550
<i>Galicia</i>	10	382	168	550
<i>Constante</i>	11	463	87	550
<i>Real Familia</i>	12	403	117	520
<i>Conquistador</i>	10	434	106	520
<i>Fuerte</i>	9	365	155	520
<i>Paloma</i>	9	275		275
<i>Vulcano</i>	4	86		86

(15) AGS, SM, 430, «Estado de las tripulaciones y guarniciones efectivas en los bajeles que componen la Armada del mando del Teniente General D. Antonio Serrano según revista pasada a sus bordos en 23 del presente mes, con expresión de las plazas que faltan para el completo de sus equipajes y de las que estos se deben componer». El cuadro ofrece otra información, más detallada, del número de oficiales por barco, información que no hemos recogido aquí.

<i>Relámpago</i>	1	28		28
<i>Trueno</i>	1	29		29
TOTAL TRIPULACIONES	161	6.882	699	7.581

Por el número de sus tripulaciones, son 10 navíos —desde el *Príncipe* hasta el *Real Familia*—, guarnecidos por dos galeones —*Conquistador* y *Fuerte*—, una fragata —la *Paloma*— y varias bombardas (16). Sabemos, por otra parte, que la fragata *Hermiona*, uno de los componentes de la escuadra de Ferrol, debería estar en esta lista aunque no figure en ella. La razón de esta ausencia debe de ser que se hallaba rumbo a Barcelona para convoyar algunos transportes que se movían entre esa ciudad y Alicante.

Como se puede observar, las dotaciones de seis de los navíos estaban ligeramente incompletas; las de los demás, en cambio, se hallaban cubiertas por entero.

Los meses de agosto a octubre fueron muy intensos en cuanto a preparativos, acopio de víveres, pipería y, sobre todo, construcción de caballerizas, pues ya se preveía que habrían de transportarse muchos caballos. Durante el tiempo de espera en Alicante murió el teniente general Antonio Serrano, que fue sustituido por Clavijo.

¿Hasta cuándo permaneció la armada en Alicante? La partida de este puerto se organizó en dos tandas, ambas con destinos diferentes. Nada se movió hasta el 25 de octubre. La razón era, obviamente, política, porque la logística ya estaba culminada. El 25 de octubre adquiriría firmeza el Pacto de Familia suscrito con Francia, aunque el acuerdo no se firmaría oficialmente hasta noviembre. Pues bien, es en ese día cuando se cursan órdenes para que, como hemos señalado, la armada se divida en dos escuadras con objetivos distintos. Por una parte, Alderete debería partir hacia Livorno con cuatro navíos de guerra, ocho batallones y los menos transportes posible. Esto, como ya se ha dicho más arriba, puede ser indicativo de la opción por Nápoles. Por cuestiones meteorológicas, la salida de Alderete no se produciría hasta el 9 de noviembre.

Por otra parte, se ordenaba a Clavijo pasar a Barcelona con los restantes navíos —que serían solamente seis— y con todos los transportes. Lo reseñable aquí es que se le ordenaba no detenerse en su destino más de lo necesario. Lo necesario, se entiende, es lo preciso para juntarse con los barcos de Barcelona —seguramente 10 navíos, si las cifras que manejamos son correctas— (17), en los cuales se habría embarcado la tropa allí reunida. Por lo tanto, habría de esperar en Alicante hasta que la tropa estuviera ya embarcada en Barcelona. Esto se produjo el 15 de noviembre, y en ese día se dio a Clavijo orden de poner rumbo a la ciudad condal.

---

(16) La lista de Simancas citada en la nota anterior no identifica individualmente los barcos. Estos se han identificado con apoyo de dos listas, una de 1731 y otra de 1737, recogidas por FERNÁNDEZ DURO, C.: *Armada española*, vol. VI. Madrid, Museo Naval, 1973, pp. 198 y 224-225, respectivamente.

(17) Son los 16 navíos que se señalan en Mariana —si es que eran todos navíos y no diferentes tipos de barcos—, descontados los seis que conducía Clavijo desde Alicante.

La salida de Barcelona no se produciría, en todo caso, hasta final de mes. Desde aquí, la expedición de Clavijo se subdividiría en dos flotas. Una parte de los barcos, se supone que con los soldados, se dirigirían a La Spezia y Livorno, donde ya esperaba Alderete, mientras que los restantes irían a Antibes a recoger la caballería que habría llegado hasta allí por tierra con Montemar, para luego partir hacia Génova o a La Spezia a tenor de los vientos reinantes. Con todo, en diciembre las tropas ya estaban en su totalidad en Italia.

### *Objetivos y misión*

No sabemos bien qué rondaba por la cabeza de Patiño en enero de 1733, pero lo primero que se filtra a la opinión pública es que la escuadra en preparación en Cádiz tiene como destino el Mediterráneo. Poco después se dice que va a bombardear Argel. ¿Tenía el gobierno verdadera intención de hacerlo? Es difícil saberlo, pero es lo cierto que, después de la conquista de Orán, los argelinos andaban muy revueltos; que la opinión pública española se quejó de que la acción contra Orán no se hubiera continuado para atacar también Argel y que, de cualquiera de las maneras, los años de 1732 y 1733 los barcos españoles se dedicaron a una intensa actividad de patrullaje por todo el litoral del África mediterránea. Un castigo a Argel era, desde luego, una opción perfectamente posible y, para algunos, deseable.

La opción de Argel será la que manejen los mandos de la armada de Serrano durante gran parte de este tiempo. Cuando a finales de agosto, según informes del 26 de ese mes, el intendente de Valencia, Campoflorido, converse con Serrano y con Zenón de Somodevilla —comisario de guerra encargado de la administración de las escuadras— para ver las necesidades que entonces tenía la armada, postulará como comandante de esta al teniente general Serrano, un experto en las costas de África que, como antiguo cautivo, se suponía que conocía Argel. Serrano lo acepta. El hecho de que las escuadras se estuvieran preparando ya en enero de 1733, cuando aún no había muerto el rey de Polonia, abona la idea de que hubiera una intención real de atacar Argel; a ello se añade lo ya dicho sobre la tensión en el Mediterráneo norteafricano.

Sea como fuere, la opción italiana tuvo que estar presente, aunque tardara en concretarse, desde el momento de la muerte del rey de Polonia, porque España, como también ha quedado dicho, sabía lo que se jugaba en caso de que tal muerte derivara en conflicto armado. Una operación en la península itálica junto a Francia parece clara ya en mayo, cuando Patiño comunicaba a los franceses que tenía tres escuadras dispuestas para operar en el Mediterráneo y que abogaba por un plan flexible. En ese momento la de Ferrol aún no había llegado a Cádiz, pero justo en ese mes se empieza a apremiar a las autoridades ferrolanas para que ultimen los preparativos de esa escuadra (18).

---

(18) Véase mi trabajo «La escuadra de Ferrol, 1733», en BAUDOT, M. (dir.): *El Estado en guerra. Expediciones navales españolas en el siglo XVIII*. Polifemo, Madrid, 2014, pp. 23-59.

Patiño contaba, además, con los barcos de Cádiz, Málaga —la pequeña escuadra de Justiniani, entonces en ese puerto— y Barcelona. Seguramente en esos meses se maduró la acción en Italia, en la medida en que Francia se ofrecía a Saboya como valedor de sus intereses y el nuevo reino acariciaba la posibilidad de arrebatar Milán a los austriacos. En las conversaciones franco-españolas se habló, por supuesto, de los ducados que deberían quedarse definitivamente en manos del infante don Carlos, pero también de Nápoles, aunque no sabemos bien en qué medida, ni con qué garantías de apoyo por parte de Francia.

Los movimientos logísticos en orden a conseguir los abastecimientos necesarios para la armada nos ofrecen una indicación del posible momento en que la opción italiana desplazó decididamente a la africana. Parece que fue en agosto. En la documentación correspondiente a ese mes se advierte un cambio de ritmo y de temática. Hasta agosto, el tempo es lento. Aunque la armada de Ferrol había sido acuciada para que saliese ya en mayo, la verdad es que luego la de Serrano había esperado otros dos meses en Cádiz, pasado por delante de Málaga y de Cartagena y se había estacionado en Alicante. Los únicos problemas que se desprenden de la documentación son de abastecimiento y se refieren a la pipería y a cuestiones de víveres, para suplir los susceptibles de hallarse en mal estado o para demandar una provisión adicional en caso de que la espera en puerto se prolongue.

Otra referencia constante en esos momentos son las «mudas» o cambios de guarnición en Orán, que condicionan la presencia de transportes, así como la disponibilidad de pipería y, a veces, de soldados para completar las dotaciones. La documentación recoge, en la práctica, la correspondencia ente Patiño y Campoflorido, intendente de Valencia, por cuanto este era el coordinador central de la operación, con apoyo en Alicante y Cartagena, básicamente. Por lo tanto, hasta ese momento, las gestiones se centralizaban en la persona de Campoflorido, cuya área de influencia era el este-sureste de la Península. En definitiva, el ambiente que la documentación refleja nos sitúa en el Mediterráneo sur y nos hace pensar en África. Podemos suponer que era un objetivo firme que seguramente se habría ejecutado de no haberse abierto con nitidez la opción italiana, que hasta ese momento estaba en la mente de los gobernantes, sí, pero cuya ejecución dependía de alcanzar un acuerdo satisfactorio con Francia y de garantizarse la neutralidad de Gran Bretaña.

No obstante, desde mediados de agosto esa misma documentación empieza a cambiar de temática y de corresponsales, muestra de que la situación es otra. Es entonces cuando se empieza a tratar el problema de las caballerizas o pesebreras en que trasladar los caballos, para lo cual habría que acondicionar los barcos de transporte. Si las referencias a ellas son punto menos que inexistentes hasta agosto, después representan casi un monotema, por la obsesiva urgencia con que se piden. Además, es ahora cuando emerge la figura de Sartine, intendente de Cataluña, hasta entonces ausente de la documentación y que ahora aparece como encargado de la provisión de las caballerizas necesarias. Todo esto ya no apunta a un hipotético bombardeo de Argel, para lo cual

no se habrían necesitado caballos, ni siquiera tropas, pareciendo como parecía tratarse de una acción de mero castigo y, en consecuencia, no acompañada de desembarco alguno. Tal acción parece claramente ausente de la mente de los gobernantes, quienes ahora planean una empresa militar en toda regla que exige una gran provisión de caballos; además, entra en escena Cataluña. Es decir, el horizonte se ha trasladado, diríase que de golpe, al Mediterráneo norte, y el escenario al que se apunta es Italia, la Italia, también, del norte.

La opinión pública, sin embargo, no se enterará de inmediato de que se había optado por Italia. ¡Todavía a finales de agosto se trasladan algunas tropas de Barcelona a Alicante! ¿Qué sentido tenía ese traslado? A comienzos de septiembre llegan de Génova noticias de que ha comenzado la guerra y de que las primeras tropas francesas han entrado en Italia. La opción italiana está clara. Ya solo quedaba por resolver la cuestión subsidiaria de si apoyar la presencia del infante en los ducados o bien dirigirse hacia Nápoles. Como ya dijimos, eso dependerá de la marcha de las acciones militares. La decisión será importante, no obstante, para la Marina porque, de haberse circunscrito la guerra a Toscana y Lombardía, la acción de aquella prácticamente habría terminado con los primeros transportes, como de hecho ocurrirá diez años más tarde en la Guerra de Sucesión austriaca, librada en escenarios similares. Sin embargo, la decisión de marchar ensanchó el margen de actuación de la Armada, pues no solo el transporte de tropas se extendió hasta Nápoles y Sicilia en varias ocasiones a lo largo de 1734, sino que diferentes escuadras tuvieron que participar en unas cuantas acciones bélicas. Y si bien es cierto que no hubo lugar a ninguna batalla especialmente comprometida o, digamos, heroica, no lo es menos que la labor de la Marina fue clave para que los objetivos políticos pudieran cumplirse íntegramente.

### *Hombres, víveres, pertrechos y demás*

Vamos, finalmente, a considerar algunos aspectos relativos al modo de aprontar marineros, soldados, víveres y toda clase de pertrechos, así como los problemas que planteó esta necesidad. En cuanto a los marineros, tenemos información detallada para los de la escuadra de Ferrol (19). Sabemos que los allí enrolados provenían de la misma Galicia, así como de Cantabria, Vizcaya y, presumiblemente, Guipúzcoa, aunque estos últimos no es seguro que llegaran. Para conseguir estos marineros, el capitán general de Ferrol, Cornejo, se tuvo que poner en contacto con agentes del rey radicados en diferentes provincias de su región. Solo hubo problemas en el caso de Guipúzcoa, porque el enrolamiento debía ser aprobado por la Junta General de la provincia, que estaba reunida en los momentos en los que se cursó la petición, y no consta que diera tiempo a que emitiera una resolución favorable antes de que la escuadra zarpase de Ferrol. En los demás casos, el problema era más bien de

---

(19) *Ibidem.*

disponibilidad y transporte, pues el Cantábrico, en invierno, es un mar problemático. En todo caso, la escuadra de Ferrol zarpó en junio con sus dotaciones completas, que encuadraban un total de 2.850 hombres (20).

No tenemos noticias concretas sobre el resto de los barcos que zarparon de Cádiz y Málaga. Suponemos que, si la escuadra de Ferrol se había abastecido de marineros del norte, los barcos del sur lo harían en Andalucía. Esto al margen, sí sabemos, como se refleja en la tabla 1, que para completar las dotaciones faltaban al menos 699 hombres o quizá más, porque Serrano pidió a su llegada 900 hombres a Campoflorido para cubrir las vacantes —posiblemente estaba exagerando su petición, para asegurarse de que en las dotaciones no quedase hueco por cubrir—. Como quiera que fuese, cuando los barcos zarparon de Alicante hacia Livorno o Barcelona, según los casos, parece que lo hicieron con sus dotaciones al completo.

Todos esos hombres tenían que ir debidamente vestidos, entre otros motivos, «para evitar las enfermedades que ha causado la desnudez esta última campaña, especialmente en la gente de este reino» (21). Ello planteó a Cornejo el problema de conseguir camisas, chamarretas, calzones, zapatos..., lo cual entrañaba algún problema, pues en eso se notaba la dificultad de abastecimiento que había en Ferrol y la dificultad de comprar a corto plazo lienzo para las camisas y paño para las chamarretas y demás aderezos que estaban por confeccionar. Como solución, primero se pensó en anticipar la paga a los marineros, obligarles a que comprasen por sí mismos su propia ropa antes de su presentación y que se embarcasen con ella. Como se decía, la gente de este reino «siempre se ha embarcado con la ropa que acostumbra». Al final, tanto por falta de dinero como por que la «gente fuese con alguna mayor limpieza», el asunto resultaría algo diferente: se decidió dar solamente dos pagas anticipadas, y a la gente de Galicia y Asturias, entregarle dos camisas por barba de las disponibles en los almacenes, lo que hizo un total de 4.000 camisas que se les entregarían una vez embarcados. De esta manera se prevenía también que las olvidaran en casa.

En cuanto a los víveres, no tenemos detalles concretos sobre este aspecto acerca de la escuadra de Ferrol. Suponemos que el arsenal contaba con los que el asentista general era capaz de proveer. En todo caso, sí sabemos que la escuadra zarpó con la cantidad necesaria, al menos para llegar a Cádiz. En el resto del viaje, y para el conjunto de la armada, la documentación refiere ciertos problemas que los víveres plantearon, particularmente su caducidad, razón por la que, al llegar a Alicante, Serrano pidió a las autoridades locales que proveyesen lo necesario para sustituir los víveres en mal estado y poder soporitar así un período de estancia más largo caso de que este se prologara indefinidamente.

---

(20) *Ibidem*, p. 41.

(21) Freyre, intendente de Galicia, a Patiño. La Graña, 5 de mayo de 1733. Por «última campaña» puede referirse a la de Orán, donde también estuvieron Cornejo y Somodevilla, y a la que por ello Freyre tendría muy presente.

La cuestión general que se plantea aquí es la capacidad de los mercados locales para abastecer de los alimentos necesarios a una armada de más de 7.500 hombres, sin contar con que, al mismo tiempo, empezaban a llegar los batallones de soldados para su embarque. Es decir, en Ferrol había en ese momento una población flotante que suponía un considerable aumento respecto de la residente en la zona. En esas circunstancias, no bastaba con lo que proveía el asentista general, quien además tampoco podía atender los problemas sobrevenidos en puerto, para cuya resolución no quedaba más remedio que recurrir a asentistas secundarios, o bien a contratistas locales capaces de allegar en poco tiempo lo que se necesitase. Eso planteaba un problema adicional: el del pago, pues el abastecimiento general estaba pagado por contrata con el asentista, pero las adquisiciones *in situ* no, de manera que el intendente debía pedir más dinero al tesorero general para abonar su importe. El dinero acababa llegando, pero estos trámites suponían dificultades añadidas para la gestión de aquel.

Otro problema añadido fue el de las pipas de agua. Da la impresión de que no había suficientes o que estaban estropeadas. Desde Alicante se pidieron cantidades importantes a Cartagena, donde se suponía que había existencias. Cartagena, sin embargo, planteaba otros problemas, pues en ese momento desde ese centro se atendía el cambio de guarnición de Orán, lo que comprometía el uso de barcos, de pequeños transportes, así como la disponibilidad de víveres y pipas de agua. Una vez más, resolver la cuestión exigía cartas del intendente a Cartagena, cambios en la práctica que se estaba llevando con Orán, búsqueda de artesanos que arreglaran o fabricaran las pipas necesarias... Todo acabaría arreglándose, pero a expensas de consumir tiempo y esfuerzos extra.

Con todo, a pesar de la importancia de los víveres y de la pipería, la cuestión que más resalta en la documentación es, como ha quedado indicado, la relativa a las caballerizas. Los asuntos anteriores eran importantes, pero por esa misma razón en líneas generales estaban en su mayoría resueltos con anterioridad y en el lugar de reunión solamente era necesario proveer a faltas circunstanciales provocadas, como se ha dicho, por retrasos, dilaciones en la estancia, víveres en mal estado, etc., pero el grueso de hombres, víveres, pipería, etc., estaba solucionado de antemano.

En cambio, la cuestión de las caballerizas fue una auténtica sorpresa tanto para Campoflorido como para Sartine. La sorpresa de ambos intendentes refleja, una vez más, la reserva en que se había mantenido el auténtico destino de la armada y el hecho de que inicialmente se hubiera pensado en un doble objetivo, o más bien, en dos objetivos posibles, uno de los cuales habría actuado como tapadera del segundo. Es muy probable que si la opción italiana no se hubiera mostrado con claridad o a su tiempo, se habría actuado sobre el primero, Argel. Como hemos dicho, no eran objetivos incompatibles, sino más bien alternativos: todo lo hecho hasta Alicante permitía tomar cualquier decisión al respecto. De ahí también que la armada tuviera como primer destino Alicante y no se hubiera dirigido desde el principio a Barcelona.

En todo caso, mantener la sorpresa obligó a trabajar con cierta improvisación en el caso de las caballerizas. Se pidieron, por lo menos, 2.000, una cantidad nada despreciable. Eso suponía no solo encontrar los transportes necesarios, sino recibirlos con la antelación suficiente para hacer en ellos la obra de carpintería necesaria antes de zarpar, lo cual, como es lógico, requirió la búsqueda sobre el terreno de los carpinteros pertinentes, sobre todo en Alicante, donde se fabricaron la mayoría de las pesebreras. Desde allí los barcos, convenientemente acondicionados, pasarían a Barcelona, donde también se estaba llevando a cabo una transformación similar.

El seguimiento del asunto por parte de Patiño fue exhaustivo. El secretario exigía información puntual para asegurarse de que se cumplían los plazos, que desde fines de agosto empezaban a correr más deprisa. En consecuencia, la administración del intendente Campoflorido enviaba puntualmente a Patiño información sobre el número de barcos que salían rumbo a Barcelona con las caballerizas preparadas. Ello nos permite tener noticia de las características de estas naves. Se trataba de tartanas, saetías y otras embarcaciones similares. Su procedencia era muy variada: española, por supuesto, pero también francesa, inglesa, o de cualquier zona de Italia. El desplazamiento de estas embarcaciones oscilaba entre las 70 toneladas de las más pequeñas y las 200 que podían alcanzar las mayores, si bien lo más frecuente era que pesaran en torno a las 100/120 toneladas. Lo más interesante para nosotros es, quizá, el número de caballos que cada embarcación podía transportar, que era reducido, entre 20 y 30, según cada barco. Eso quiere decir que las 2.000 caballerizas que se pedían exigían cerca de 100 barcos de transporte.

Los barcos, con sus caballerizas instaladas, se dirigían a Barcelona tanto para su control como para poder abastecerse de otros pertrechos perentorios, singularmente cinchas. Pero los caballos no se cargaron aquí. Dada la delicadeza de este animal, se buscó acortar el trayecto por mar todo lo posible. De ahí que primero la caballería fuera por tierra hasta Antibes, donde, para evitar los Alpes, ya sí se embarcó a los caballos rumbo a La Spezia o Livorno.

La necesidad de los transportes, cualquiera que sea su objeto, lleva consigo el pago de los fletes. Todos los asuntos de las caballerizas, por ejemplo, al retener los barcos mientras se hacían los arreglos, incrementaba los costes. Es cierto que los barcos eran forzados a hacer ese servicio al rey, esto es que eran requisados, por así decirlo, pero ello no quitaba que hubiera que pagar los fletes según los precios establecidos. Así pues, todo el asunto de los transportes más o menos de sorpresa que supuso el asunto de las caballerías llevó consigo un considerable aumento de costes en materia de fletes, sobre lo que tenemos una información solamente parcial.

### *El dinero*

Por último, unas observaciones sobre el dinero. No pretendemos resolver un problema tan intrincado como el de determinar el coste de la operación,



asunto que escapa por completo de nuestras posibilidades por la insuficiencia de la documentación consultada, pero sí podemos aportar algunas consideraciones sobre el origen del dinero y sus destinos. Para ello nos vamos a centrar en el ejemplo de la escuadra de Ferrol, que conocemos bien. Las preguntas que podemos hacernos son, por ejemplo, cuánto le costó al capitán general ferrolano organizar la escuadra, de dónde sacó el dinero y qué pagó con él. La respuesta a estas preguntas no va a ser tampoco completa, pero sí muy aproximada y en algunos casos exacta (22).

En el arsenal de Ferrol hubo que atender gastos ordinarios, es decir que se hacían habitualmente en el arsenal, como los derivados del mantenimiento de los barcos (carenado, etc.) y las correspondientes pagas a la maestranza; pero también hubo que subvenir a los gastos extraordinarios generados específicamente por el aprestamiento de la escuadra. Para algunos de estos gastos, el intendente Freyre recibió del tesorero general una consignación extraordinaria que ascendió a 510.000 reales de vellón. Ciertos costes se abonaron en origen, por ejemplo la paga de algunos marineros que no provenían de Galicia, o los víveres, cuyo importe se había satisfecho en el asiento general de este ramo, o el transporte de algunos hombres y pertrechos provenientes de Santander o Pasajes, etc.

Vamos a fijarnos de momento en la asignación extraordinaria. Esta se había destinado, en realidad, únicamente a los sueldos de oficiales y marineros, aunque luego también se pagaron con cargo a ella algunos fletes del transporte de estos. De hecho, no fue suficiente, como se muestra en la siguiente tabla:

Tabla 2. GASTO DE PAGOS POR SUELDOS Y ALGUNOS FLETES (EN REALES DE VELLÓN)

<i>Concepto</i>	<i>Gasto</i>	<i>Asignación</i>
Pagas a la marinería, incluidas 4.000 camisas	310.279	
Pagos a los marineros vizcaínos y montañeses	14.559	
Flete de las embarcaciones que transportaron a la marinería	24.000	
Para socorrer al batallón	30.000	
Para la brigada de artilleros	6.000	
Pagos a oficiales mayores	70.913	
Pagos a oficiales de mar	58.360	
Pagos oficiales de batallón	14.061	
TOTALES	528.173	510.000
DIFERENCIA		18.173

Como se ve, la cantidad asignada ni siquiera fue suficiente para cubrir los gastos previstos. La cantidad restante, los 18.173 reales, la dejó Freyre para que se pagara en Cádiz.

---

(22) Me remito a los datos e información sobre fuentes recogidos en mi trabajo ya citado «La escuadra de Ferrol, 1733», pp. 45ss.

No obstante, como se ha señalado, los gastos devengados en Ferrol fueron mucho mayores. En algunos casos, tales gastos son incalculables e incluso es imposible definir con exactitud su naturaleza, pero en otros sí podemos al menos identificarlos y esclarecer cómo se financiaron. En la tabla 3 se hace un resumen de los pagos, sus conceptos, el origen del dinero y las deudas pendientes.

Tabla 3. PAGOS, SU CONCEPTO Y ORIGEN DEL DINERO (EN REALES DE VELLÓN)

<i>Concepto</i>		<i>Cantidad</i>	<i>Origen (23)</i>
Apresto de los navíos		Desconocida	Consignación ordinaria
Viveres		Desconocida	Incluida en asiento general
Géneros suplementarios		120.000	Pagado a crédito por Freyre
Fletes		24.000	Asignación específica
Marina (dos Pagos)	Vizcaínos	Adelanto de 10 pesos	Pagados en su lugar de origen
	Montañeses	14.559	Asignación específica
Gallegos y asturianos		260.279	Asignación específica
más las camisas		50.000	Existencias de almacén
Batallones de Marina			
Artilleros		6.000	Asignación específica
Asignación específica (solo 4 pagos y gajes)		143.334	Asignación específica

Por lo tanto, como queda dicho (tabla 2), con la asignación específica se pagaron los conocidos 528.173 reales destinados a sueldos y fletes, cantidad que superaba lo asignado en 18.173 reales. Por su parte, la tabla 3 recoge tanto la información anterior como el resto de los pagos, y sitúa el origen del dinero. Con la consignación ordinaria se pagó el apresto de los navíos. A cargo de esta consignación debería ir más tarde el déficit señalado, más 120.000 reales que fueron avalados personalmente por Freyre para salir al paso de unos pagos inesperados a contratistas locales. Por otra parte, dado que a los oficiales solo se les habían abonado cuatro pagos, se les adeudaban 84.957 reales, que se les entregarían en el futuro, seguramente a su llegada a Cádiz.

Por otra parte, existen otros gastos que, por su naturaleza, debieron de satisfacerse en origen. Por ejemplo, la artillería de la *Hermiona* (24), al par

(23) Por consignación ordinaria se entiende la del arsenal. Muchos de los trabajos realizados eran los ordinarios en aquel lugar para el mantenimiento de los navíos, si bien en casos como este el trabajo era más intenso. Por asignación específica nos referimos a los 510.000 reales que se asignaron específicamente para la preparación de esta escuadra.

(24) La *Hermiona* es la fragata que iba con la escuadra de Ferrol. Era nueva y todavía no había sido artillada. Precisamente una de las cuestiones que causaron algún retraso en la salida de esta escuadra fue tener que esperar la llegada, desde Santander, de la artillería para la *Hermiona*. Más detalles en mi trabajo «La escuadra de Ferrol, 1733», pp. 41-42.

que la balería y la pólvora que se cargó en los navíos ya estaba pagada en los lugares de su fábrica, pues correspondían a trabajos hechos por asiento. Ocurre lo mismo en el caso de los fusiles, cuyo embarque se señala en ocasiones. No sabemos cómo se pagaron los fletes de la artillería de la *Hermiona* y pensamos que los de la balería están incluidos en los que trasladaron a la marinería vizcaína y montañesa, únicos fletes que se señalan, pero no tenemos certeza de ello.

En definitiva, el coste de la escuadra es mucho mayor de lo que indican los papeles del intendente de Galicia. Por ellos conocemos los pagos realizados en Ferrol con su asignación específica, pero carecemos de detalles en relación con los demás costes de la escuadra. Para hacer un cálculo total tendríamos que saber otras cosas, por ejemplo, entre las cuestiones más relevantes, cuál fue la repercusión en los gastos del arsenal del aumento de actividad que supuso la preparación de la escuadra, más allá de la consignación ordinaria. Por otro lado, hemos dado por sentado que los víveres embarcados lo fueron a costa del asiento general que tenía el asentista Arizcun. En ese caso también deberíamos saber qué cantidad exacta de víveres se embarcó y cuál fue la repercusión de ello en el total del asiento general. Pero, además, es posible que existiesen otros víveres no comprendidos en el asiento general, pues sabemos por otros ejemplos que a veces, excepcionalmente, se adquirían abastos en el territorio del arsenal, además de lo que correspondía a los víveres del asiento general. Eso ocurriría más tarde con la armada de Serrano en Alicante, como hemos mencionado. En ese sentido, no se nos dice si todo lo embarcado en Ferrol se hizo con cargo al asiento general o fue necesario allegar alguna partida extra a última hora. Quizá los géneros correspondientes a los 120.000 reales a crédito que avaló Freyre, que obviamente no estaban incluidos en el asiento, tengan esta naturaleza. Tampoco sabemos el precio exacto, imputable a esta expedición, de los cañones de la *Hermiona*, ni el de su traslado. Igualmente ignoramos cuánta munición y pólvora se cargó, al igual que su importe. Por lo tanto, estamos lejos de poder hacer un estudio de costes ajustado.

Respecto al dinero, además de indicar los costes, es interesante precisar también qué instancias concurren, tanto para conseguir financiación como para realizar el gasto. En este sentido, el propio arsenal con sus instalaciones y medios es centro fundamental de gasto y de financiación, sobre la base de su consignación ordinaria. Los lugares de origen, tanto de la marinería como de los diferentes aprestos, son igualmente centros de gasto y de financiación con cargo a sus propias consignaciones o asientos, según los casos. Y así, por ejemplo, encontramos al asentista general de víveres, las entidades locales, como las intendencias o los comisionados de matrícula, que buscan la marinería; las fábricas de armas y municiones, etc., todos ellos imputan en sus demarcaciones y lugares. los gastos que producen el servicio realizado o el género fabricado La Tesorería General y sus dependencias canalizan la asignación específica, además de la ordinaria. En este caso cabe destacar la participación de la Tesorería de la Renta del Tabaco en Galicia. Por otra parte, el propio intendente tiene que avalar personalmente un crédito que los proveedo-

res están dispuestos a dar. Por último, es necesario resaltar el papel central y de coordinación de la Secretaría de Marina, que no solo organizaba sino que, suponemos, tendría que hacerse cargo de los pagos a los oficiales (25).

## Conclusiones

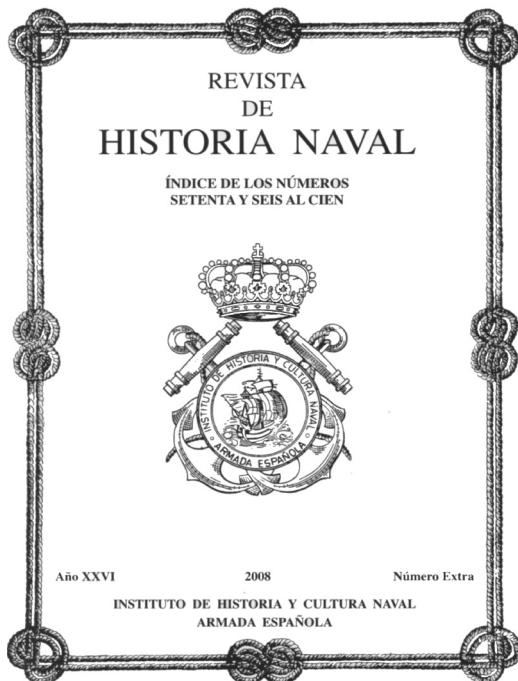
En definitiva, lo que hemos podido ver es el complemento del cuadro general de la política internacional, ámbito en el que la Marina actúa como protagonista, con los detalles de la preparación de las escuadras que aparecerán en escena. Para poder participar en la batalla había que prepararse, y tal preparación lo era a largo plazo. Desde el punto de vista técnico, las operaciones son siempre las mismas: preparar los barcos, aprestarlos, dotarlos de tripulación, etc., pero llegado el siglo XVIII lo que se destaca es que el tamaño de la actividad y el ámbito de actuación exigen una participación total de los recursos del Estado: hombres, barcos, víveres, armas, dinero..., recursos que no provenían de un único lugar, sino de todo el territorio español. A veces la bibliografía ha podido dar la impresión de que, dado que estas expediciones a Italia salían de Barcelona, todos los recursos provenían de la zona. Pero, como hemos visto, no era así, sino que, con independencia de cuál fuera el punto de reunión, y de que este lugar —en nuestro caso, sobre todo Alicante y Barcelona— también aportase su cuota, la realidad es que los recursos llegaban de todos los territorios de la Monarquía, y no solo de la España peninsular, sino también de América —cabe pensar en si alguno de los barcos que participan había sido construido en La Habana, por ejemplo, o en que parte del dinero asignado a la Marina provenía de la renta del tabaco, producto americano—. Podríamos seguir haciendo consideraciones de este estilo para ver cómo en el esfuerzo participaron todos. Por supuesto, lo que destaca por encima de todo es la capacidad de coordinación que la gestión política —en este caso, Patiño y sus inmediatos colaboradores— para movilizar con diligencia los recursos, premisa fundamental para poder tener éxito en la empresa.

---

(25) Sobre los mecanismos de pago de la Tesorería General y las relaciones con los dineros de la Armada, véase TORRES SÁNCHEZ: *La llave de todos los tesoros. La Tesorería General de Carlos III*. Sílex, Madrid, 2012, pp. 199ss.

# ÍNDICES

## DE LA REVISTA DE HISTORIA NAVAL



Están a la venta los ÍNDICES de los números del 76 al 100 de la REVISTA DE HISTORIA NAVAL, cuyo contenido es el que sigue:

- Introducción (estudio histórico y estadístico).
- Currículos de autores.
- Índices de los números 76 al 100.
- Artículos clasificados por orden alfabéticos.
- Índice de materias.
- Índices de autores.
- Índice de la sección *La historia vivida*.
- Índice de la sección *Documentos*.
- Índice de la sección *La Historia Marítima en el mundo*.
- Índice de la Sección Noticias Generales.
- Índice de la sección *Recensiones*.
- Índice de ilustraciones.

Un volumen extraordinario de doscientos doce páginas, del mismo formato que la REVISTA, **se vende** al precio de **9 euros** (IVA más gastos de envío incluidos).

También están a disposición del público los índices de los setenta y cinco anteriores, en dos tomos, actualizados, al precio de 9 euros.

Se pueden adquirir en los siguientes puntos de venta:

- Instituto de Historia y Cultura Naval  
Juan de Mena, 1, 1.º. 28071 MADRID. . Tef: 91 312 44 27 y Fax: 91 379 59 45  
C/e: [ihcn@fn.mde.es](mailto:ihcn@fn.mde.es)
- Servicio de Publicaciones de la Armada  
Montalbán, 2. 28071 MADRID. Fax: 91 379 50 41
- Museo Naval  
Juan de Mena, 1, 1.º 28071 MADRID. Fax: 91 379 50 56. Venta directa.

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL

# POLÍTICA NAVAL Y MOVILIZACIÓN DE RECURSOS PARA LA DEFENSA COLONIAL AL INICIO DE LA GUERRA DE LA OREJA DE JENKINS (1739-1740) (1)

María BAUDOT MONROY  
Departamento de Historia Moderna UNED

Para una nación con un imperio lejano que defender, un comercio trasatlántico y transpacífico que proteger, del que en buena parte dependía su financiación, la capacidad de poder ejercer su poder marítimo y su poder naval era una cuestión prioritaria. Sin embargo, durante el reinado de Felipe V esta obviedad quedó algo desdibujada al entrar en conflicto con otros intereses a los que la Monarquía dio prioridad.

El objetivo de este artículo es analizar la capacidad de respuesta de la Monarquía y de la Armada ante la situación de máxima tensión que supuso el inicio del enfrentamiento contra Gran Bretaña, conocido como la Guerra de la Oreja de Jenkins, en 1739, cuyo primer escenario fue el Caribe. Desde esta perspectiva analizaremos en función de qué intereses y cómo se fue definiendo la política naval para la defensa de la metrópoli y de las colonias; cómo se movilizaron los recursos en una situación especialmente difícil por la quiebra financiera del Estado que se había decretado ese mismo año, y cómo se procedió a su transporte al lejano escenario de la guerra, comparando el esfuerzo español con el británico.

## ¿Cómo se llegó a la guerra?

Después de la firma del tratado de Utrecht en 1713, Gran Bretaña, amparándose en las principales imposiciones obtenidas del tratado en forma de

---

(1) Este trabajo se ha realizado dentro del proyecto de investigación «Movilización de recursos para la guerra y la construcción del Estado en el siglo XVIII: España y su contexto europeo» (referencia HAR 2011-23570), financiado por el Gobierno de España (Ministerio de Ciencia e Innovación, cuyas competencias a día de hoy ha asumido el Ministerio de Economía y Competitividad) y coordinado por Agustín Rodríguez Enciso. Se encuadra en el Programa Nacional de Proyectos de Investigación Fundamental, en el marco del VI Plan Nacional de I+D+I 2012-2014.

privilegios comerciales —el *navío de permiso* y el *asiento de negros*—, empezó a fomentar un creciente contrabando con las colonias españolas del Caribe y del seno mejicano, que se vio reforzado por la actividad de corsarios británicos y de sus propias colonias norteamericanas (2). Esta soterrada y progresiva campaña de acoso comercial a las colonias americanas españolas se vio favorecida por los éxitos de los diplomáticos británicos en las posteriores negociaciones mantenidas con Alberoni, en las que consiguieron incrementar las prerrogativas comerciales obtenidas en Utrecht (3), lo que suponía un primera amenaza de quebrar el equilibrio político que las potencias europeas acababan de pactar. La respuesta del gobierno español estuvo completamente condicionada por la decisión de Felipe V de concentrar el poder marítimo y naval en la recuperación del control del Mediterráneo, perdido por la cesión a Austria de los territorios italianos que históricamente habían pertenecido a la Corona y por la presencia británica en Menorca y en Gibraltar, la cual potenció un incremento de la actividad corsaria berberisca en las aguas del Mediterráneo occidental. Todo el poder naval que Alberoni pudo movilizar entre 1713 y 1717 para fomentar la recuperación material de la Armada se concentró en las expediciones que se llevaron a cabo para reconquistar Mallorca (1715), Cerdeña (1717), Sicilia (1718) y Ceuta (1720) (4). En la batalla de Cabo Passaro (Sicilia), en 1718, prácticamente se perdió todo este esfuerzo.

Como el fruto de la recuperación naval de estos años se concentró en las expediciones en el Mediterráneo, para la defensa de las Indias, primero Alberoni y después Patiño se vieron obligados a autorizar a los gobernadores coloniales la concesión de patentes a corsarios hispanoamericanos para que actua-

---

(2) BÉTHENCOURT MASSIEU, A.: *Relaciones de España bajo Felipe V*, AEHM, Universidad de Valladolid, Universidad de La Laguna, Universidad de Las Palmas, UNED, Las Palmas, 1998, pp. 183-188; RODGER, N.A.M.: *The Command of the Ocean*, W.W. Norton & Co., Londres, Nueva York, 2006, p. 228.

(3) En agosto de 1716, Julio Alberoni consiguió un fugaz y poco consistente apoyo británico al proyecto revisionista de Felipe V, quien, para recuperar los territorios italianos, ofrecía ampliar las concesiones comerciales a Inglaterra contenidas en el tratado de Utrecht. Sobre esta cuestión, véase WALKER, G.J.: *Política española y comercio colonial, 1700-1789*, Barcelona, 1979, pp. 103, 115-119; Sobre Alberoni, MARCHESI, J.M.: *El cardenal Alberoni y la política internacional de España* (tesis doctoral), UCM, Madrid, 1944-1945; TAXONERA, L.: *El cardenal Alberoni, forjador de una nueva España en el siglo XVIII*, Editora Nacional, 1954; ALABRÚS IGLESIAS, R.M.: «La trayectoria política del cardenal Giulio Alberoni, (1708-1720)», en *Revista de Historia Moderna*, núm. 29, 2011, pp. 171-183; MARTÍNEZ NAVAS, I.: «Alberoni y el gobierno de la Monarquía española», en *Redur*, núm. 8, 2012, pp. 63-110. Sobre la escalada de violencia entre los corsarios británicos en el Caribe y su persecución por los guardacostas hispanos, escalada que desembocó en la Guerra de la Oreja de Jenkins en 1739, véanse PARES, R.: *War and Trade in the West Indies, 1739-1763*, Frank Cass Publishers, 1963, pp. 1-28; HARDING, R.: *The Emergence of Britain's Global Naval Supremacy*, The Boydell Press, Woodbridge, 2010, pp. 15-28. Sobre la política revisionista de Felipe V, OZANAM, D.: «La política exterior de España en tiempo de Felipe V y de Fernando VI», en MENÉNDEZ PIDAL, R. (dir.): *Historia de España*, t. XXIX, Espasa Calpe, Madrid, 1985, pp. 573-640; BÉTHENCOURT MASSIEU, A.: *Relaciones de España...*, pp. 179-218, 453-517.

(4) Sobre estas expediciones, véase AGUILERA, M.A.: *La conquista y el dominio de Cerdeña, (1717-1720)*. Valladolid, 1977

ran como guardacostas persiguiendo el creciente contrabando en el Caribe (5). No fue hasta 1725 cuando Patiño estableció en La Habana la Escuadra Guardacostas, formada inicialmente por dos navíos de línea, en respuesta a las numerosas quejas por la progresiva pérdida de mercados que recibía del comercio gaditano, que se avino a contribuir a su mantenimiento con una aportación del 6 por 100 sobre la plata y oro que llegaron de Indias (6).

Los corsarios-guardacostas, apoyados por los buques guardacostas de la Armada, fueron incrementando su violencia en la persecución y captura de presas, a medida que también aumentaba la presencia de naves mercantes británicas y de corsarios ingleses y norteamericanos en las aguas de las Indias Occidentales, gracias al apoyo de las autoridades coloniales británicas de Jamaica y de los buques de la Marina inglesa. Los enfrentamientos y las presas efectuadas, inevitablemente, dieron lugar a un estado de guerra latente y continuado entre ambas naciones que se mantuvo durante gran parte del siglo XVIII. Los choques se desarrollaron básicamente, además de bajo la forma señalada de un agresivo corso en el Caribe y el Atlántico, mediante expediciones de bloqueo de puertos y rutas de navegación por buques de guerra y corsarios, o a través de intermitentes momentos de tensión armada cuando hubo ruptura de paces o, finalmente, guerras declaradas, como la de la Cuádruple Alianza (1717-1721), la Anglo-española (1727 y 1729), o la de la Oreja de Jenkins (1739-1748) (7), que le tocó gestionar y coordinar al marqués de la Ensenada (8), primero desde su cargo de secretario del Almi-

---

(5) Sobre la recuperación naval después de la Guerra de Sucesión, PÉREZ-MALLAINA BUENO, P.E.: *La política naval en el Atlántico, 1700-1715*, Sevilla, 1982, pp. 408-412; MARCHENA FERNÁNDEZ, J.: «De las “reliquias” de Felipe V a la gran armada oceánica de 1750: guerra y marina durante la primera mitad del siglo XVIII», en SANCHEZ BAENA, J.J.; CHAÍN-NAVARRO, C., y MARTÍNEZ-SOLÍS, L.: *Estudios de Historia Naval. Actitudes y medios en la Real Armada del siglo XVIII*, Madrid, 2012, pp. 49-90. Sobre la política de Alberoni, VALSECCHI, F. «La política italiana de Alberoni. Aspectos y problemas», en *Cuadernos de Investigación Histórica*, núm. 2, 1978, pp. 479-499; KUETHE, A.J.: «La política colonial de Felipe V y el proyecto de 1720», en NAVARRO ANTOLÍN, F. (coord.): *Orbis incognitus. Avisos y legajos del nuevo mundo*, vol. I, Huelva, 2007, pp. 233-242

(6) WALKER, G.J.: *Política española...*, p. 190. La cifra se redujo al 4% a partir de 1732, según un acuerdo de la Junta del Consulado. AGI, Consulados 15. «Servicios hechos al estado y a algunos cuerpos particulares de la nación por el comercio de Cádiz, 1555-1803».

(7) Sobre las causas y el desarrollo de la guerra existe una extensa bibliografía, FERNÁNDEZ DURO, C.: *Armada española desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón*, t. VI, Museo Naval, Madrid, 1973, caps. XVI-XVIII; HILTON, S-L.: «El conflicto anglo-español sobre derechos de navegación en mares americanos (1729-1750)», en *Revista de Indias*, núm. 153-154, 1978, pp. 671-713; ÍDEM: *Las Indias en la diplomacia española, 1739-1759*, Universidad Complutense, 1980, Madrid; ÍDEM: «El conflicto anglo-español en Florida: utopía y realismo en la política española, 1732-1739», en *Quinto Centenario*, núm. 5, 1983, pp. 97-130; DONOSO ANES, E.: «La Compañía del Asiento y la Guerra de la Oreja: sus causas económicas y algunos aspectos contables relacionados», en *RC-SAR XI*, núm. 1, 2008, pp. 9-40; HARDING, R.: *The Emergence...*, pp. 9-28; CERDÁ CRESPO, J.: *Conflictos coloniales. La Guerra de los Nueve Años, 1739-1748*, Universidad de Alicante, 2010.

(8) RODRÍGUEZ VILLA, A.: *Don Zenón de Somodevilla, marqués de la Ensenada. Ensayo biográfico*, Madrid, 1878; SALVÁ RIERA, J.: *El marqués de la Ensenada*, Madrid, 1942; ABAD



rantazgo español y, a partir de 1743, como secretario de Hacienda, Guerra, Marina e Indias. La mayor o menor intensidad de esa tensión la determinaron las negociaciones diplomáticas mantenidas entre las potencias europeas (Inglaterra, Austria, Francia y Holanda) para conservar el equilibrio europeo pactado en Utrecht, que había estado siempre muy condicionado por los intereses revisionistas de Felipe V con respecto a la pérdida de los territorios en Italia, por la consecuente prioridad que dio a la recuperación del control del Mediterráneo y por el permanente acoso de franceses, holandeses y, sobre todo, británicos para conseguir un mayor acceso a los mercados coloniales hispanos. En las negociaciones diplomáticas, España utilizó tres armas de presión para conseguir el apoyo de las demás potencias a sus objetivos mediterráneos: la concesión de privilegios comerciales en Indias, la política represiva del contrabando en aguas caribeñas y el incremento de tasas al comercio lícito.

En julio de 1739, Gran Bretaña, tomando la iniciativa, había empezado las hostilidades, aunque hasta octubre de ese año no declaró oficialmente la guerra a España. El foco inicial de las operaciones se localizó en el Caribe, ya que el objetivo británico era hacerse con alguna de las principales plazas comerciales españolas, lo que supondría una importante baza para obtener más concesiones comerciales en unas posteriores negociaciones de paz. Un año después, el conflicto adquirió carácter mundial al encadenarse con la Guerra de Sucesión austriaca y extenderse los enfrentamientos al Atlántico, el Pacífico, Asia, el Mediterráneo y a suelo europeo. Las campañas de Italia durante 1743 y 1748, que tuvieron como objetivo prioritario consolidar en el trono de Nápoles y Sicilia al infante don Carlos y, en los ducados de Parma, Plasencia y Toscana, al infante don Felipe, hay que inscribirlas en el contexto de la conexión de la Guerra de la Oreja de Jenkins con la de Sucesión austriaca (9).

## La situación de la Armada en 1739

Desde 1737 había dos instituciones al frente de los asuntos de la Armada: la Secretaría de Marina e Indias, cuyo titular era José de la Quintana, y el Almirantazgo, una institución creada en 1737 por Felipe V para proveer de ingresos al infante don Felipe (10). Este último se regía por una junta compuesta por tres marinos prestigiosos con el grado de teniente general: el

---

LEÓN, F.: *El marqués de la Ensenada. Su vida y su obra*, 2 vols., Madrid, 1985; GÓMEZ-URDÁNEZ, J.L.: *El proyecto reformista de Ensenada*, Milenio, Lleida, 1996.

(9) MELENDRENAS GIMENO, M.C.: *Las campañas de Italia durante 1743-1748*. Editum, Murcia, 1987.

(10) Sobre el Almirantazgo español, véanse GUIRAO DE VIERNA, A.: «Notas para un estudio del Almirantazgo», en *Revista de Historia Naval*, núm. 4, 1984, pp. 83-100; PÉREZ FERNÁNDEZ-TURÉGANO, C.: «El Almirantazgo del infante don Felipe (1737-1748). Conflictos competenciales con la Secretaría de Estado y del Despacho de Marina», en *Anuario de Historia del Derecho Español LXXIV*, Madrid, 2004, pp. 409-473; CEBALLOS-ESCALERA Y GILA, A. de: *El Almirantazgo general de España e Indias en la Edad Moderna*, Real Academia de la Mar, Madrid, 2012.

marqués de Mari, Francisco Cornejo y Rodrigo Torres Morales. El marqués de la Ensenada era el secretario de este órgano y como tal coordinaba toda la gestión y mantenía las relaciones institucionales del Almirantazgo con la Secretaría de Marina, los intendentes de los departamentos marítimos y el resto de los secretarios del despacho. Sebastián de la Cuadra, marqués de Villarias, secretario de Estado, y el duque de Montemar, titular de la Secretaría de Guerra, eran los únicos que despachaban directamente con el rey y que gozaban de su confianza. Los dos estaban muy condicionados en el ejercicio de sus responsabilidades por la prioridad que los monarcas dieron a sus intereses revisionistas de lo pactado en Utrecht, lo que les obligaba a posponer la protección efectiva del imperio colonial a las cuestiones relacionadas con el Mediterráneo. La Real Hacienda estaba a cargo de Juan Bautista de Iturralde, cuyas primeras medidas de gobierno, en marzo de 1739, fueron decretar la suspensión de pagos y adoptar una política económica muy restrictiva del gasto militar y naval precisamente cuando empezaron las movilizaciones del Ejército y de la Armada, por lo que la falta de financiación fue un condicionante decisivo (11).



Las siguientes palabras de Ensenada dan buena cuenta de la gravedad de la situación financiera a la que el Almirantazgo y la Secretaría de Marina se enfrentaron para poner en marcha la maquinaria de la guerra naval: «... que en la guerra con ingleses ha entrado nuestra marina sin providencia para defenderse, cuanto más para ofender al enemigo, porque no pudiendo prepararse ni para lo uno, ni para lo otro sin caudales, jamás ha carecido más de ellos la marina (...) = Marqués de la Ensenada, 1740» (12).

---

(11) FERNÁNDEZ ALBALADEJO, P.: «El decreto de suspensión de pagos de 1739: análisis e implicaciones», en *Moneda y Crédito*, núm. 142, 1977, pp. 51-85; JURADO SÁNCHEZ, J.: «Proyectos para reducir el gasto de la Hacienda española en el siglo XVIII», en *Cuadernos de Estudios Empresariales*, núm. 14, 2004, pp. 105-129. Sobre las medidas de ahorro para la Marina, AGS, Secretaría Superintendencia de Hacienda (SSH), leg. 409. Memorial de Juan Bautista de Iturralde de 22 de abril de 1739. Iturralde a Quintana, 1 de mayo de 1739, cit. en PERONA TOMÁS, D.: *Los orígenes del Ministerio de Marina*, Ministerio de Defensa, Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid, 1998, pp. 126 y 183 (n. 299 y 300). Sobre Iturralde, véase CRUZ MUNDET, J.R.: «Juan Bautista de Iturralde y Gamio, un asentista navarro en la corte de Felipe V», en *Príncipe de Viana*, núm. 255, 2012, pp. 205-259.

(12) Archivo General de Simancas (AGS), Secretaría de Marina (SM), leg. 397-2, doc. 1020. Marqués de la Ensenada al marqués de Villarias. Aranjuez, 14 de mayo de 1740.

Una de las medidas restrictivas del gasto del Estado impuestas por Iturralde a la Armada para tratar de rebajar la enorme deuda acumulada fue reducir en un tercio la consignación ordinaria anual (13), y para controlar el dinero «superfluo y vicioso» que gastaba, según su opinión, notificó al secretario de Marina, José de la Quintana, que el Almirantazgo debía presentar ante la Junta de Hacienda presupuestos detallados de todos los gastos que previera hacer, para que dicha junta los fiscalizara antes de que él los aprobara o no (14). Esta política restrictiva de Iturralde, junto con la irregularidad (15) con que se libraban los pagos de las consignaciones anuales, provocaron mucha precariedad, de modo que los intendentes de Marina presentaron numerosas quejas y reclamaciones al verse incapaces de conseguir tanto los materiales y pertrechos necesarios para el mantenimiento de los bajeles como el numerario para pagar los sueldos a las personas adscritas a sus respectivos departamentos. Se debían muchas mensualidades a las maestranzas, a la marinería («en descubierto de mucha parte de sus sueldos, cobrando con mucho atraso la mitad que se les da»), a la tropa de los Batallones («en carnes vivas») y a los oficiales («en la última miseria»), quienes acumulaban tres años de retrasos. En diciembre de 1739 aún se adeudaban a la Armada 6.959.000 de reales del montante asignado para ese año (16).

La desoladora penuria que arrastraba la Marina ya desde los años anteriores la dejó bien reseñada el embajador británico Benjamin Keene en un informe a su superior de 1737:

«... tienen unos 50 barcos, de los cuales creo que pueden seleccionar 30 grandes y bien contruidos, pero sus almacenes están desprovistos y tendrán que invertir sumas muy importantes para alcanzar una situación aceptable, y la situación de la economía es muy mala como para que sea posible mejorar la condición de la marina» (17).

---

(13) En 1738 la Armada recibió una consignación ordinaria de 18.528.697 reales de vellón, que supusieron un 25,7% del gasto total del Estado. En 1739 la consignación se redujo a 12.734.992 reales, un 17,7% del gasto total. Véase NAVARRO MERINO, J.P.: *La Armada española en el siglo XVIII*. Fundación Universitaria Española, Madrid, 1981, pp. 155, 162 y 169; AMNM (Archivo Museo Naval Madrid), Ms. 471, f. 11.

(14) AGS, SSH, leg. 409. Juan Bautista de Iturralde a José de la Quintana, 1 de mayo de 1739.

(15) AMNM, Ms. 471, f. 11. *Resumen de las consignaciones señaladas a la Marina desde 1728 a 1807 con otras noticias interesantes que ilustran el expediente*: «... en 1739 siguió la Marina en el mismo estado de miseria, atendida a cortos socorros que de tiempo en tiempo recibía».

(16) MERINO NAVARRO, J.P.: *La Armada...*, p. 155, cuadro III, «Consignaciones de Marina». En 1738 la Armada recibió 18.525.697 reales de vellón, y en 1739, 12.734.992. AGS, SM, leg. 397-2, doc. 1020; AMNM, Ms. 417, 1740, «Nota sobre el atraso de pagas de la oficialidad de la Real Armada, Cuerpo de Ministerio, Maestranza en el Departamento de Cádiz».

(17) Public Record Office (PRO), Spain Papers (SP), 94/127. Keene a Newcastle, 25 de marzo de 1737, cit. en LYNCH, J.: *El siglo XVIII*, Crítica, Barcelona, 1991, p. 118.

Durante 1739 esta penuria se agravó porque Iturralde, en su afán de restringir el gasto, fue incapaz de organizar un presupuesto extraordinario para financiar las campañas que se avecinaban. A lo largo de todo 1739 el Almirantazgo, por mano del marqués de la Ensenada, en repetidas ocasiones trasladó a Felipe V —sin obtener respuesta— advertencias sobre la crítica situación: «En medio de haber sido incesantes las representaciones de S.A. para que se acudiese a esta importancia siquiera con alguna distinción».

A la falta total de financiación como primer condicionante para la movilización hay que sumar otros factores de carácter político que determinaron la política de Estado e influyeron decisivamente en la estrategia que se trazó y en el ritmo en aplicarla. Por un lado, la política exterior, irreal y utópica (18); por otro, la necesidad de dejar la defensa colonial en manos de corsarios guardacostas en sustitución de las escuadras de la Armada, por la concentración del poder naval en el Mediterráneo debido a la actitud irrendentista y belicista de Felipe V y sus ministros, a la intransigencia frente a Inglaterra durante las largas negociaciones mantenidas durante estos años, y a la convicción de algunos consejeros —como el conde de Montijo, presidente del Consejo de Indias, y el marqués de La Mina—, aún más ilusoria, de ser capaces de defender los amplios y lejanos territorios de la Monarquía sin «grandes escuadras» y prescindiendo del apoyo de Francia. Tal convicción, sin duda, nacía de la visión distante y poco realista que tenían los monarcas, sus ministros y sus asesores de esos años sobre las Indias y de la escasa importancia que daban al uso del poder marítimo y naval de la Monarquía para su defensa frente al expansionismo mercantil británico (19). De modo que, desde la firma de Utrecht en 1713, el principal objetivo de la política exterior de Felipe V fue recuperar los territorios italianos, propósito al que dio absoluta prioridad, mezclando en ello sus ambiciones personales con la política de Estado (20).

No fue menos condicionante —aunque su trascendencia fuera menor— la bicefalia institucional en la cúpula de la Armada, porque los problemas competenciales que generó derivaron en un enfrentamiento abierto por el poder entre José de la Quintana y los marinos de la Junta. Esta contienda entorpeció y enlenteció mucho la circulación de informes y órdenes, al no aceptar Quintana que la Secretaría de Marina hubiera quedado relegada a funcionar como una correa de transmisión entre el Almirantazgo y el rey, y entre el Almirantazgo y el resto de secretarías e instituciones (21). Finalmente,

---

(18) GÓMEZ MOLLEDA, M.D.: «España en Europa. Utopía y realismo de una política», en *Arbor*, núm. 110, 1955, pp. 7-13; HILTON, S.L.: «El conflicto anglo-español sobre derechos...», pp. 671-713.

(19) AHN, Estado, leg. 7632. En una carta de 28 de septiembre de 1739 a Villarias, el marqués de La Mina afirmaba: «Nosotros solos bastamos a defendernos y destruir su poder con armadas y sin el empeño de grandes flotas», cit. en HILTON: *op. cit.*, pp. 97-130; BÉTHENCOURT MASSIEU, A.: *Relaciones de España...*, pp. 42, 136-137, 453-478. OZANAM, D.: «La política exterior...», p.625.

(20) BÉTHENCOURT MASSIEU, A.: *op. cit.*, pp. 42, 136-137; OZANAM, D.: *op. cit.*, pp. 625.

(21) PÉREZ FERNÁNDEZ-TURÉGANO, C.: «El Almirantazgo...», pp. 454ss.

el concepto del rey y sus ministros del ejercicio del poder naval, nada desafiante con respecto al enemigo y excesivamente protector con los navíos, limitó la actuación de los comandantes de los buques. A todos los que se despachó al Caribe durante 1738 para hacer frente a la escuadra inglesa al mando de Brown, enviada en apoyo de los mercantes y corsarios británicos, se les ordenó no provocar ni disparar primero, tratar de resolver los conflictos mediante negociaciones y evitar a todo trance, no ya perder los navíos, sino incluso que sufriesen el menor daño, pues en otro caso responderían ante un consejo de guerra. En otras ocasiones también se les recomendó tratar de ganar el barlovento para escabullirse de sus enemigos (22). Órdenes muy parecidas se repitieron en 1739, por lo que esta actitud, que contrastaba con la británica, desafiante y ofensiva, condicionó decisivamente el uso del poder naval de la Monarquía durante todo el reinado de Felipe V.

### La lenta reacción del rey y sus ministros

A pesar del estado latente de guerra, y de las presiones de la Compañía del Mar del Sur en el Parlamento británico para encaminar al país hacia el conflicto bélico, la firma de la convención de El Pardo el 14 de enero de 1739 hizo que el rey y sus asesores albergaran grandes esperanzas de que la guerra se había evitado. Prueba de su falta de visión política fue que el monarca, en febrero, ordenó desarmar los navíos destacados en los departamentos de Cádiz y Cartagena y devolver los marineros matriculados a sus lugares de origen, dejando para el resguardo de los puertos un navío y una fragata (23).

Entre marzo y abril se hizo evidente que la Compañía del Mar del Sur no iba a satisfacer a Felipe V las 68.000 libras que le correspondían como accionista, cuyo pago había sido pactado en enero durante la convención de El Pardo (24). A pesar de ello, el rey y sus asesores aún creían posible mantener la paz, y en marzo el monarca ordenó que se habilitara para el verano siguiente la flota de la Carrera de Indias, que debía haber zarpado el verano anterior.

En cambio, Ensenada, adelantándose a los acontecimientos y previendo sin asomo de duda el inevitable enfrentamiento, trató de organizar la movilización, empezando por pedir a los intendentes de Marina estados de los buques en disposición de navegar en sus respectivos departamentos (25) y

---

(22) AGS, SM, leg. 394, ff. 465-505; leg. 395, ff. 1-40; RODRÍGUEZ CASADO, V.: «El Ejército y la Marina en el reinado de Carlos III», en *Boletín del Instituto Riva Agüero*, núm. 3, 1956-1957, pp. 129-156; BÉTHENCOURT MASSIEU, A.: *Relaciones de España...*, p. 472.

(23) AMNM, Ms. 74, doc. 124. «Instrucción que han de observar y practicar el comandante general y el intendente general del departamento de Cádiz, cada uno en lo que a su inspección toca en el desarmamento de los bajeles que se hallan en aquel puerto y los que armados han de subsistir en él y dirigirse a Ferrol y a Cartagena, todo en ejecución de órdenes del rey comunicadas al Sr. Infante Almirante, de las cuales se expiden estas».

(24) *Ibidem*, p. 606.

(25) AGS, SM, leg. 434, «Noticia de los bajeles que presentemente están armados en Cádiz, de los ya carenados y se están carenando para armarse». Según este documento, enviado

ordenándoles hacer recuentos de víveres con los factores del asentista. El Almirantazgo intentó también reforzar la defensa de las plazas del Caribe proponiendo al rey el despacho urgente a esas aguas de una escuadra de seis navíos, a lo que el monarca se negó. En lugar de ello autorizó que se despacharan dos avisos, uno hacia La Habana, para prevenir a José Pizarro —que estaba al mando de una flota de azogues con los que debía llevar una gran cantidad de caudales a la metrópoli— de la presencia de navíos ingleses a la altura del cabo de San Vicente, que le aguardaban para apresarle. El segundo aviso debía llevar a Cartagena de Indias —en manos de Blas de Lezo, quien había llegado al mando de la Flota de Galeones— las órdenes del rey de evitar que se celebrara la feria en Portobelo y de poner a buen recaudo tanto la plata peruana cuando llegara a Panamá desde Lima como los caudales de los galeones que esperaban en Cartagena, desde finales de 1737, la llegada a Portobelo de los comerciantes limeños para concurrir a la feria. Para reforzar la defensa de Tierra Firme, y atajar el notable incremento del contrabando de los holandeses desde su colonia de Curazao (26), se restauró el virreinato de Nueva Granada, cuya capital se fijó en Santa Fe (27). Para el cargo de virrey, Felipe V nombró al teniente general del Ejército Sebastián de Eslava (28), a quien se ordenó trasladarse a Cartagena de Indias durante el verano (29), para lo que se pidió al intendente de Ferrol que despachara en agosto dos navíos en los que el nuevo virrey debía llevar consigo tropas, pertrechos y armamento de

---

por Francisco de Varas a Ensenada, estaban armados 8 navíos de 60 cañones, 1 de 54 y 3 fragatas de 18 y 16 cañones; carenados, 1 de 80 cañones, 1 de 60, 2 fragatas de 46 y 30 cañones respectivamente y 4 bombardas de 8; carenándose, 1 de 114 cañones, 1 de 64, 2 de 54 y 4 bombardas. Para poder armar los que estaban carenados y carenándose hacían falta pertrechos, marinería y materiales para las carenas. AMNM, Ms. 472. Ensenada al Infante Almirante, «Plan o Reglamento del todo del que deberá constar la Real Armada». Buen Retiro, 22 de diciembre de 1737. Según este documento de Ensenada, la Armada tenía los siguientes buques: navíos, 1 de 114 cañones, 2 de 80, 12 de 70, 17 de 60 y 10 de 50; fragatas, 4 de 40, 2 de 30 y 4 de 20; paquebotes, 4 de 16 a 20 cañones, y 4 bombardas de 6 a 8 cañones, lo que hacía un total de 60 buques.

(26) Sobre el contrabando, véanse ARAUZ MONFORTE, C.: *El contrabando holandés en el Caribe durante la primera mitad del siglo XVIII*, 2 vols., Caracas, 1984; LÓPEZ CANTOS, A.: «Contrabando, corso y situado en el siglo XVIII: una economía subterránea», en *Anales de Ciencias Sociales II*, Universidad Interamericana de Puerto Rico, 1985; CRESPO SOLANA, A.: *Merca-deres atlánticos. Redes del comercio flamenco y holandés entre Europa y el Caribe*, Universidad de Córdoba, 2009, pp. 263-279; REICHERT, R.: «Navegación, comercio y guerra. Rivalidad por el dominio colonial en la región del golfo de Honduras, 1713-1763», en *Península VII*, núm. 1, 2012, pp. 13-37.

(27) AGI, Santa Fe 265. El rey al conde de Montijo. Aranjuez, 24 de abril de 1739. CLEMENTE BATALLA, I.: «El virreinato de Nueva Granada y las relaciones internacionales en el Caribe (I)», en *Huellas*, núm. 44, Barranquilla, 1995, pp. 18-27; MCFARLANE, A.: *Colombia before Independence: Economy, Society and Politics under Bourbon Rule*, Cambridge University Press, 1993, pp. 187-197.

(28) AGI, Santa Fe 541, L. 1, ff. 26r-44v, 8 de agosto de 1739, nombramiento de Sebastián de Eslava como virrey y presidente de la Audiencia e instrucciones para su gobierno; *ibidem*, 572, correspondencia sobre el establecimiento del virreinato.

(29) AGI, Santa Fe 572. A don Sebastián de Eslava. Buen Retiro, 11 y 13 de julio de 1739.

refuerzo. Los elegidos fueron el *Galicia*, de 70 cañones, y el *San Carlos*, de 60. Sin embargo, por falta de caudales para habilitarlos, estos navíos no zarparon hasta finales de octubre y, debido a una accidentada travesía, durante la que fallecieron más de 150 hombres y que obligó a los barcos a detenerse en Puerto Rico, dichos barcos no llegaron a Cartagena hasta finales de marzo de 1740 (30). Más afortunado fue José Pizarro, quien, al conocer que una escuadra inglesa le acechaba en el Atlántico, decidió cambiar de derrota y consiguió entrar en Santander en agosto con sus tres navíos cargados con mercancías y un tesoro de cinco millones de pesos en oro y plata (31).

### La rápida iniciativa de Gran Bretaña en 1739

La situación en Gran Bretaña era muy distinta. Para empezar disponía de fondos. El Almirantazgo británico contó con financiación gracias a que, además de las consignaciones anuales ordinarias y extraordinarias que la Royal Navy recibía regularmente, el Parlamento aprobó una emisión de deuda en bonos a largo plazo de 500.000 libras esterlinas, bonos que se colocaron sin dificultad en el mercado y de cuya recaudación se destinaron a la Marina 300.000 libras (32). A la ventaja de tener un sistema financiero fuerte y consolidado que respaldaba los gastos de la guerra, los británicos sumaron el disponer de la mayor flota existente y el contar con el apoyo de los financieros y de los ricos y poderosos comerciantes atlánticos, cuya presión, exigiendo en el Parlamento el derecho a la libre navegación en aguas americanas, consiguió forzar la declaración de guerra y fomentar el entusiasmo popular mediante una hábil campaña publicitaria antiespañola que alimentó el patriotismo y la convicción de la superioridad naval británica frente a los depredadores españoles (33). Por último, también contaban con una administración naval de

---

(30) AGS, SM, leg. 396-1, docs. 61-64. Lo relativo al apresto de los buques *San Carlos* y *Galicia* con tropas, armas, pertrechos y víveres para Cartagena y Portobelo, en AGS, SM, leg. 395, docs. 372-500.

(31) AGS, SM, leg. 395, docs. 160ss.

(32) BAUGH, D.A.: *British Naval Administration in the Age of Walpole*, Princeton University Press, Nueva Jersey, 1965, pp. 454-457, 467; HARDING, R.: *The Emergence...*, pp. 52-54.

(33) Sobre las dimensiones de la flota inglesa, véase HARDING, R.: *The Emergence...*, pp. 37-40. Al primero y segundo rango correspondían los de tres cubiertas, que montaban 100 y 90 cañones. De estos dos rangos Gran Bretaña tenía 7 y 15 unidades, respectivamente, y los mantenía en reserva, en dique seco. Al tercer rango correspondían los de doble cubierta, que montaban 80 y 70 cañones. De ellos tenía 13 y 24 unidades, respectivamente, que formaban la columna vertebral de la Royal Navy. Al cuarto rango pertenecían los que montaban 60 y 50 cañones. De este rango los ingleses tenían 29 y 28, respectivamente. Al quinto rango pertenecían las 19 fragatas de 40 cañones, y al sexto, las embarcaciones de 20 cañones o menos, de las que la Royal Navy disponía de 19 y 29, respectivamente. En el verano de 1739, unos 50 barcos estaban armados, actuando en las cuatro escuadras principales: la del Mediterráneo, a cargo del almirante Haddock; la de las Indias Occidentales, a cargo del comodoro Brown; la norteamericana, dividida en varias unidades pequeñas, y los escuadrones destinados a patrullar el Canal, las aguas atlánticas y las metropolitanas. Sobre las campañas para fomentar el patriotismo y el

larga tradición, regulada por ordenanzas y presidida por una junta gestora, el Navy Board, que respondía ante el Almirantazgo, integrado por el primer lord almirante y seis miembros más que no debían ser necesariamente marinos pero sí pertenecer al Parlamento (34).

Aunque Gran Bretaña no declaró oficialmente la guerra hasta octubre de 1739, puso en marcha su maquinaria bélica durante la primavera, cuando constató que Felipe V, en represalia del impago por la Compañía del Mar del Sur de los dividendos que le correspondían como accionista, no había pagado la cantidad acordada en la convención de El Pardo en concepto de indemnizaciones por las presas efectuadas por los guardacostas en el Caribe en los últimos años. Así, el 6 de junio se ordenó al almirante John Norris, comandante en jefe de la Flota inglesa, iniciar la movilización naval contra España (35), lo que en la práctica significó que a lo largo de ese verano se procedió a armar 50 buques en los arsenales ingleses, así como a adquirir al comercio y a los armadores embarcaciones menores, para utilizarlas como avisos, transportes y hospitales. También se encargó la construcción de otros 10 barcos, armados con 20-24 cañones, a los astilleros privados emplazados a orillas del Támesis. Al no disponer del sistema de matrícula de mar, a diferencia de España, para tripular semejante flota Gran Bretaña hubo de recurrir, además de a la recluta de marinería voluntaria, a la tan denostada leva forzosa, e incluso se vio precisada a prohibir que zarpase ningún buque de los puertos nacionales hasta poder completar el número de marineros necesarios para tripular las naves de guerra. Conseguir marinería era precisamente el talón de Aquiles de la Royal Navy, y esta coyuntura no fue una excepción en ese aspecto. El problema se hizo tan acuciante que en febrero de 1740 se presentó en el Parlamento un proyecto de ley para crear la matrícula de mar. Fue rechazado con el cínico argumento de que era el método utilizado por las monarquías absolutistas y, por lo tanto, no podía aplicarse en un país donde los hombres nacían libres, aunque paradójicamente estos hombres que nacían libres sí podían ser capturados violentamente y obligados a enrolarse contra su voluntad (36).

---

apoyo a la guerra, véanse WILSON, K. *The Sense of the People: Politics, Culture and Imperialism in England, 1715-1785*, Cambridge University Press, 1998, pp. 140-205; FAJARDO, L.E.: «La Guerra de la Oreja de Jenkins. Prensa y conflicto», en *Noticiero de Ideas*, núm. 26, 2006, pp. 64-71.

(34) BAUGH, D.A.: *British Naval...*, pp. 29-92.

(35) HARDING, R.: *The Emergence...*, p.37.

(36) Sobre el sistema de reclutamiento en Inglaterra, véanse BAUGH, D.A.: *British Naval...*, pp. 147-240; RODGER N.A.M.: *The Wooden...*, pp. 145-204. Sobre las reclutas forzosas, BRUNSMAN, D. «The Knowles Atlantic Impressments Riots of the 1740s», en *Early American Studies*, Fall, 2007, pp. 324-366. Sobre la matrícula de mar española, FERNÁNDEZ DÍAZ, R., y MARTÍNEZ SHAW, C.: «Las revistas de inspección de la Matrícula de Mar en el siglo XVIII», en MARTÍNEZ SHAW, C. (dir.): *El Derecho y el mar en la España Moderna*, Granada, 1995, pp. 243-271; VÁZQUEZ LIJÓ, J.M.: *La matrícula de mar en la España del siglo XVIII*, Ministerio de Defensa, 2007, Madrid, pp. 45-53. Sobre las dificultades para reclutar en Inglaterra en 1739 y 1740, HARDING, R.: *The Emergence...*, pp. 29-30, 48-49, 74-75.



Por el contrario, tanto el avituallamiento como la adquisición y distribución de la artillería, el armamento y los pertrechos para los buques estaban bien organizados por distintas secciones especializadas del Navy Board. El avituallamiento solo fue problemático en algún momento esporádico, como en octubre de 1740, cuando la demanda inusual para proveer de víveres a la enorme escuadra del almirante Ogle destinada a las Indias, agravada por una mala cosecha, desbordó todas las previsiones y la capacidad de las fuentes de aprovisionamiento (37).

También durante los primeros días de junio de 1739 se expidieron órdenes al almirante Haddock y al comodoro Brown, comandantes respectivos de las escuadras desplazadas al Mediterráneo y al Caribe, para comenzar las hostilidades contra cualquier objetivo español. En julio zarpó con destino a Jamaica otra escuadra de seis navíos. La mandaba el vicealmirante Vernon, quien tenía órdenes de hacer el mayor daño posible a los intereses españoles y apoderarse de alguna plaza significativa con la que poder presionar en una futura negociación de paz. Ese mismo mes, el almirante Ogle fue enviado al cabo de San Vicente, al mando de una escuadra de ocho navíos, para patrullar las rutas a Indias provenientes de Cádiz e interceptar cualquier navío español que surcara esas aguas, prioritariamente los que regresaran de América o los de la flota de la Carrera, próxima a zarpar de Cádiz hacia Veracruz (38).

Mientras se habilitaban más navíos, el gabinete siguió reuniéndose, ante la duda sobre la estrategia a seguir. En noviembre la resolución parlamentaria de permitir el levantamiento de seis regimientos para formar batallones de Marina y la autorización para reclutar marinería y tropas adicionales en las colonias norteamericanas fueron decisivas para que el gobierno determinara que el escenario principal de la guerra fuese el Caribe y que La Habana, o en su defecto Cartagena de Indias, debían ser ocupadas, y los puertos atlánticos de Francia y España, bloqueados para evitar el envío de refuerzos a las Indias. Para tan ambicioso objetivo se aumentaría el potencial de la escuadra de Vernon con más buques y tropas, se destacaría una nueva escuadra para patrullar el Atlántico y se enviarían al Caribe un total de 8.000 soldados. Otro objetivo fue el estrangulamiento del comercio y de la llegada de caudales al tesoro español en la metrópoli, para lo que se decidió intentar capturar las naves de la Armada del Mar del Sur en su derrota desde El Callao hasta Panamá. Con esa intención se destinó una expedición al Pacífico al mando del comodoro George Anson. La puesta en marcha de esta segunda etapa de la movilización estaba prevista para la primavera de 1740 (39).

Los ataques a Portobelo y Chagres en noviembre de 1739 son el resultado de esa rápida iniciativa, que se paralizó cuando al gabinete británico empezaron a llegar informes contradictorios de sus espías sobre una alianza entre

---

(37) BAUGH, D.A.: *British Naval...*, pp. 386-390, 454-481; HARDING, R.: *The Emergence...*, pp. 81, 88.

(38) *Ibidem*, pp. 28, 54, 60, 65.

(39) *Ibidem*, pp. 60-65.



Estrategia inglesa en 1739.

España y Francia, fruto de las negociaciones que ambos gobiernos llevaban a cabo. Gran Bretaña perdió definitivamente la iniciativa cuando supo de la habilitación en Brest de una gran escuadra y de la concentración de tropas en Galicia para reforzar su defensa, lo que llevó a los ingleses a temer una invasión por el canal de la Mancha. El desconcierto del gobierno británico aumentó al constatar que también se había efectuado un importante movimiento de tropas hacia Barcelona, tropas que imaginó destinadas a un ataque a Menorca, cuando su destino último era Italia. En cualquier caso, la incertidumbre británica ante las verdaderas intenciones de Francia y España fue providencial para los intereses españoles, como veremos, ya que aplazó hasta octubre de 1740 la partida de la escuadra de Ogle, que debía reforzar a la de Vernon (40).

### ¡Por fin! En España se pone en marcha la maquinaria de guerra

La retirada de la corte española del plenipotenciario Benjamin Keene a finales de agosto de 1739, cumpliendo órdenes del ministro Newcastle, fue el

(40) *Ibidem*, pp. 65-78.

hecho decisivo que dio impulso a la movilización naval (41). En septiembre se impartieron varias órdenes a los comandantes de los departamentos marítimos. Todos los buques armados debían estar «prontos para salir repentinamente a obrar», durmiendo todo el equipaje a bordo. Había que fletar y armar embarcaciones menores, unas para que oficiales de Marina patrullaran las inmediaciones de los puertos y pudieran espiar los movimientos de los navíos ingleses frente a las costas de sus departamentos, y otras para que se armaran como brulotes de defensa de los puertos. Al comandante del departamento de Ferrol se le pidió además que promoviese la construcción de baterías en las entradas de los puertos de Corcubión y Camariñas, para proteger a los navíos de línea en sus patrullas por la costa (42). A los cabezas de los demás departamentos marítimos se les impartieron instrucciones para que hostilizasen al enemigo y trataran de cortar su comercio y la llegada de refuerzos a Gibraltar y a Menorca, así como para que, siempre que vieran la posibilidad, salieran con sus escuadras a patrullar e intentaran apresar navíos ingleses que navegaran en solitario por haberse separado de sus escuadrones, pero «sin aventurar que alguno de los nuestros pueda ser por ellos atacado y tomado», haciéndoles personalmente responsables de las consecuencias. Estas órdenes causaron extrañeza en Francisco de Liaño y el marqués de Torreblanca, respectivos comandantes de los departamentos de Ferrol y Cádiz, de manera que Torreblanca comunicó al Almirantazgo sus «muchas dudas para llegar a su ejecución» (43). La nula confianza de los gobernantes en la utilización del poder naval no solo condicionó la actuación de los marinos, como hemos mencionado, sino también la toma de decisiones de los ministros sobre la estrategia a seguir y la forma de llevarla a cabo, e imprimió a la contienda un carácter puramente defensivo, de elusión de todo riesgo, si bien la superioridad naval británica sin duda influyó también en esta actitud.

No deja de ser sorprendente que hasta la recepción, a principios de noviembre, de la declaración oficial de ruptura de hostilidades no empezara a reunirse la Junta de Guerra, presidida por el secretario del ramo, el duque de Montemar, para determinar la estrategia a seguir; que hasta el 1 de diciembre Felipe V no declarase la guerra a Inglaterra, y que los marinos del Almirantazgo no fuesen convocados a la reuniones (44). No obstante, estos redactaron unas primeras propuestas de actuación, que enviaron a Quintana para que a su vez se las hiciera llegar a Villarias, con la intención de que se analizaran en la Junta de Guerra y fueran presentadas al rey (45). Los mari-

---

(41) *Ibidem*, p. 34.

(42) AGS, SM, leg. 434. Ensenada a Francisco Liaño, al conde de Bena y Maserano y al marqués de Torreblanca, respectivos comandantes de los departamentos de Ferrol, Cartagena y Cádiz. San Ildefonso, 14 y 19 de septiembre de 1739.

(43) AGS, SM, leg. 434. Ensenada al marqués de Torreblanca, San Ildefonso, 13 de septiembre de 1739; *ibidem* al conde de Bena y Maserano y a Francisco de Liaño; *ibidem*, al marqués de Torreblanca, Cádiz, 22 de septiembre de 1739.

(44) AGS, SM, leg. 525.

(45) *Ibidem*, doc. 89. José de la Quintana a Villarias. Buen Retiro, 18 de noviembre de 1739.

nos sugerían al monarca que se suspendiese la salida de la flota y que la almiranta y la capitana, junto con el patache destinado a escoltarla, navegasen en derechura hacia La Habana con todo el azogue posible, suficientes pertrechos y marineros para completar la habilitación de los dos navíos nuevos de 70 cañones construidos en La Habana (el *Invencible* y el *Glorioso*), así como con repuestos para los bajeles al mando de De Lezo en Cartagena: el *Conquistador* [64], el *Dragón* [60], el *África* [64], el *San Felipe* [80] y algunas balandras. Además proponían que con los dos navíos que se enviarían desde Cádiz, junto con los dos nuevos de La Habana y otros dos más que debían despacharse desde Ferrol lo antes posible conduciendo tropa, marinería, armas y pertrechos, se formara una nueva escuadra con sede en La Habana para reforzar las actuaciones de la que estaba destacada en ese puerto al mando de Benito Spínola, formada por el *Europa* [64], el *Santiago* [64], la *Astrea* [30] y la *Concepción* [22]. La intención era fortalecer la presencia de la Armada en aguas caribeñas incrementando el número de navíos. Felipe V aprobó la propuesta, pero pidió que se ordenase a los virreyes del Perú, Nueva España y Santa Fe hacerse cargo de todos los gastos de la defensa y mantenimiento de los navíos en Indias, valiéndose para ello, si fuera necesario, de los ramos remisibles (46).

A principios de diciembre llegaron al Almirantazgo dos cartas del comisario de Marina de La Habana, en las que informaba de la presencia de la escuadra de Brown, que patrullaba constantemente el seno mejicano, y de la de Vernon en Jamaica. Pocos días después se recibieron nuevas noticias, ahora remitidas por el gobernador de La Habana, Juan Francisco de Güemes y Horcasitas. La escuadra de Brown había comenzado las hostilidades, persiguiendo y apresando embarcaciones mercantes españolas, cañoneando los fuertes de Cojimar y Bucaranao, al este de La Habana, y desembarcando en Bahía Honda, de donde un destacamento de dragones los había expulsado; también notificaba la llegada a Panamá de la Armada de Lima, compuesta por seis navíos que transportaban 11.600.490 de pesos registrados para la feria, así como 150.000 pesos para la escuadra de De Lezo, 50.000 para el situado de Panamá y 687.000 para el rey. Esta escuadra quedaba esperando la llegada de los mercantes para hacer la feria en Portobelo (47).

Esto significaba que Inglaterra había conseguido imponer su poder naval no solo en el Atlántico, donde bloqueaba el puerto gaditano y las principales rutas a Indias, sino también en el Caribe, el escenario elegido para la guerra.

---

(46) *Ibidem*, leg. 400. Villarias a Quintana y Quintana a Ensenada. Buen Retiro, 21 y 23 de noviembre de 1739. Sobre la organización de la Real Hacienda, véase GONZÁLEZ ENCISO, A.: «La Hacienda castellana y la economía del siglo XVIII», en *Estudis*, núm. 29, 2003, pp. 21-41.

(47) AGS, SM, leg. 434, Ensenada a Quintana, Quintana a Villarias, Quintana a Ensenada, Buen Retiro, 4 y 6 de diciembre de 1739; *ibidem*, leg. 397-1, doc. 90, Quintana a Ensenada, Buen Retiro, 6 de diciembre de 1739; *ibidem*, leg. 396-1, doc. 189, Villarias a Ensenada, Buen Retiro, 9 de diciembre de 1739; *ibidem*, leg. 396-1, doc. 183, «Noticia de lo acaecido en La Habana con las embarcaciones inglesas que se mantuvieron sobre aquel puerto».

La noticia motivó una nueva ronda de propuestas estratégicas del Almirantazgo al rey. Para agilizar la toma de decisiones, los tres miembros de la Junta de Marina pidieron participar en las deliberaciones de la de Guerra, a lo que el rey accedió tras haber sido informado del cariz que estaba tomando la situación en el Caribe.

En la reunión de la Junta de Guerra, el duque de Montemar expuso el plan aprobado por Felipe V (48), que consistía en concentrar el grueso de las fuerzas navales entre Ferrol y Cartagena, lo que obligaría a los ingleses, que verían en ello los prolegómenos de un plan de invasión de las Islas y de Menorca, a mantener la mayor parte de su flota en Europa. Para poder transportar con facilidad los 125.000 hombres del ejército que se iban a movilizar para el caso de una más que probable campaña en Italia y en el Mediterráneo, puesto que en octubre había fallecido el emperador austriaco Carlos VI, y Felipe V reivindicaba la consolidación del infante don Carlos en el reino de Nápoles y Sicilia y el establecimiento de don Felipe en los ducados de Parma y Plasencia (49). Para las Indias, Montemar, basándose en la memoria histórica reciente (50), y dando por sentado que la Marina no podría defender con éxito los puertos y las costas americanas, por su extensión y por la superioridad naval inglesa, apostó por la «protección natural». El secretario de Guerra esperaba que, como había ocurrido anteriormente en varias ocasiones, la adversa climatología (el calor, las plagas de insectos y las enfermedades tropicales) diezmará las tripulaciones y las tropas inglesas; que la lejanía respecto de la metrópoli dificultara la permanencia prolongada de la escuadra en aguas caribeñas por los problemas para reparar los buques, reemplazar las tripulaciones y conseguir el avituallamiento; y que las cálidas aguas caribeñas deterioraran la madera de los cascos y obligaran a reemplazar los navíos frecuentemente. Es decir, Montemar propuso formalmente abandonar las Indias a su suerte para, una vez finalizada la guerra, recuperarlas en las subsiguientes negociaciones de paz, pues se mostró convencido de que ni Francia ni Holanda ni Portugal permitirían a Inglaterra conservar los territorios conquistados. Con semejante propuesta fue imposible un acuerdo con los marinos, y Quinta-

---

(48) Sobre este monarca, véanse VOLTES BOU, P.: *Felipe V: fundador de la España contemporánea*, Espasa-Calpe, 1991, Madrid; MARTÍNEZ SHAW, C., y ALFONSO MOLA, M.: *Felipe V*, Arlanza, 2001, Madrid; GONZÁLEZ ENCISO, A.: *Felipe V, la renovación de España: sociedad y economía en el reinado del primer Borbón*, EUNSA, 2003, Pamplona.

(49) OZANAM, D.: «La política...», pp. 625-628.

(50) Por ejemplo, lo ocurrido a la escuadra de 15 buques destinada al Caribe en 1726, al mando del vicealmirante Francis Hosier, para bloquear la flota de galeones de Portobelo. A causa de las dificultades a la hora de bastimentar y carenar los buques y de conseguir reemplazos para las tripulaciones, tuvo que levantar el bloqueo en repetidas ocasiones; y como consecuencia de las enfermedades tropicales fallecieron Hosier, la mayoría de los mandos y más de 3.000 tripulantes, resultando así la campaña un fracaso. Véanse SATSUMA, S.: *Britain and colonial maritime war in the early eighteenth century*, The Boydell Press, Woodbridge, 2013, pp. 229-230; MARLEY, D.E.: *Wars of the Americas*, California, 1998, p. 247; RODGER, N.A.M.: *The Command of the Ocean. A Naval History of Britain, 1649-1815*, W.W. Norton&Company, Nueva York, 2006, pp. 232.

na, que los secundaba, envió a Felipe V un informe donde desmontaba los argumentos de Montemar y apoyaba decididamente el envío a Indias de navíos, tropas y armas (51).

Los marinos hicieron llegar al rey un nuevo proyecto. Se ratificaban en la propuesta de remitir urgentemente el azogue, así como pertrechos y víveres para la subsistencia de los navíos americanos, y recomendaban despachar desde Ferrol hacia Cartagena de Indias una escuadra con seis de los nueve navíos del departamento, para unirlos a los dos que habían llevado al virrey Eslava y a los cuatro de la escuadra de De Lezo. Estos 12 navíos de 60 y 70 cañones debían atacar con resolución al escuadrón inglés de Vernon, que acechaba las costas de Tierra Firme para hacerse con el botín de los galeones y con la plata de la Armada del Perú. Solventado esto, seis navíos debían pasar a La Habana, donde con los pertrechos que transportaban se armarían los dos nuevos navíos, para continuar todos juntos el ataque a las fuerzas inglesas de Brown. Mientras se habilitaban estos seis navíos en Ferrol, había que enviar a De Lezo instrucciones para que tuviera su escuadra preparada. Los marinos añadieron que, siempre que la escuadra española encontrara en su navegación navíos ingleses, debía atacarlos. Como refuerzo de los tres navíos que quedaban en Ferrol, debían pasar allí seis de los doce que había en Cádiz (52).

Detrás de la propuesta del Almirantazgo de trasladar parte de la escuadra de Cádiz a Ferrol estaba la idea de concentrar y tener preparados el mayor número posible de buques en un puerto que, a diferencia del gaditano, todavía no se hallase bloqueado directamente, y ello con la doble intención de tranquilizar a Inglaterra con la amenaza de una invasión de las Islas y, sobre todo, de enviarlos en un momento dado a Indias (53).

Como el dictamen de los marinos no tenía nada que ver con las intenciones del rey y de Montemar, aquel lo envió al Consejo de Indias. Sus miembros se alinearon con la postura del soberano y recomendaron no enviar a Indias la escuadra, por lo que Felipe V, sintiéndose respaldado, ordenó parar todos los preparativos al respecto, autorizando solo el despacho de unas tartanas fletadas con los azogues y de las naves de aviso portadoras de los víveres y de las instrucciones para De Lezo, las cuales no le autorizaban a enfrentarse a los ingleses, sino que se limitaban a ordenarle poner el tesoro a buen recaudo y avisar a la Armada del Perú para que regresara a Lima haciendo lo propio (54).

Mientras se discutía la estrategia en los despachos, Ensenada no perdió el tiempo y preparó estados actualizados de las unidades con que contaba la

---

(51) AGS, SM, leg. 397-1, doc. 109. Quintana a Felipe V. Buen Retiro, 26 de diciembre de 1739.

(52) *Ibidem*, doc. 100, Madrid, 12 de diciembre de 1739, «Dictamen del marqués de Mari, Francisco Cornejo y Rodrigo Torres»; *ibidem*, leg. 396-1, doc. 190.

(53) AGS, SM, leg. 434, s.f., marqués de Uztáriz a Quintana: «... con que en este supuesto (que salgan de Cádiz los más navíos que se puedan para unirse a la escuadra de Ferrol) soy del mismo dictamen (...) para ejecutar lo que se idea (...) y si se logra, aquella armada dará mucho que pensar a los ingleses».

(54) *Ibidem*, leg. 396-1, doc. 190. Villarias a Quintana. El Pardo, 6 de enero de 1740.

Armada y presupuestos del coste de armar la escuadra seis navíos y comprar todos los pertrechos que debía transportar a Indias. También requirió insistentemente a Quintana que pidiera al rey la autorización para el paso de los seis navíos de Cádiz a Ferrol, cosa que se consiguió, y que le informara de la falta de financiación: «... continuando el abandono que experimenta la Marina no obstante la determinación del rey para que sea preferida a las demás urgencias de la Monarquía, no es dable poder poner en práctica este proyecto ni los de tierra» (55). La queja de Ensenada sobre la falta de dinero se sumaba a otras muchas que ya había presentado el duque de Montemar, quien tampoco podía movilizar al ejército como había previsto. El rey decidió relevar a Iturralde, en febrero de 1740, por Fernando Verdes Montenegro. Esta decisión fue trascendental para la movilización del caudal que permitió dar el impulso decisivo a los preparativos logísticos.

Coincidiendo con una investigación del Consejo de Indias sobre las cuentas del consulado gaditano debida a un fraude detectado, Verdes puso en marcha oportunamente la petición de un crédito de un millón de pesos (56), petición nada excepcional, como ha demostrado Allan Kuethe, ya que Patiño aprovechó las buenas relaciones que mantenía con el consulado desde su nombramiento como intendente de Marina y presidente de la Casa de Contratación en 1717 para obtener regularmente «donativos» y créditos con que atender las necesidades de financiación de la Corona, práctica que continuaron los sucesivos secretarios de Hacienda y Marina (57). También se recurrió a la Compañía Guipuzcoana, para que adelantara pertrechos y harinas con que bastimentar las escuadras que se iban a armar. El valor de estas sumas adelantadas, a finales de 1742, ascendía a 4.400.000 reales de vellón, que llegaron hasta los seis millones cuando se empezó a armar la escuadra de Juan José Navarro para actuar en el Mediterráneo (58). En ocasiones de señalada urgencia, los gobernantes también pidieron préstamos a particulares o echaron mano de los depósitos de las contadurías, lo que les obligó posteriormente a hacer malabarismos contables para que al final cuadraran las cuentas (59).

En mayo de 1740 el marqués de Villarias pidió a Ensenada su opinión sobre la estrategia defensiva que se estaba adoptando, y este aprovechó la

---

(55) *Ibidem*, leg. 434. Ensenada a Quintana. Buen Retiro, 19 de enero de 1740.

(56) AMNM, Ms. 471, f. 12.

(57) KUETHE, A.J.: «El fin del monopolio. Los Borbones y el Consulado andaluz», en VILA VILAR, E., y KUETHE A.J. (dirs.): *Relaciones de poder y comercio colonial: nuevas perspectivas*. Sevilla, 1999, pp. 35-82.

(58) AGS, SM, leg. 398-3, docs. 1005, 1006; AGI, Santa Fe, 572. Como compensación, en 1742 se otorgó a la Compañía Guipuzcoana la exclusiva del comercio con Venezuela. Véase GÁRATE OJANGUREN, M.: *La Real Compañía Guipuzcoana de Caracas*. San Sebastián, 1990, p. 346.

(59) Un buen ejemplo nos lo aporta el intendente general de Marina y presidente de la Casa de Contratación Francisco de Varas, quien, al no recibir las consignaciones de Marina durante 1740, cogió prestados 286.112 reales de vellón a cuenta del crédito del consulado y recurrió a otros de particulares. AGS, SM, leg. 398-1, doc. 144. Varas a Quintana. Cádiz, 24 de enero de 1741.

ocasión para exponerle una queja formal, en la que detallaba las desastrosas consecuencias —pérdida de Portobelo y escasa presencia de la Armada en el Caribe— de la política financiera de Iturralde y la triste situación en que había quedado la Marina:

«... Que de la absoluta falta de ellos [caudales], ha procedido que lejos de tener preparadas nuestras escuadras para obrar en la América, ni aun en Europa lo pueden practicar en el todo (...) Faltan víveres, pertrechos y materiales. Hay muchos enfermos entre la gente de mar, estando la tropa de Marina en carnes vivas y los oficiales en la última miseria porque a todos se les deben los sueldos» (60).

Durante los primeros seis meses de 1740 la tensión bélica del primer momento se relajó como consecuencia de que Inglaterra perdió el ímpetu inicial, al paralizar el gabinete inglés la estrategia mientras no estuviesen claras las intenciones de franceses y españoles, sobre las que solo recibía noticias contradictorias (61). Los gobernantes españoles, por su parte, centraron su atención en las complicadas negociaciones con Francia sobre su apoyo a la guerra y el tratado comercial que tanto interesaba a Fleury (62).

La noticia de la toma de Portobelo llegó a Madrid en marzo de 1740, lo que aceleró el paso de la escuadra gaditana a Ferrol, en cuyo puerto entró a finales de abril. La navegación, que tantos recelos había provocado por el temor a que fuera atacada por la escuadra inglesa que bloqueaba el puerto gaditano, no solo se efectuó sin contratiempos —Ogle se había visto obligado a levantar el bloqueo del puerto de Cádiz, para entrar en el Mediterráneo y reforzar con sus buques la escuadra de Haddock en la defensa de Mahón, plaza que creyeron seriamente amenazada por la concentración de tropas que se estaba llevando a cabo en Barcelona—, sino que fue fructífera, porque la escuadra apresó tres mercantes ingleses en su derrota hacia Gibraltar con pertrechos y víveres para las escuadras británicas, mercantes que fueron declarados buena presa y ofrecidos al asentista de víveres para su compra (63).

Cuando se supo en Inglaterra de la concentración de barcos en Ferrol (64) y de un elevado número de tropas en La Coruña, así como de que se estaban

---

(60) AGS, SM, leg. 397-2, doc. 1020. Ensenada a Villarias. Aranjuez, 14 de mayo de 1740.

(61) HARDING, R.: *The Emergence...*, pp. 65-78.

(62) BÉTHENCOURT MASSIEU, A.: *Relaciones de España...*, pp. 559-577.

(63) HARDING, R.: *The Emergence...*, pp. 66-68; AGS, SM, leg. 600, Miguel de Arizcun a Ensenada, Madrid, 29 de abril de 1740; *ibidem*, Ensenada a Bernardino Freyre, Aranjuez, 2 de mayo de 1740; BAUDOT MONROY, M.: «Asientos y política naval. El suministro de víveres a la Armada al inicio de la guerra contra Gran Bretaña, 1739-1741», en *Studia Historica*, núm. 35, 2013, pp. 127-158.

(64) AGS, S, leg. 396-1, doc. 412. Los navíos en disposición de navegar, existentes en Ferrol en julio de 1740, eran: el *Reina*, el *Santa Ana* y el *Príncipe*, de 70 cañones; el *San Isidro*, el *Santiago*, la *Andalucía*, el *Fuerte*, el *San Antonio*, el *Asia*, el *Nueva España* y el *San Luis*, de 60, y la *Galga*, de 50. Recibiendo carena estaban el *San Felipe*, de 80; el *León*, de 70, y el *Castilla*, de 60. Además había 4 fragatas muy deterioradas y 2 brulotes.



armando 18 navíos en Brest, se avivó el temor a una alianza entre las dos potencias borbónicas para invadir las Islas. Así las cosas, el gabinete urgió al Almirantazgo el despacho de la escuadra de 25 navíos mandada por Norris, que se preparaba con el múltiple objetivo de actuar dividida en varios escuadrones que bloquearan los puertos de Ferrol y Brest y trasladaran a Jamaica unos 8.000 hombres. También se ordenó a Ogle incorporar su escuadra a la de Norris, y se decidió armar una escuadra más de seis navíos para que, al mando de Anson, se dirigiese al Pacífico (65).

El 6 de junio el marqués de Villarias recibió la noticia de esta imponente movilización y de que entre sus objetivos estaba hacerse con alguna plaza importante en Indias, presumiblemente Cartagena, por hallarse allí los galeones y porque su ocupación requeriría menos hombres que la de La Habana (66). Esta noticia fue el aldabonazo que finalmente obligó al rey a enviar dos expediciones navales, una al Caribe, al mando del teniente general Rodrigo Torres, y otra al Pacífico, comandada por José Pizarro.

En una nueva reunión de la Junta de Guerra, en la que también participaron los marinos del Almirantazgo, finalmente se impuso el criterio de estos últimos y se decidió unánimemente enviar con toda urgencia (antes del 30 de julio) una escuadra de 12 navíos de Ferrol a Cartagena de Indias, para «batir e inutilizar la escuadra de Vernon antes de que se le pueda incorporar el nuevo armamento». En ella se embarcarían 2.000 soldados destinados a reforzar las plazas peor defendidas. Para financiar el apresto de los buques, los miembros de la junta apremiaban a S.M. a que, a cuenta del crédito del millón de pesos obtenido del consulado gaditano, ordenase la libranza de 200.000 pesos, así como de otros 90.000 para saldar la deuda con la Compañía Guipuzcoana de Caracas, y de 300.000 más para hacer lo propio con la contraída con el asentista de víveres, al que se le habían encargado medio millón de raciones extraordinarias para avituallar la escuadra. También insistieron vehementemente en que Torres debía zarpar cuanto antes, a ser posible en julio, mientras que Pizarro, con los seis navíos a su mando, desde Santander debía hacerse a la vela en agosto rumbo a Buenos Aires, y de ahí pasar al Pacífico por el cabo de Hornos para hacer frente a Anson (67).

Rodrigo Torres no asistió a la reunión porque el mismo día en que llegó la noticia de Londres había partido hacia Ferrol para asumir el mando de la escuadra destinada al Caribe y supervisar y acelerar su apresto «dentro del más religioso secreto» (68). Para el armamento de esta escuadra se destinaron 400.000 pesos del crédito del millón, y mientras llegaba el dinero Quintana autorizó a Torres a tomar préstamos de particulares contra las sumas que,

---

(65) HARDING, R.: *The Emergence...*, pp. 69, 82-84.

(66) AGS, SM, leg. 396-1, doc. 229. Londres, 13 de junio de 1740.

(67) *Ibidem*, leg. 396-1, doc. 349. El conde de Montijo, José de la Quintana, marqués de Mari, Francisco Cornejo. Buen Retiro, 9 de julio de 1740.

(68) *Ibidem*, leg. 8, doc. 210. Torres a Ensenada, acusando recibo de la orden de ir a Ferrol y avisando de que saldría al día siguiente. Madrid, 19 de junio de 1739.

con correos extraordinarios, esperaba poder enviar al intendente Freyre durante los días siguientes, para poder comprar todos los pertrechos que pudiera llevar consigo (69). Sin embargo, a mediados de julio en la Secretaría de Marina aún no habían entrado los caudales solicitados y aprobados por el rey (70), y dada la urgencia Quintana consiguió 278.000 reales de vellón en préstamos de personajes de la corte «para una muy grave urgencia del real servicio», cantidad que remitió «en especie de oro» a Ferrol, de forma escalonada, en varios correos (71). Aunque mal pertrechada y escasa de víveres, porque no dio tiempo a que el asentista los transportara desde Cádiz, finalmente el 31 de julio la escuadra en su conjunto se hizo a la vela en derechura hacia Puerto Rico. Desde allí, si las fuerzas de Vernon estaban frente a Cartagena y eran iguales o inferiores, debía atacarlas; de lo contrario tenía que dirigirse a La Habana, a fin de armar los dos navíos nuevos e incorporarlos a su escuadra para ir en busca de Vernon (72). Ensenada se comprometió a remitirle todos los enseres y víveres necesarios para el mantenimiento de la flota que no había podido embarcar. En cambio, la escuadra de Pizarro, cuya salida se había previsto en agosto, no pudo zarpar hasta principios de octubre a causa de los retrasos en la habilitación de los navíos, por la demora en el envío del dinero.

### **Las dificultades para el mantenimiento de las escuadras en Indias**

Antes de zarpar, Torres había advertido de que la operatividad de sus navíos dependía del esfuerzo logístico de las instituciones metropolitanas en enviar los suministros necesarios para el mantenimiento de los buques y el suministro de víveres a las tripulaciones, ya que, por mucho que los virreyes fueran a contribuir al sustento económico de las fuerzas destinadas para la defensa caribeña (73), la mayoría de los enseres navales —excepto la madera— no se encontraban en Indias y las principales plazas no estaban preparadas para atender el incremento en la demanda de víveres para la escuadra. Con el agravante de que la guerra había distorsionado los mercados locales e impedía la navegación. Ensenada, durante julio, solicitó y obtuvo la autorización del rey para establecer desde Cádiz y Ferrol el despacho continuado de mercantes fletados a neutrales de porte no superior a las 200 toneladas (para evitar su

---

(69) *Ibidem*, leg. 396-2, doc. 485.

(70) AGS, SM, leg. 396-1, doc. 345, Quintana a Villarias, Buen Retiro, 13 de julio de 1740; *ibidem*, doc. 346, Villarias a Quintana, Buen Retiro, 14 de julio de 1740.

(71) *Ibidem*, doc. 414, a bordo del *San Felipe*, al ancla en el puerto de Ferrol, 25 de julio de 1740; *ibidem*, doc. 332, Quintana a Villarias, Buen Retiro, 22 de julio de 1740; *ibidem*, doc. 363.

(72) *Ibidem*, leg. 396-1, doc. 396, San Ildefonso, 21 de julio de 1739, «Instrucciones que ha de observar D. Rodrigo Torres»; *ibidem*, leg. 396-2, doc. 672, Ensenada a Torres, San Ildefonso, 29 de julio de 1739.

(73) *Ibidem*, leg. 396, doc. 481. «A los virreyes de México, duque de la Conquista; de Nueva Granada, Sebastián de Eslava, y a D. Blas de Lezo». Madrid, 21 de julio de 1740,

apresamiento por buques ingleses), con cargo a los fondos que «vaya produciendo el millón del Consulado» (74).

Ya el 13 de septiembre el intendente de Marina de Cádiz, Francisco de Varas, le confirmaba el despacho desde Cádiz de tres barcos franceses —y estaba negociando el flete de otros dos— con los víveres que el asentista tenía preparados para la escuadra de Torres y otros enseres (75). Para evitar que fueran interceptados por los buques ingleses que patrullaban la zona, el intendente Varas ofreció una gratificación de 300 pesos a los comandantes de buques de guerra franceses y holandeses que protegían a los mercantes de sus naciones, a fin de que los convoyaran hasta los cabos de San Vicente y Santa María (76). Igualmente, Ensenada autorizó al intendente de Ferrol, Bernardino Freyre, a que habilitara para transportar pertrechos las cuatro fragatas deterioradas que estaban en el astillero —las cuales disponía que fueran vendidas luego en La Habana— y a que comprara las presas que fueran llevando los corsarios gallegos después de que la maestranza de Ferrol analizara su estado. Durante septiembre y octubre entraron dos, una de 90 toneladas, por la que se pagaron 1.680 pesos, y otra de 150, que costó 3.000 (77). A lo largo del otoño, Freyre consiguió despachar hasta seis transportes desde Ferrol, y Varas, desde Cádiz, cuatro. Ante las dificultades para conseguir más bajajes en Ferrol, Ensenada los buscó en San Sebastián. El comisario de Marina guipuzcoano, Manuel de las Casas, le remitió una lista con las características de las cuatro embarcaciones disponibles en San Sebastián y Rochefort —puertos de mucha actividad corsaria—, con sus precios de flete o compra. Ensenada decidió comprarlas y pidió a De las Casas que negociara un adelanto del pago con los directores de la Compañía Guipuzcoana, advirtiéndole de que «próximamente» se le remitiría el caudal necesario, bien en especie, bien en créditos contra la compañía, a lo que los directores se avinieron. Para tener siempre buques disponibles que garantizaran la comunicación con las Indias, también le ordenó que en adelante embargara todas las presas que entraran en puerto, comprándolas a sus apresadores (78). Gracias a estas medidas se consolidó un sistema logístico que aseguró la provisión de víveres y enseres navales para las escuadras destinadas en el Caribe.

---

(74) AGS, leg. 396-2, doc. 485, Ensenada a Quintana, San Ildefonso, 4 de agosto de 1740; *ibidem*, Buen Retiro, 5 de agosto de 1740, Quintana a Ensenada; *ibidem*, doc. 503, Varas a Quintana, Cádiz, 12 de agosto.

(75) *Ibidem*, doc. 563, Varas a Ensenada. Cádiz, 13 de septiembre de 1740.

(76) *Ibidem*, leg. 396-2, docs. 697, 734, 735, Ensenada a Varas, San Lorenzo, 3 y 29 de noviembre de 1740, y Cádiz, 21 de noviembre de 1740; *ibidem*, leg. 398-1, doc. 216, Varas a Ensenada, Cádiz, 28 de marzo de 1741; *ibidem*, doc. 240, Varas a Ensenada, Cádiz, 13 de abril de 1741.

(77) *Ibidem*, leg. 396-2, docs. 577, 610. Freyre a Ensenada. La Graña, 11 de septiembre de 1740.

(78) *Ibidem*, doc. 743, Ensenada a Casas, San Lorenzo, 6 de diciembre de 1740; doc. 828, José de Murrieta a Ensenada, San Sebastián, 26 de diciembre de 1740.

## El aporte logístico americano para la defensa colonial

Torres llegó a Puerto Rico el 15 de septiembre, con sus navíos en pésimo estado a causa de un huracán. La isla había quedado arrasada, sin caminos, frutos, ni ganado. Las tripulaciones llegaron exhaustas, diezmadas por los fallecimientos y con muchos enfermos (79). Un mes después Torres fondeó en Playa Grande, frente a Cartagena. Al día siguiente, bajo la presidencia del virrey Eslava, se reunió la Junta de Guerra, en la que participaron los tenientes generales De Lezo y Torres y los oficiales mayores de los bajeles. Hubo unanimidad en que lo prioritario era mantener todos los buques en estado de navegar, de manera que todas las maestranzas disponibles se dedicaron a reparar las naves. El gran problema que se presentó fue el de cómo se iban a alimentar 8.000 bocas extra en una ciudad que, desde la llegada de la flota de De Lezo y de las tropas del virrey Eslava, ya arrastraba una gran carestía, agravada por el paso del huracán. Por suerte, los vecinos acogieron en sus casas a los enfermos que no cupieron en el hospital, a los que alimentaron hasta su restablecimiento. Eslava pidió a Santa Fe y a Quito la remisión de todo el trigo que se pudiera encontrar en el virreinato y que se confiscasen 100.000 pesos del comercio del Perú (80). El ministro de la escuadra ordenó que en la totalidad de los hornos de Cartagena, además de en otros seis que mandó construir, se cociera bizcocho sin pausa hasta que en cada navío hubiera provisión suficiente para tres meses —lo que equivalía a unos 2.000 quintales—. En el ínterin se consumiría pan fresco y, por suerte, a los pocos días fondeó el primer mercante francés que había zarpado de Cádiz con víveres. En una segunda reunión, la Junta de Guerra constató la imposibilidad de completar el avituallamiento de los navíos para que pudieran hacerse a la vela, y determinó pedir víveres al gobernador de Saint Domingue y que Torres se dirigiera a La Habana con sus 12 buques. A fines de noviembre, junto con las vituallas francesas llegó la propuesta del almirante D'Antain de unir su escuadra de 13 navíos a la de Torres para atacar juntos a Vernon, que se había refugiado en Jamaica esperando la llegada de la escuadra de Ogle. Los generales españoles accedieron porque vieron en esa propuesta la única posibilidad real de enfrentarse en igualdad de condiciones a los ingleses, y Torres, como había acordado con D'Antain, mantuvo sus navíos al ancla desde el 20 de enero de 1741, esperando el aviso francés para acudir al punto de encuentro pactado. Sin embargo, lo que recibió, el 2 de febrero, fue una carta de D'Antain en la que este le informaba de que había zarpado de Port Louis en dirección a Francia tres días antes, y que la escuadra de Ogle, con unas 150 velas, acababa de fondear en Puerto Príncipe.

---

(79) *Ibidem*, leg. 396-1, doc. 459. «A bordo del *Nueva España*, al ancla en la aguada de San Francisco de la isla de Puerto Rico, 22 de septiembre de 1740».

(80) RÁMOS GÓMEZ, L.: «Los intentos del virrey Eslava y del presidente Araujo en 1740 para obtener préstamos del Comercio del Perú desplazado a Quito y la requisa de 100.000 pesos en 1741», en *Revista de Indias* LXIII, núm. 229, 2003, pp. 649-674.

Tras el soberano plantón de los franceses sin que mediara ninguna explicación, Torres, temiendo lo peor, decidió dirigirse a La Habana, donde fondeó el 24 de febrero. Gracias a los avisos que había intercambiado con el gobernador Güemes, este había reunido cuantos pertrechos y maderas pudo conseguir para reparar los navíos. También había tomado prestados 200.000 pesos pertenecientes a comerciantes caraqueños, que se hallaban depositados en la Contaduría de La Habana, y pedido un crédito a los comerciantes habaneros. En abril llegó un primer envío para el sustento de la escuadra, compuesto de maderas, palos de arboladura, provisiones y 236.730 pesos, remitido por el nuevo virrey de México, el duque de la Conquista, desde Veracruz, al que siguió otro de 300.000. Para conseguir esas sumas, el virrey aseguró no haber «perdonado arbitrio, ni esfuerzo, ni dejado ramo privilegiado a quien no haya sacado jugo, contrayendo muchos empeños» (81). Las remisiones continuaron, y en enero de 1743 el tesorero de la escuadra certificaba haber recibido 7.048.356 pesos (140.967.120 reales de vellón) (82). Este esfuerzo del virreinato llegó a un momento crítico a fines de 1743, cuando el duque de la Conquista anunció a Torres el cese de las remesas de caudales. Enterado el monarca, llamó a capítulo a su virrey, a quien recordó que entre sus obligaciones estaba la de mirar por el mantenimiento de las escuadras destacadas en su jurisdicción y, en definitiva, la de defender esta (83).

A pesar de la distancia y de los riesgos, también la metrópoli mantuvo su esfuerzo logístico. Los intendentes de Marina siguieron despachando transportes cargados con suministros y enseres desde Cádiz, Ferrol y San Sebastián. Hasta agosto de 1741 zarparon 21 transportes, que llevaron 32.386 quintales de harina, 3.474 de carne, 4.278 de tocino, 2.996 de menestra, 3.053 arrobas de aceite y 3.937 de vinagre. Lamentablemente no todos llegaron: uno fue apresado y, en el momento en que se confeccionó la lista, aún se ignoraba el paradero de otros cinco (84).

El Navy Board también tuvo que fletar muchos mercantes, en proporción al número de buques de sus escuadras y al de las tropas conducidas a Jamaica. Entre febrero de 1739 y mayo de 1741 cruzaron el Atlántico 77 transportes que, a diferencia de los fletados por España, también fueron utilizados en las expediciones anfibias. Las comprensibles reticencias de sus dueños se solventaron pagándoles 13 chelines por tonelada al mes, más el valor del barco en caso de pérdida y una indemnización por el desgaste (85), lo que fue posible porque, como en el caso español, se trataba una prioridad estratégica.

---

(81) AGS, SM, leg. 398-2, doc. 594. Duque de la Conquista a Ensenada. México, 27 de febrero de 1741.

(82) *Ibidem*, leg. 399-1, doc. 109. José Masedal. La Habana, 1 de enero de 1743.

(83) *Ibidem*, doc. 269. Ensenada a Torres. Madrid, 24 de enero de 1744.

(84) AGS, SM, leg. 398-1, doc. 331. San Ildefonso, 9 de agosto de 1741. «Estado en que se manifiestan los nombres de las embarcaciones que han salido de los puertos de Cádiz, Ferrol y San Sebastián para las escuadras de D. Rodrigo Torres y D. Blas de Lezo, con distinción de las cantidades y especies y de las que se ha tenido noticia arribaron...»

(85) SYRETT D.: «The Navy Board and Transports for Cartagena, 1740», en *War in History*, núm. 9, 2002, pp. 127-141.

La situación de dependencia de la remisión de caudales que padecieron los mandos españoles responsables de la defensa de las plazas coloniales contrasta con las facilidades dadas a los británicos, a quienes se autorizó a firmar letras de cambio contra los comisarios a cargo de los suministros, para comprar *in situ* lo que necesitasen y así mantener la operatividad de las escuadras y tropas a su cargo (86).

## Conclusiones

Poner en marcha la maquinaria de guerra y mantenerla en funcionamiento fue un encomiable esfuerzo colectivo de las instituciones, los dirigentes, los comerciantes y la sociedad. El apoyo de todos los implicados en la movilización de la Armada, con su ingenio, sus renunciaciones, su dedicación y su patriotismo, contribuyó al esfuerzo de la contienda naval, y pese a la inferioridad económica y numérica se consiguió el objetivo de no perder las plazas amenazadas, aunque no sin pagar un alto precio personal que resumen estas palabras del intendente gaditano, Francisco de Varas: «... pues ya me faltan las fuerzas para sostener esta Máquina de Marina como lo he hecho hasta aquí, empeñándome cada día más y más con el quebranto y desazón que no me es fácil explicar» (87).

La guerra se prolongó hasta 1748, y la remisión de todo lo que necesitaba la escuadra continuó desde la metrópoli y México durante todos estos años. En este plausible esfuerzo de todos los implicados en la logística, se destacó la energía y el decidido impulso de Ensenada, sobre todo desde que, en mayo de 1743, asumió las Secretarías de Guerra, Hacienda, Marina e Indias y pudo disponer del caudal necesario con mayor libertad. De la utilización del poder naval y de la gestión de la movilización de recursos durante la etapa inicial de la guerra, Ensenada sacó muchas enseñanzas y conclusiones para el futuro de la Armada, que recogió, a modo de plan de gobierno de su proyecto de rearme naval para consolidar el poder de la Monarquía, en varias memorias dirigidas a Fernando VI. En relación con este trabajo, las siguientes palabras sobre sus proyectos para la defensa de las Indias son muy elocuentes: «... enviar y remudar guardacostas en la América y tener preparados bajeles, tropa, artillería y municiones para socorrerla en una urgencia, como las que han ocurrido con frecuencia en tiempos pasados, aplicándose tarde y mal el remedio» (88).

Para Gran Bretaña, la experiencia fue un ensayo general con vistas a sostener escuadras y tropas en América en futuras expediciones. También le permi-

---

(86) BAUGH: *British Naval...*, pp. 391ss.; HARDING, R.: *The Emergence...*, pp. 1-20.

(87) AGS, SM, leg. 396-2, doc. 585. Francisco de Varas a Ensenada. Cádiz, septiembre de 1740.

(88) FERNÁNDEZ DURO, C.: *Armada española...*, pp. 370-382. Recoge las «Exposiciones» de Ensenada a Fernando VI de 1746, 1747, 1748, 1749, 1751, 1752, más otra sin fecha. Cit. en p. 380, «Plano de las obligaciones ordinarias de la Monarquía...». Aranjuez, 18 de mayo de 1752.

tió establecer los procedimientos administrativos precisos para explotar los recursos económicos norteamericanos, gracias a los que pudo mantener un considerable número de fuerzas militares y navales en las Indias Occidentales. Este primer paso para consolidar su poder naval más allá de sus dominios fue la base de su expansión imperial en futuras expediciones (89).

Felipe V y sus ministros, tratando de evitar la guerra, tardaron demasiado en reaccionar una vez rotas las hostilidades. Su estrategia inicial priorizaba la política mediterránea y dejaba a su suerte a las Indias, al desconfiar del poder naval de su Armada para defenderlas; sin embargo, la utilización decidida por Inglaterra de sus fuerzas navales les obligó a reaccionar, lo que permitió a la Armada plantear una defensa, muy condicionada, eso sí, por la situación financiera. Con retraso y mucho esfuerzo, se movilizaron bastantes recursos (el dinero, la inteligencia, los suministros, los enseres, los víveres, los fletes y los hombres) a ambos lados del Atlántico. Y no deja de ser sorprendente que, no obstante haberse convertido en el escenario inicial de la guerra y pese a que su defensa hubiese quedado relegada a un segundo plano, fuera precisamente el mundo colonial, a través de las aportaciones de los virreinos sumadas a las del comercio, el que aportara la financiación necesaria para poner en marcha la movilización naval y el mantenimiento de la defensa en las colonias. Aunque no se pudieron evitar las desgracias de Portobelo y Cartagena de Indias, ni los ataques a la Florida, La Guaira y Puerto Cabello o el desembarco en Guantánamo, los ingleses fueron rechazados y no consiguieron su objetivo de hacerse con alguna plaza hispana. El intento se cobró un alto precio en vidas humanas y términos económicos, pero también les sirvió de experiencia para futuras tentativas (90).

---

(89) HARDING, R.: «America, the war of 1739-48 and the development of British global power», en *Journal for Maritime Research* VI, núm. 1, 2004, pp.1-20.

(90) ÍDEM: *The Emergence...*, pp. 336-348.

# LA EXPEDICIÓN DEL CONDE DE ARGELEJOS A FERNANDO POO, PRIMERA PRESENCIA ESPAÑOLA EN EL GOLFO DE GUINEA

José CERVERA PERY  
General Auditor  
del Cuerpo Jurídico Militar

## Un marco evidentemente histórico

África no interesaba a Europa, y este sentir no declinó en muchas cancillerías europeas —España estaba al margen— hasta muy avanzado el siglo XIX. Antes, solo Portugal había llegado al ecuador africano, donde incluso llegó a crear un reino cristiano en el Congo, fijando así los principios de una penetración soberana en Angola. Años más tarde, en 1472, un navegante luso, en plena ruta de las operaciones, encuentra dentro de la bahía de Biafra una isla de sorprendente belleza a la que, impresionado por su hermosura y exuberancia, bautiza como «Fermosa», nombre que la historia cambiará por el de su descubridor, Fernando Poo. Veinte años más tarde, Pedro Escobar y João de Santarem descubren la isla de Annobón. Estas dos islas, junto a las de Santo Tomé y Príncipe, integrarán el distrito portugués del Golfo de Guinea, creado a varios siglos vista de cualquier penetración española en la zona.

Casi trescientos años durará esa hegemonía portuguesa en las islas africanas, mientras España sigue otros rumbos colombinos porque, como se ha escrito, ningún otro país como Castilla podía a principios del siglo XVI hacer frente a la enorme tarea de incorporar a su corona un nuevo mundo. Después, con España y Portugal en guerra, los piratas holandeses no perdieron la oportunidad de apoderarse de aquellas islas y desarrollar en ellas el lucrativo tráfico de esclavos, hasta que años más tarde vuelvan al dominio lusitano.

El 6 de octubre de 1777, España y Portugal suscriben el tratado de San Ildefonso, en el que de forma reservada se incluía un anexo referente a África. Este tratado es ratificado y ampliado por el suscrito el 24 de marzo de 1778 entre Carlos III y María de Portugal, cuyo principal objeto era zanjar los litigios sobre límites existentes entre los dos países. Por dicho tratado, y con Colonia de Sacramento como moneda de cambio, Portugal cede a la corona de España la isla de Annobón, en la costa de África, «con todos los derechos,



posesión y acciones que tiene en ella, para que desde luego pertenezca a los dominios españoles, del mismo modo que hasta ahora ha pertenecido a la corona de Portugal. Igualmente cede S.M. Fidélísima (la reina de Portugal), en su propio nombre y en el de sus herederos, todo el derecho y acción que tienen o puedan tener a la isla de Fernando Poo, en el golfo de Guinea, para que los vasallos de la corona de España se puedan establecer en ella y negociar en los puestos del río Gabón, los Camarones, Santo Domingo, Cabo Formoso y otros de aquel distrito». Es decir, toda una amplia zona del África ecuatorial, comprendida entre Cabo Formoso —hoy territorio de la república de Nigeria— y Cabo López —hoy en la república de Gabón—, lo que implicaba que España ostentaba un pleno derecho de soberanía desde las caudalosas bocas del Níger hasta la espléndida desembocadura del Ogogue. Todo ello un siglo antes de que Inglaterra y Francia hicieran su aparición en esas latitudes.

Formalizadas las negociaciones, España se preparó para tomar posesión de aquellas desconocidas pero atrayentes islas del golfo de Guinea, misión que fue encomendada a una expedición que tuvo la particularidad de ser preparada y organizada en el Río de la Plata. Además, debía partir de Montevideo, sede del apostadero naval de la Real Armada, con la evidente intención de resaltar la posición geoestratégica de Fernando Poo dentro del vasto espacio oceánico asignado al apostadero, y de estrechar la vinculación de dichas islas con el virreinato del Río de la Plata. Su activo virrey, don Pedro de Cevallos, fue quien asumió la responsabilidad de cumplir con las tareas de preparar y organizar la mencionada expedición, para lo que utilizó tropas y recursos que pertenecían a Santa Catalina y Colonia de Sacramento, tierras que bajo su mandato se habían arrebatado a los portugueses en 1777. Para el mando de la empresa designó al brigadier de Infantería de los Reales Ejércitos don Felipe de los Santos, conde de Argelejos, quien además debía ocuparse de ejercer el cargo de gobernador y jefe militar de las islas de Fernando Poo y Annobón. El conde se encontraba en Montevideo después de haber participado en las citadas campañas de Cevallos contra los portugueses, y era hombre de la entera confianza de este. Como segundo jefe de la expedición se nombró al teniente coronel de Artillería don Joaquín Primo de Rivera, que antes de la llegada de don Pedro Cevallos se encontraba prestando servicios en el Río de la Plata. Los efectivos de las tropas procedían de los regimientos veteranos de infantería de Sevilla, Saboya, Galicia, Zamora, Córdoba, Toledo y Guadalajara, y hasta del hijo de Buenos Aires. También se incorporó personal del Cuerpo de Artillería.

Pero la expedición tiene, por la índole de sus objetivos, un amplio componente naval, y a tal efecto, la Real Armada envió desde España a Montevideo las fragatas *Santa Catalina* y *Nuestra Señora de la Soledad*. La primera había zarpado de Cádiz al mando del capitán de fragata don José Varela Ulloa, prestigioso oficial de la Real Armada y notable geógrafo y naturalista (1). Por su

---

(1) Nacido en Villaredo (Galicia), había sentado plaza de guardiamarina en Cádiz en 1759, para desempeñar en sus primeros años actividades de corso contra los piratas argelinos.

parte, la *Nuestra Señora de la Soledad* zarpó de Ferrol con don Ramón Topete como comandante, capitán de fragata también de brillante trayectoria en la Real Armada, en la que alcanzó el grado de brigadier en 1802 (2).

Una vez llegadas a Montevideo las fragatas, se les incorporó el paquebote de la Real Armada *Nuestro Señor Santiago*, al mando del teniente de navío don José de Grandallana. Con estos tres buques quedó constituida la escuadrilla expedicionaria, bajo el mando del capitán de fragata Varela Ulloa, conde de Argelejos, quien izó su insignia en la *Santa Catalina*.

## La expedición al golfo de Guinea

Terminados los aprestos de la expedición, el conde de Argelejos partió desde Montevideo hacia el golfo de Guinea el 17 de abril de 1778, para llegar a su destino a fines de junio. La travesía no fue fácil, pues durante ella murió don Vicente de Recarte, ministro de la Real Hacienda y contador de la expedición. Mientras se aguardaba la llegada del comisario portugués que debía formalizar la entrega de las islas, los tres buques españoles permanecieron fondeados en Santo Tomé y Príncipe. La espera no resultó cómoda, ya que de inmediato surgieron roces con las autoridades portuguesas a cuenta de la demora en la entrega de las islas a España, y hubo también fricciones entre la población y las tropas españolas, lo que motivó no pocas quejas del gobernador luso. Por fin, el 14 de octubre de 1778 llegó al golfo de Guinea el comisario portugués, capitán de Mar y Tierra don Luis de Castro, y el 24 quedaba definitivamente concertada la transferencia de las islas de Fernando Poo y Annobón a España.

---

Al ascender a alférez de navío fue designado tercer maestro de la Real Compañía de Guardias Marinas de Cádiz, y posteriormente, como teniente de navío embarcó en la fragata *Rosalía*, para situar la isla de Trinidad. Siendo ya capitán de fragata realiza numerosos levantamientos hidrográficos y cartográficos en las costas africanas. Entre 1778 y 1779 se encuentra en el golfo de Guinea como jefe naval de la expedición que nos ocupa. En 1782 vuelve a América del Sur como integrante de la comisión demarcadora de límites que había de cumplir lo establecido en el tratado de San Ildefonso, y durante el transcurso de esta importante tarea situó astronómicamente las ciudades de Buenos Aires y Montevideo.

(2) Era oriundo de Morón (Sevilla) y había ingresado como guardiamarina en Cádiz en 1759. Luego prestó servicios en distintos navíos efectuando transportes de tropas a Canarias y Baleares y cruceros de protección en la recalada de buques procedentes del Nuevo Mundo. Después de la expedición a Guinea estuvo presente en el bloqueo de Gibraltar, donde logró apresar cuatro embarcaciones enemigas, y participó, como comandante de la fragata *Carmen*, en el bombardeo de Argel. Ascendido a capitán de navío, y en calidad de comandante del *Magnánimo*, tomó parte en la guerra contra la Convención, y como jefe del arsenal de Ferrol defendió en 1800 la ciudad de los ataques ingleses. A fines de 1803 fue nombrado comandante general del arsenal de La Carraca, cargo que ejerció durante seis años siendo jefe de escuadra. En 1810 defendió la isla gaditana de los ataques de las fuerzas napoleónicas del mariscal Soult, y fue inspector y comandante general de los Regimientos de Infantería Real de Marina.

Pero las dificultades seguían haciéndose presentes. El 14 de diciembre, a bordo de la fragata *Santa Catalina*, falleció de «enfermedad natural» el conde de Argelejos, que fue sustituido en el mando de la expedición y en el gobierno militar de las islas por el teniente coronel de Artillería don Joaquín Primo de Rivera.

La ocupación de Fernando Poo y Annobón fue una tarea sumamente dura y sacrificada que exigió enormes esfuerzos a los sufridos expedicionarios, inconvenientes que fueron evidentes desde el instante mismo de efectuarse la cesión de las islas. Así lo comenta el virrey del Río de la Plata, don Juan José de Vértiz:

«Saltaron a tierra los comisarios intentando el portugués persuadir al jefe de los negros y demás habitantes de Annobón a que reconociesen y rindiesen vasallaje al rey católico, jurándolo por su legítimo soberano respecto a la cesión que de ellas había hecho Su Majestad Fidelísima. No cabe en la expresión que causó al capitán Mor y Sacristán, principales caudillos de la isla y a su imitación todos los negros y chusma esta proposición, cuando aseguraban ignorar existiesen tales soberanos en el mundo, y no alcanzaban la razón que pudiesen alegar los portugueses para ceder aquellas islas a las que no tenían derecho de propiedad ni el de posesión, y así negando su obediencia y amenazando proceder hostilmente si continuaban en su pretensión se retiraron a aquellos espesos montes».

No obstante quedar advertidos de la hostilidad de los aborígenes de aquellas desconocidas islas, los expedicionarios españoles procedieron a dar inicio a la ocupación de Fernando Poo, en tanto los portugueses colaboraban haciendo lo mismo en Annobón. Para afirmar la presencia de España, los expedicionarios fundaron el poblado de «La Pura y Limpia Concepción» e inmediatamente comenzaron a construir casas, un hospital y una fortaleza. Carpinteros, albañiles, herreros, aserradores y peones se volcaban en un denodado esfuerzo constructor, protegidos por soldados de infantería y artillería, cuyo número no obstante era escaso.

En cuanto a la defensa naval de Fernando Poo —isla a la que se restringía la presencia efectiva de los españoles— y Annobón, estuvo representada por los tres buques que integraban la escuadrilla expedicionaria. Las dos fragatas permanecieron allí destacadas dos años, en tanto que el tercer buque, el *Santiago*, del teniente de navío Grandallana, siguió prestando servicios en aquella región hasta que el establecimiento de La Pura y Limpia Concepción fue abandonado por los españoles.

El carácter eminentemente insular de los nuevos asentamientos exigía que las comunicaciones con el exterior y el abastecimiento se efectuaran necesariamente por vía marítima, por lo que se eligieron como bases logísticas el puerto de Cádiz, las Canarias y la isla portuguesa de Santo Tomé. Así se expresaba al respecto el virrey Vértiz: «... que lo respectivo a víveres y otros auxilios, precaviendo los inconvenientes de la guerra que subsistía contra Inglaterra, se daban las correspondientes órdenes a las islas Canarias para que

allí se surtiesen aquellos establecimientos de lo que necesitasen para su conservación y fomento» (3).

A pesar de los apoyos logísticos recibidos de distintos transportes, los expedicionarios del teniente coronel Primo de Rivera, durante su permanencia en el golfo de Guinea, debieron afrontar graves adversidades, complicaciones y penurias tales como enfermedades, numerosas muertes y la relativamente rápida disminución de las comunicaciones marítimas con el exterior, así como problemas de abastecimiento y de enfrentamiento con las tribus negras nativas, todo ello agravado con la sublevación del sargento Jerónimo Martín, que desposeyó del mando y encarceló a Primo de Rivera. Los auxilios del navío *Santiago*, que arribó desde Tenerife convoyado por la polacra *Santa Engracia*, al mando del capitán de navío don Juan Nepomuceno Morales, tampoco fueron suficientes para alcanzar el fin propuesto, y Martín quedó durante un mes al mando del establecimiento de Fernando Poo. Las razones que el sargento adujo para su rebeldía fueron la insostenible situación que se vivía en la isla, la deficiente alimentación y mal estado de los víveres, y la inadecuada atención de los enfermos. También vertía graves imputaciones contra Primo de Rivera, al que acusaba de no preocuparse por la salud de sus subordinados y de infligirles malos tratos. Pero, para justificar su sedición, el sargento aducía sobre todo el deseo de abandonar Fernando Poo.

### **El fin de una expedición merecedora de mejor suerte**

Neutralizado Primo de Rivera y sus mandos inmediatos, el sargento Martín ordenó a los expedicionarios, en los últimos días de octubre de 1780, embarcar en el *Santiago* para abandonar el poblado de La Pura y Limpia Concepción de Fernando Poo. El virrey Vértiz comenta duramente este hecho: «Finalmente la isla se abandonó con toda la artillería, útiles y obras construidas en aquel establecimiento, las que por posteriores noticias se sabe, fueron arruinadas y entregadas al fuego por aquellos naturales que nunca quisieron tratar con los nuestros, conservándose retirados y escondidos en los bosques y malezas de que está circundada la isla, siendo impenetrable a hombres y animales desde la misma orilla del agua».

El contingente expedicionario, ahora bajo las órdenes del sargento Martín, alcanzó Santo Tomé el 17 de noviembre de 1780; pero, una vez desembarcado y liberado de su encierro, el teniente coronel Primo de Rivera puso inmediatamente en conocimiento de las autoridades portuguesas de la isla y de los oficiales españoles que allí se encontraban —entre ellos, el teniente de navío

---

(3) La situación de conflicto con Gran Bretaña que menciona el virrey estaba motivada por la intervención de España y Francia en la guerra de independencia estadounidense (1776-1783) en apoyo a los rebeldes de las Trece Colonias, que trascendía del escenario meramente norteamericano y ponía en evidente peligro la ruta marítima entre Cádiz, Canarias, Santo Tomé y Fernando Poo

Grandallana— lo sucedido en Fernando Poo y los detalles del acto subversivo que allí había tenido lugar, por lo que Grandallana dispuso encarcelar a Martín y a sus principales cómplices. Los correspondientes sumarios y declaraciones, que se sustancian en los primeros meses de 1781, fueron enviados a España a bordo de la zumaca *Nuestra Señora de la Concepción*, circunstancialmente presente en esos momentos en Santo Tomé y cuyo mando se encomendó precisamente al teniente de navío Grandallana, que murió durante el viaje.

Durante su permanencia en la isla portuguesa, y una vez restablecida un tanto la situación, Primo de Rivera planeó y buscó regresar a Fernando Poo, pero la mala disposición del gobernador portugués a continuar ayudando a los expedicionarios y la indudable disconformidad de estos últimos en repetir una empresa tan arriesgada y peligrosa le hicieron desistir de sus propósitos, por lo que junto con sus hombres permaneció en Santo Tomé hasta 1781. Cuando pudieron por fin salir, lo hicieron a bordo de la fragata portuguesa *Nuestra Señora del Carmen*, comprada exprofeso, y del bergantín *Santiago*, perteneciente al comercio canario. La ruta elegida no discurrió directo hacia España, sino que la fragata y el bergantín pusieron proa a Bahía de Todos los Santos, en razón de la mayor cercanía de la costa brasileña respecto del golfo de Guinea. Esta decisión se tomó por tres motivos: 1, por el riesgo de toparse con buques británicos que entrañaba una navegación más larga; 2, en prevención de no entrar en aguas metropolitanas, ya que en ellas se estaban produciendo algunas acciones navales entre británicos y españoles, como el nuevo sitio de Gibraltar, y 3, porque el brasileño, siendo un puerto relativamente neutral, ofrecía más garantías para fondear y reponer fuerzas.

Por la correspondencia que el teniente coronel Primo de Rivera dirigió desde San Salvador de Bahía al virrey del Río de la Plata, Juan José Vertiz, se sabe que los expedicionarios permanecieron en Bahía de Todos los Santos por lo menos entre febrero de 1782 y enero del año siguiente. Dicha correspondencia es rica en datos e informes que muestran los vaivenes padecidos durante la estancia brasileña. El escrito de Primo de Rivera resumía todo el dramatismo de la empresa:

«... el mísero estado de toda la gente por el mal clima, quebranto con el que vienen las embarcaciones, más muchedumbre de accidentes acumulados, así como por el estrago que ocasionó la intemperie del seno de Guinea contra la salud de los individuos de la expedición de mi cargo, me han puesto en la dura situación, después de haber apurado cuantos medios y recursos me dicta la prudencia, de salir de aquel golfo sin gente, sin dinero, y desesperanzado de nuevos refuerzos con dirección a esas provincias para repararme y esperar órdenes de la Corte. Un caso que ha impedido emprender la navegación a ellas me ha obligado nuevamente a arribar a esa bahía [d]e Todos los Santos en la que se hace precisa alguna demora para la reparación de las dos fragatas que nos conducen y no teniendo fondos con que subvenir a los gastos que originen, he solicitado se me franqueasen caudales de la tesorería real y aviéndoseme (*sic*) negado con pretexto de no haberse practicado jamás semejante

suplemento con las naciones extranjeras, me ha quedado el solo arbitrio de mendigar el favor de un comerciante con el tanto por ciento de premio que este quisiese. Solo la necesidad pudo conducirme a un exilio tan irregular como despreciable, y así, procuraré no más atender a las urgencias previstas e indispensables».

La pesadilla parecía terminar en febrero de 1783, cuando la *Nuestra Señora del Carmen* y el *Santiago* fondeaban en Montevideo con los maltrechos restos de la expedición a bordo. En Montevideo quedaron los pocos supervivientes, esperando órdenes e instrucciones, mientras que el teniente coronel Primo de Rivera emprendía el regreso a España para poner en conocimiento de las autoridades metropolitanas todas las noticias y avatares de aquella dramática empresa (4). Y es de resaltar que, pese al fracaso de la expedición, no se descartase retornar al golfo de Guinea y ocupar Fernando Poo y Annobón, tomando otra vez Montevideo como centro de operaciones. El virrey Vertiz hace referencia a ello en su memoria: «... para que cuando llegue el caso de mejorar la suerte haya de volverse a emprender un nuevo intento de asentamiento en Fernando Poo, conforme a las Reales intenciones de S.M.»

Pero habrían de pasar bastantes años y producirse muchas circunstancias de diferente signo para que volviera a intentarse crear un asentamiento en unas islas, tras lo acordado en San Ildefonso, de pertenencia española.

### **Aquellos marinos adelantados**

La expedición al golfo de Guinea tuvo un acusado perfil marítimo y naval. Estratégicamente, aquellas islas eran útiles para España porque permitían el asentamiento en el sector oriental del Atlántico sur, lo que, agregado al dilatado litoral del virreinato del Río de la Plata en el sector opuesto, suponía dominar un extenso espacio oceánico. Además, con la posesión de Fernando Poo y Annobón quedaba construido el triángulo defensivo español del Atlántico meridional —cuyo núcleo y centro operativo principal sería el apostadero naval de Montevideo— y se ampliaba la jurisdicción del Río de la Plata hasta una amplia zona del África ecuatorial, tierra idónea para fomentar la colonización, la explotación económica y el intercambio comercial.

Todo ello comporta una exigencia de reconocimiento a la abnegada labor de aquellos hombres del botón de ancla, adelantados en el golfo de Guinea y que de modo tan evidente honraron sus hojas de servicios. Destaquemos sobre todo a Varela Ulloa, al que se debe, a través de una interesantísima comunicación dirigida al ministro Gálvez, el conocimiento exacto y minucioso de todo lo sucedido en Guinea a partir del 27 de setiembre de 1778. En este documen-

---

(4) El sargento Jerónimo Martín, promotor de la rebelión, quedó preso en el virreinato; luego, se le destinaría a trabajar en diversas obras públicas de la ciudad, para ser por último indultado.

to explica la anomalía del retraso de la llegada de la fragata portuguesa *Nuestra Señora de Gracia* y describe de forma objetiva y concisa la solemne toma de posesión de Fernando Poo, cuya acta firmaron como testigos, junto a Varela, los tenientes de fragata Baltasar Mexía de la Cerda y José Ezquerro Egui-rrior y el alférez de navío Luis de Agreda. El teniente de fragata Ezquerro fue el primer oficial español que desembarcó en Santo Tomé, para cumplimentar al gobernador y hacerle saber la paz firmada entre Portugal y España, circunstancia que este ignoraba y que Ezquerro acreditó con unos pliegos de la Reina Fidelísima.

Tras el fallecimiento de Argelejos, Varela Ulloa no permaneció mucho en Guinea, ya que al año siguiente fue requerida su presencia en la Península para informar. Pero este tiempo no por escaso dejó de estar bien aprovechado, pues durante él redacta el libro *Descripción de la isla de Fernando Poo*, pionero en su género; levanta las primeras cartas marítimas del lugar; bautiza los picos de Santa Catalina y Soledad, y da el nombre de Punta Argelejos a unos de los salientes orientales de la isla. También hizo una amplia reseña de Annobón, especificando científicamente cuanto vio en ella, y aún tuvo tiempo de situar geográficamente las islas de Santo Tomé y Príncipe. Numerosísima documentación procedente de su mano enriquece los legajos del Archivo General de Simancas, del sevillano de Indias y del General de Marina en El Viso del Marqués.

Junto a Varela Ulloa son de destacar Guillermo Carbonell y José de Grandallana, otros dos adelantados de la aportación marinera en Guinea. El primero, comandante de la zumaca *Nuestra Señora de la Concepción*, practica en 1779 el primer reconocimiento minucioso de la isla de Fernando Poo, sobre cuya base debía proponer el pasaje más a propósito donde establecer el primer destacamento español. Carbonell cumplió satisfactoriamente su cometido, recalando en los pasajes más difíciles, poniendo nombre a la bahía de la Concepción y a las ensenadas del Canal, La Luz y los Pájaros, y reconociendo cuidadosamente la bahía de San Carlos. Terminada su misión, regresó a Santo Tomé para dar cuenta de su resultado al comandante del paquebote *Santiago*, en aquellos momentos la más significada autoridad naval expedicionaria, quien a su vez, con todo rigor y diligencia, entregó su informe a Primo de Rivera.

Y es precisamente el teniente de navío Grandallana, comandante del citado paquebote y uno de los primeros muertos de la Armada en Fernando Poo, quien con asentadas razones informa de la conveniencia de establecer un primer emplazamiento español en la ensenada de la Concepción; y con ese asentamiento en agraz culminará este primer ensayo de la presencia española en Guinea, en el que, a pesar de lo infructuoso e ineficaz de sus resultados y consecuencias, la Marina aporta lo mejor y más sano, evidenciando con ello una capacidad de sacrificio y disciplina que anticipa la de los días que aún habrían de venir.

Mucho antes que ningún misionero, finquero, comerciante o colonizador asentasen su huella en Fernando Poo, ya habían ofrecido el tributo de sus

vidas al servicio de España los primeros marinos de la Real Armada, quienes antes que nadie avistaron Guinea. Entre ellos figuran los citados Grandallana y Carbonell, junto al médico cirujano Sebastián de Montes, primer adelantado de la medicina tropical. Junto a ellos fenecieron 37 humildes marineros, de los que dieciocho yacen enterrados en Concepción, quince en Santo Tomé y siete en la inmensidad oceánica. Ninguno de ellos acudió con ansias de riqueza ni a lograr o acaparar hectáreas. Ninguno tuvo nunca la mente enfebrecida por el cacao, el café o la madera. En aquella gente que, enferma y abandonada, se consumía en un lugar del este de la isla sin esperanzas de relevo, sin privilegios, ayudas ni subvenciones, solo alentaba una razón de vida, un ideal señero, mentor de la presencia hispana con intangible voluntad de permanencia a despecho del propio olvido, el abandono, la incomprensión o la desesperanza.



# A PROPÓSITO DE LAS COLABORACIONES

Con objeto de facilitar la labor de la Redacción, se ruega a nuestros colaboradores que se ajusten a las siguientes líneas de orientación en la presentación de sus artículos:

El envío de los trabajos se hará a la Redacción de la REVISTA DE HISTORIA NAVAL, Juan de Mena, 1, 1.º 28071 Madrid, España.

Los autores entregarán el original y una copia de sus trabajos para facilitar la revisión. Con objeto de evitar demoras en la devolución, no se enviarán pruebas de corrección de erratas. Estas serán efectuadas por el Consejo de Redacción o por correctores profesionales. El Consejo de Redacción introducirá las modificaciones que sean necesarias para mantener los criterios de uniformidad y calidad que requiere la REVISTA, informando de ello a los autores. **No se mantendrá correspondencia acerca de las colaboraciones no solicitadas.**

A la entrega de los originales se adjuntará una hoja donde figure el título del mismo, un breve resumen, el nombre del autor o autores, la dirección postal y un teléfono de contacto; así como la titulación académica y el nombre de la institución o empresa a que pertenece. Además un resumen curricular que no exceda de diez líneas, donde podrá hacer constar más titulaciones, publicaciones editadas, premios y otros méritos.

Los originales habrán de ser **inéditos** y referidos a los contenidos propios de esta REVISTA, y sin maquetar. Su extensión no deberá sobrepasar las 25 hojas escritas por una sola cara, con el mismo número de líneas y convenientemente paginadas. Se presentarán mecanografiados a dos espacios en hojas DIN-A4, dejando margen suficiente para las correcciones. Podrán enviarse por correo ordinario o en CD-ROM o DVD, o por correo electrónico [ihcn@fn.mde.es](mailto:ihcn@fn.mde.es), con tratamiento de texto Microsoft Word Windows, u otros afines, para facilitar la maquetación.

Las ilustraciones que se incluyan deberán enviarse en archivo aparte y de la mejor calidad posible, estar en formato JPG ó TIFF, y con resolución de 300 p.p.p., como mínimo. Los mapas, gráficos, etc., se presentarán preferentemente en papel vegetal o fotográfico, convenientemente rotulados y no se admitirán fotocopias. Todas irán numeradas y llevarán su correspondiente pie, así como su procedencia. Será responsabilidad del autor obtener los permisos de los propietarios, cuando sea necesario. Se indicará asimismo el lugar aproximado de colocación de cada una. Todas las ilustraciones pasarán a formar parte del archivo de la REVISTA.

## Advertencias

- Evítese el empleo de abreviaturas, cuando sea posible. Las siglas y los acrónimos, siempre con mayúsculas, deberán escribirse en claro la primera vez que se empleen. Las siglas muy conocidas se escribirán sin puntos y en su traducción española (ONU, CIR, ATS, EE.UU., Marina de los EE.UU., etc.). Algunos nombres convertidos por el uso en palabras comunes se escribirán en redonda (Banesto, Astano, etc.).
- Se aconseja el empleo de minúsculas para los empleos, cargos, títulos (capitán, gobernador, conde) y con la inicial mayúscula para los organismos relevantes.
- Se subrayarán (**letra cursiva**) los nombres de buques, libros, revistas y palabras y expresiones en idiomas diferentes del español.
- Las notas de pie de página se reservarán exclusivamente para datos y referencias relacionados directamente con el texto, cuidando de **no mezclarlas** con la bibliografía. Se redactarán de forma sintética.
- Las citas de libros y revistas se harán así:
  - APELLIDOS, nombre: *Título del libro*. Editorial, sede de ésta, año, número de las páginas a que se refiere la cita.
  - APELLIDOS, nombre: «Título del artículo» el *Nombre de la revista*, número de serie, sede y año en números romanos. Número del volumen de la revista, en números arábigos, número de la revista, números de las páginas a que se refiere la nota.
- La lista bibliográfica deberá presentarse en orden alfabético; en caso de citar varias obras del mismo autor, se seguirá el orden cronológico de aparición, sustituyendo para la segunda y siguientes el nombre del autor por una raya. Cuando la obra sea anónima, se alfabetizará por la primera palabra del título que no sea artículo. Como es habitual, se darán en listas independientes las obras impresas y las manuscritas.
- Las citas documentales se harán en el orden siguiente:
  - Archivo, biblioteca o Institución.
  - Sección o fondo.
  - Signatura.
  - Tipología documental.
  - Lugar y fecha.

# LOGÍSTICA Y ABASTECIMIENTO EN LA CONQUISTA NAVAL DE MENORCA (1781-1782)

Rafael TORRES SÁNCHEZ  
Departamento de Historia Moderna  
Universidad de Navarra

La reconquista de la isla de Menorca por las fuerzas armadas es un episodio bien conocido. Tanto las memorias como la prensa y la propaganda oficial de la época ofrecieron una narrativa detallada, que en buena medida ha sido recogida por la historiografía posterior. En esa narrativa, el protagonismo se concedía a la estrategia y a la táctica militar empleadas, con especial preocupación por las operaciones de asedio del mahonés castillo de San Felipe por las fuerzas terrestres aliadas, dirigidas por el duque de Crillon. El papel de la Armada era relegado a un segundo plano, y su participación, limitada a las funciones de transporte de la expedición. Por el contrario, la documentación histórica nos indica que el protagonismo de esta fue mucho mayor de lo que tradicionalmente se ha considerado, de modo que, se puede afirmar, la conquista de Menorca fue también «una conquista naval».

Como nos viene insistiendo la historiografía actual, uno de los principales logros de la marinas de guerra del siglo XVIII fue precisamente la capacidad que adquirieron entonces de ejecutar expediciones anfibas importantes. Su éxito se apoyó en una extraordinaria habilidad para movilizar los recursos necesarios, lograr el dominio temporal y mantener abierta la colaboración con las fuerzas desplegadas. En concreto en la expedición a Menorca, la Armada tuvo que desplegar una parte importante de su potencial disuasorio para conseguir bloquear temporalmente la entrada inglesa en el Mediterráneo y retener a los corsarios berberiscos y menorquines. Este dominio le permitió hacer efectiva una compleja operación logística que implicó a prácticamente todo el Mediterráneo occidental. Las tripulaciones y los buques fueron sometidos a un extraordinario esfuerzo de navegación y coordinación con autoridades civiles y militares. Todo parece indicar que el protagonismo adquirido por la Marina y su éxito no fueron acontecimientos aislados, sino que más bien se fundamentaron en la continua movilización y en las experiencias acumuladas por la Real Armada en operaciones similares precedentes, de forma destacada desde 1774.

Una amplia historiografía naval se ha dedicado a valorar y medir el «poder naval», esto es, la capacidad de un Estado de aplicar una política a partir de su fuerza naval. El número de buques y cañones y el resultado de una batalla



naval han sido los indicadores preferidos por los historiadores para establecer el poder naval de una nación. No obstante, estos factores ofrecen serias limitaciones. Con frecuencia, los intentos de cuantificar la fuerza naval chocan con la realidad histórica de que, siendo el número de buques y cañones una parte esencial de la diplomacia de un Estado, los gobiernos estaban interesados en dar una información errónea o confusa de la situación y fuerza de su marina. Del mismo modo, las batallas navales no siempre ofrecían ese testimonio irrefutable que han buscado los historiadores para medir el poder naval de los contendientes. De hecho, la mayoría de ellas no resultaron lo bastante decisivas para modificar la política exterior de un Estado. Hasta finales del siglo XVIII, todas las grandes potencias mantuvieron una elevada capacidad de recuperar las pérdidas navales y, en consecuencia, de mante-

ner su línea política exterior. Incluso en el caso de una de las batallas más decisivas, Trafalgar, lo importante no fue la aplastante victoria británica, sino la incapacidad económica de España de reponer las pérdidas. Los buques y las batallas son el fundamento de poder naval, pero no necesariamente explican la eficacia de ese poder, como viene demostrando la nueva historiografía sobre la Armada inglesa (1).

En este contexto de revisión, algunos autores llaman la atención sobre la guerra anfibia como otra vía de comprender el poder naval (2). En el siglo XVIII, la operación anfibia tenía como objetivo expreso acabar con la autoridad política del territorio enemigo. La guerra por tierra y por mar ofrecía un uso más eficiente de la fuerza naval porque buscaba destruir el poder político del enemigo. Y así, mientras que la batalla naval no podía asegurar el éxito en los objetivos políticos, la guerra anfibia suponía una directa y destructiva aplica-

---

(1) KNIGHT, Roger: «Changing the Agenda: The “new” naval history of the British sailing navy», en *The Mariner's Mirror* III C, núm. 1, febrero de 2011, pp. 225-242.

(2) HARDING, Richard (1999): *Seapower and naval warfare, 1650-1830*, Naval Institute Press, Annapolis (Maryland), 1999, p. 212; HARDING, R: «Amphibious Operations» en J. Hattendorf (ed.), *The Oxford Encyclopaedia of Maritime History*, Oxford University Press, Nueva York, 2007.

ción de la fuerza naval en este aspecto. El éxito en una operación anfibia provocaba una inmediata alteración en la autoridad de un gobierno y en su política diplomática, de tal manera que tal operación era la mejor manera de convertir poder naval en poder diplomático.

Los estudios sobre la Armada inglesa muestran cómo la guerra anfibia fue aumentando en eficacia a lo largo del siglo XVIII. Los ingleses fueron aprendiendo de sus numerosos errores durante la primera mitad de siglo (Cádiz, 1702; Antillas, 1742; Canadá, 1746), hasta conseguir un notable grado de eficacia en esta clase de operaciones durante la Guerra de los Siete Años (Caribe, La Habana, Manila). Sus éxitos en la captura de plazas enemigas, más que las victorias en batallas navales, atrajeron el interés de los políticos y les persuadieron de la rentabilidad de sostener financieramente una infraestructura naval y administrativa permanente. Precisamente fue el constante aprendizaje, la mejora en los procedimientos y el apoyo financiero los factores que finalmente confirieron al gobierno inglés la capacidad de movilizar con rapidez y emplear con eficacia un ejército anfibia (3).

Los escasos estudios disponibles para el caso español no permiten precisar el papel desempeñado por las operaciones anfibia frente a otras opciones de poder naval, ni siquiera si hubo algún tipo de evolución o mejora en el nivel de eficacia en su utilización. Por ello, nuestro interés se centra en explicar cómo la Marina española desarrolló una guerra anfibia concreta para lograr imponer el poder político. El objetivo era la conquista de Menorca y el desalojo de los ingleses de la isla. Para lograrlo, la Real Armada tuvo que desplegar una serie de acciones estratégicas, tácticas y de capacidad operativa con las que conseguir ocupar el mar, mantener el dominio de las *brown waters* y sostener el ejército anfibia que ocupó la isla.

## Las lecciones de Argel

En conjunto, en toda la operación anfibia para la conquista de Menorca, desarrollada entre marzo de 1781 y abril de 1782, se advierte con claridad una evolución fruto del aprendizaje acumulado en operaciones anfibia anteriores. En concreto, del fracaso de la operación anfibia en Argel (1775) (4), los militares y el gobierno español extrajeron una serie de consecuencias y lecciones que sirvieron para organizar y ejecutar la guerra anfibia de Menorca.

---

(3) HARDING, R. (ed) (2008): «Operaciones anfibia británicas, 1700-1815», en GUIMERA RAVINA, A., y NÚÑEZ, J.M.<sup>a</sup> (dirs.): *Guerra naval en el Revolución y el Imperio: bloqueos y operaciones anfibia, 1793-1815*, Marcial Pons (Historia), 2008, pp. 39-58, cit. en p.41

(4) Sobre esta expedición, véanse SABATER GALINDO, Javier: «La expedición militar de Argel de 1775», en *Revista de Historia Militar XXVIII*, núm. 56, 1984, pp. 75-90; LÓPEZ DELGADO, Juan Antonio: *La expedición militar española contra Argel de 1775. Según el diario de un testigo ocular*, Murcia, 2011, y VILLALBA PÉREZ, Enrique: «O'Reilly y la expedición de Argel (1775). Sátiras para un fracaso», en *El equilibrio de los Imperios: de Utrecht a Trafalgar*, t. II, pp. 565-586.

Una primera gran lección aprendida en la operación anfibia de Argel fue la necesidad de mantener el secreto. En 1775, toda Europa conocía la expedición que se estaba proyectando contra Argel. Al propio gobierno español no le disgustaba que fuera un asunto público, pues lo que buscaba con la operación era precisamente eso: hacer una demostración de fuerza que evidenciara ante los Estados europeos la capacidad militar alcanzada por España. Esta idea cambió radicalmente en la operación anfibia de Menorca. Entonces lo que se buscó fue lo contrario, es decir, el secreto. El más estricto de los sigilos en la preparación podía ser esencial para lograr el dominio del mar y causar cierta sorpresa en las fuerzas británicas en la isla. Para conseguir ocultar la organización y el destino de la operación anfibia se adoptaron varias medidas. Así, por ejemplo, contra todo pronóstico, la fuerza expedicionaria no salió de los puertos mediterráneos, como había ocurrido en 1738.

Empecemos por el secreto de la expedición a Menorca, probablemente el recurso más caro de conseguir. Para lograr el engaño con que el Estado pretendía confundir a las autoridades inglesas era imprescindible gestionar con sumo cuidado la información pública. El problema esencial estaba en cómo controlar en este aspecto a la multitud de autoridades y particulares que estarían encargadas de la movilización de recursos. El sistema utilizado por el gobierno de Carlos III fue dar información falsa a las autoridades responsables de la movilización de los suministros y fuerzas armadas, empezando por la máxima autoridad militar de la zona. Al capitán general de Andalucía, conde de O'Reilly, se le avisó «con la mayor reserva» de que se había ordenado organizar con la mayor brevedad posible «una expedición secreta para América» (5). Con esta fórmula, el gobierno sumaba al secreto un destino falso. Menos información incluso se suministró al comandante de las fuerzas del Campo de San Roque, Martín Álvarez de Sotomayor, conde de Colomera, a quien la primera orden que se le dio fue iniciar la construcción de «porción considerable de salchichones, gaviones, fajinas y piquetes», y que «probablemente se necesitaría sacar ocho batallones de infantería del Campo de Gibraltar», para lo que se le pedía un plan que identificase a qué fuerzas podría afectar, pero sin darle más explicaciones y pidiendo que todo ello se hiciese con «el mayor sigilo» (6). El gobierno dejó suponer al comandante del Campo de San Roque que el objetivo de tales preparativos era compaginar la supuesta expedición hacia América con la intensificación del sitio a Gibraltar. El engaño debió de funcionar, porque el comandante exigió cambios importantes en el Campo. Así, pidió trasladar al intendente de Andalucía de Sevilla a Gibraltar para que estuviese «aquí», con lo que ese traslado significaba de mayor y más rápido acceso al dinero de la tesorería de Ejército de Andalucía, algo imprescindible si, como creía el comandante, se iba a reactivar el sitio.

---

(5) AGS, SG, leg. 3758. Gobierno a conde de O'Reilly, con copia al intendente de Andalucía. Aranjuez, 4 de mayo de 1781.

(6) AGS, SG, leg. 3758. Instrucción a Álvarez de Sotomayor. Aranjuez, 4 de mayo de 1781.

Además, el comandante solicitó al gobierno que la producción de algunos suministros que se fabricaban en Sevilla «se trasladen también los talleres al Campo (...) siempre que sea la intención de SM atacar vigorosamente esta Plaza» (7). Para Martín Álvarez de Sotomayor lo importante era la nueva etapa en que se iba a entrar en la guerra contra Gibraltar. Pero, si él lo creía, probablemente lo compartiría con sus mandos, y finalmente la idea llegaría a Londres.

Alejandro O'Reilly, que por su experiencia en el mando de la expedición a Argel sabía el valor de mantener el secreto dado por el gobierno, se mostró especialmente celoso y estricto en el control de esta información. Hasta tal punto fue así que llegó a tener un fuerte enfrentamiento con el intendente de Ejército de Andalucía, Francisco Antonio Domezain, la otra autoridad a la que el gobierno había comunicado la organización de la expedición secreta para América, y tercera en rango en la zona tras O'Reilly y Álvarez de Sotomayor. Para cumplir con el encargo de reunir los suministros necesarios, Domezain ordenó a José Datoli, comandante de Artillería y responsable de los almacenes de pertrechos militares en Sevilla, hacer un inventario a fin de saber qué estaba disponible para «una expedición a América». O'Reilly interpretó esta iniciativa como una grave falta al secreto pedido por el gobierno, y pidió a este que interviniese rápida y directamente contra Domezain pues, a su juicio, nadie podía tomar ninguna iniciativa «sin orden directa del Rey o mía» (8). En realidad, la infracción no parece que fuese tan grave teniendo presentes las personas implicadas, pero el gobierno dio la razón a O'Reilly y actuó contra Domezain, quien en adelante se cuidó mucho de actuar sin el control directo del capitán general de Andalucía. El propio intendente pidió excusas, con copia al gobierno, por el fallo cometido: «No ignoro ni pierdo jamás de vista que reside en VE la primera autoridad en su Departamento (...) Sé muy bien que D. José Datoli no puede remover la artillería ni los montajes, municiones o cualesquiera otra efectos existentes en la Maestranza y Almacenes sin que preceda resolución del Rey o de VE» (9). Sin duda, se trata de un hecho esporádico que debería contemplarse también dentro de las pugnas por competencias y honores habituales en la época, pero no cabe duda de que ilustra el esfuerzo por mantener el máximo control sobre la información. En adelante, Domezain se refirió siempre a las operaciones relacionadas con la expedición de Crillón, en su correspondencia con el gobierno y con sus subalternos, como «a la expedición secreta a América» (10). Que el gobierno lograra que las tres principales autoridades encargadas en la zona de la movilización de recursos para la expedición se creyesen y actuasen como si el engaño fuese cierto, nos habla de un rotundo éxito. Fuera de la zona, la otra autoridad era el tesorero general, en ese año de 1781 el marqués de Zambrano, pero a él bastaba con

---

(7) *Ibidem*, Álvarez de Sotomayor a Miguel Múzquiz. San Roque, 10 de mayo de 1781.

(8) *Ibidem*, conde de O'Reilly a Miguel Múzquiz. Cádiz, 11 de mayo de 1781.

(9) *Ibidem*, Domezain a O'Reilly. Sevilla, 12 de mayo de 1781.

(10) *Ibidem*, Domezain a Múzquiz. Sevilla, 26 de mayo de 1781.

darle orden de hacer efectivo algún pago y que lo contabilizase como la «expedición que se prepara en Cádiz para América» (11).

Mantener en el engaño a las autoridades resultó complicado. El gobierno tuvo que sopesar en todo momento cómo daba las órdenes. Valga el siguiente ejemplo. El gobierno consideró conveniente, de acuerdo con el plan de operaciones del comandante de la expedición, que el convoy a Menorca debía llevar unos cientos de uniformes ingleses, probablemente para emplearlos en algún tipo de engaño o distracción en las operaciones de asedio al mahonés castillo de San Felipe. En concreto, se estimó necesaria la adquisición de «200 uniformes encarnados, de las tres diferentes medidas o tallas, con que regularmente se viste el ejército, y 100 birretinas inglesas». El problema que planteaba esta adquisición es que, si se encargaba al asentista de vestuario, como era lo habitual, el gobierno se exponía a que se difundiesen sus intenciones. Para evitarlo se optó por ordenar a O'Reilly comprarlos «con precaución y disimulo» de los efectos capturados por Córdova al gran convoy inglés el año anterior (12). Pese a la advertencia, el gobierno consideró conveniente aumentar aún más la reserva. Y así, en la orden al capitán general se incluía en primera instancia copia al intendente de Andalucía, pero al final se decidió no extender la noticia y se añadió «no quiso el Jefe que fuese la orden al intendente, y no fue» (13). Este ejemplo nos habla de que, para mantener el secreto, el gobierno debía emplearse a fondo a la hora de coordinar la información. Cabe añadir que este principio imponía una mayor presencia gubernamental en las tareas de movilización de recursos. No bastaba con que el general tomase medidas; ahora estas debían ser dirigidas directamente desde Madrid.

Si el gobierno era el que daba de forma efectiva las órdenes y ya no simplemente las delegaba en las autoridades locales, esto podía influir en el cómo y en el dónde se hacía la movilización de recursos, siempre con el objetivo de mantener el secreto como trasfondo. A la hora de encargar unos ganchos de hierro, en lugar de pedirlos a Sevilla, como hubiera sido lo lógico al tener allí los talleres de artillería y fundiciones, el propio conde de Florida-blanca indicó que se hiciese a Cádiz, para así facilitar el mantenimiento del secreto: «El sr. conde comprende que será mejor y dará menos que hablar el hacer estas cosillas en Cádiz» (14). Es decir, no se trataba de dónde se podía conseguir un suministro militar al precio más barato, sino de hacerlo en el

---

(11) Por ejemplo, la orden de pago del secretario de Hacienda, Miguel Múzquiz, al tesorero general, marqués de Zambrano, para que se le libren al comandante de la expedición, duque de Crillón, 12.000 pesos fuertes que se le habían concedido como gratificación «por una vez[,] a fin de que pueda equiparse como corresponde», AGS, SSH, leg. 747. Madrid, 15 de junio de 1781.

(12) ALFONSO MOLA, Marina: «Curso y flota de Indias: Los convoyes ingleses apresados en 1780 y 1795», en TORRES MARTÍNEZ, Bibiano (coord.): *Andalucía América y el mar. Actas de las IX Jornadas de Andalucía y América (Universidad de Santa María de la Rábida, octubre 1989)*, 1991, pp. 196-224.

(13) AGS, SG, leg. 3758. Gobierno a O'Reilly. Aranjuez, 8 de mayo de 1781.

(14) *Ibidem*, Campo a Múzquiz. Madrid, 25 de mayo de 1781.

sitio que ofreciese más seguridad para la expedición. El recurso militar del secreto tenía un valor que no era fácil de medir económicamente.

Son muchos los ejemplos de que el secreto, con su gestión desde Madrid, se convirtió en un auténtico eje a la hora de movilizar los recursos para la expedición. Por ejemplo, el secretario de Marina, marqués González de Castejón, tuvo que modificar el plan de movilización de buques de guerra que escoltarían al convoy de Crillón cuando se percató de que podía afectar al secreto sobre el destino. Según el secretario de Marina, podía ser muy conveniente para la seguridad del convoy contar con la flotilla de jabeques de Cartagena, especialmente por las ventajas que ofrecía este tipo de buque a la hora de afrontar los avatares de la navegación o el acoso de corsarios inherentes a la travesía por el Estrecho, pero concluía que «los jabeques no conviene que vayan a Cádiz, porque sería lo mismo que declarar que la expedición no es para América» (15). Y, efectivamente, el convoy salió sin esos jabeques (16), que tan útiles resultarían luego para el reabastecimiento de la fuerza expedicionaria en Menorca (17).

En la gestión de la información pública sobre el destino de la expedición había varios niveles. El primero, el de las autoridades, ya hemos visto que se pudo controlar mediante el establecimiento de una férrea cadena de información que, además, manejaba datos confusos y falsos. El último eslabón de esta cadena de secretos entre las autoridades lo puso la Armada, cuyo comandante, el brigadier Buenaventura Moreno, tampoco conoció el verdadero destino hasta que todo el convoy hubo salido de la bahía de Cádiz. Las instrucciones que el gobierno dio a Crillón sobre cuándo debía comunicar el destino a Moreno fueron claras: «El comandante de mar sabrá el verdadero objeto de la expedición luego que haya embocado el estrecho entre los cabos de Espartel y Trafalgar, donde tendrá orden de abrir sus despachos e instrucciones» (18).

El segundo nivel era el más complicado de gestionar desde Madrid, puesto que para contratar suministros en proporción suficiente era preciso conocer del destino de la expedición. El tesorero de esta, Pedro de Montenegro, se quejó reiteradamente al gobierno de las dificultades que tenía para organizar los preparativos por esta razón. Problemas aparentemente menores, como el tipo de embalaje o los repuestos, podían ser muy complicados de resolver si se

---

(15) AHN, Estado, leg. 4230. Marqués González de Castejón a conde de Floridablanca. Aranjuez, 20 de abril de 1781.

(16) GELLA ITURRIAGA, José: «El convoy y el desembarco de 1781 en Menorca», en *Revista de Historia Naval*, núm. 1, 1983, pp. 9-30.

(17) TORRES SÁNCHEZ, Rafael: «Seapower and Amphibious Warfare. The Spanish Brown-water Navy in Minorca, 1781-1782», en DE PRÉNEUFT, Jean: *The military occupation of maritime and coastal spaces in Europe*, Lille, Service historique de la défense (en prensa); TORRES SÁNCHEZ, R.: «Monopoly or the Free Market. Two ways of tackling the expenditure. The expedition to Minorca (1781-1782)», en CONWAY, S., y TORRES, R. (dirs.): *The spending of the States. Military expenditure during the long Eighteenth Century: patterns, organisation and consequences, 1650-1815*. VDM Verlag, Saarbrücken (Alemania), 2011, pp. 313-338.

(18) AHN, Estado, leg. 4230. Conde de Floridablanca a Miguel Muzquiz. Madrid, 19 de junio de 1781.



desconocía cuánto iba a durar exactamente la navegación. Así, el tesorero Montenegro decía que necesitaba esa información para establecer, por ejemplo, la proporción de raciones que debía embarcar para los efectivos de la armada o los de tierra (19). Como él mismo concluía, «camino a oscuras, por ignorar aún el destino a que se dirige la empresa, que debía ser el norte de mis operaciones en los aprestos de los vastos ramos que abraza mi comisión» (20). Pero el gobierno sabía perfectamente que la menor indicación sobre el volumen de consumo de cualquier suministro podía dar a los seguros observadores una pista sobre el destino. Para resolver este nivel tomó una decisión coherente, aunque muy cara: utilizó la adquisición de los suministros necesarios para la expedición como un eficaz medio de reforzar la confusión y el secreto. Las altas instancias políticas siguieron el principio de que cualquier suministro debía adquirirse en cantidad, precio y calidad equivalentes a los de la precedente expedición de Solano para América. Así se lo confirmó el secretario de Indias al presidente de la Casa de Contratación, Francisco Manjón: «... bajo las mismas circunstancias (...) que en el convoy de José Solano» (21).

Utilizar la movilización de recursos en clave estratégica fue una medida eficaz, pero cara. De entrada, todos los suministros debían adquirirse para cuatro meses, ya fuesen víveres, agua, vino o sábanas para el hospital (22). El coste de la expedición, por tanto, iba a ser mayor de lo estrictamente necesario para una navegación mucho más corta y que podía ser reabastecida desde las cercanas costas mediterráneas. No obstante, hasta el mismo momento de la partida el gobierno se atuvo a este principio del sigilo, claramente político, en detrimento de las consideraciones puramente económicas. El coste de esta política fue muy elevado en algunos capítulos, como los fletes. Al presidente de la Casa de Contratación, encargado de contratar los buques mercantes del convoy de Crillón, se le ordenó que lo hiciese teniendo en cuenta las capacidades y las cantidades habituales de transporte de una expedición a América, esto es, «una tonelada de América por hombre», lo que obligaba a contratar buques con 8.000 toneladas de capacidad (23). Y, además, esto encareció los fletes. La diferencia entre el precio de un flete para navegar por el Mediterráneo y otro para hacerlo por el Atlántico era considerable. Como meses más tarde el propio Montenegro informó al gobierno, había que reducir «el precio de sus fletes a la práctica del Mediterráneo, que es una mitad menos del precio de América» (24). Lo que motivaba este comentario del tesorero de la expedi-

---

(19) Pedro Montenegro, comisario ordenador del Ejército, tesorero de Ejército de Extremadura, fue nombrado intendente de ejército y ministro de hacienda de la expedición «que se apresta en Cádiz». AGS, SG, leg. 3758. Aranjuez, 6 de junio de 1781.

(20) AGS, SSH, leg. 747. Pedro Montenegro a Miguel Múzquiz. Cádiz, 29 de junio de 1781.

(21) *Ibidem*, Gálvez a Múzquiz, 28 de mayo de 1781.

(22) AGS, SSH, leg. 747. Montenegro a Múzquiz, informa sobre la provisión y subsistencias del hospital «para los cuatro meses». Cádiz, 29 de junio de 1781.

(23) *Ibidem*, Crillón a Francisco Manjón. Cádiz, 2 de julio de 1781.

(24) *Ibidem*, 15 de septiembre de 1781.

ción es que, al llegar a Menorca, se hizo evidente que el precio pagado por esos buques era desproporcionado, así que Montenegro decidió despedirlos «porque han ganado inmensas sumas sin más mérito que el que les ha dado la razón de Estado, dirigida a ocultar el destino de esta expedición» (25). Para hacernos una idea del coste de estos fletes «americanos», el tesorero Montenegro debía pagar cada mes unos 3,3 millones de reales de vellón, mientras que el dinero que llevaba cuando la expedición salió de Cádiz ascendía a cuatro millones (26). Todo ello motivó un grave problema entre autoridades, en el que debió intervenir el propio secretario de Indias, como superior del presidente de la Casa de Contratación, y alegar que debía respetarse lo pactado porque se había hecho «para ocultar el verdadero destino de la expedición de Mahón se fletaron en Cádiz los transportes al precio de las toneladas de Indias» (27). Sin duda, el secreto del destino de la expedición resultó uno de los recursos más complicados y caros de movilizar, pero Cádiz ofrecía la oportunidad de organizar un gran engaño, y el gobierno no dudó en gestionarlo de forma directa y consecuente.

El secreto fue un factor clave en el éxito de esta expedición naval, pero Cádiz ofrecía otros factores propicios para ella. Como demostró Richard Harding para las expediciones inglesas en la guerra hispano-británica de 1739-1744, uno de los factores que más condicionaba una expedición marítima era la distancia que debían recorrer los buques para operar, puesto que tal distancia determinaba el número, composición y disposición de estos y de los hombres y recursos (28). Si la distancia podía ser un factor determinante, lo lógico era intentar reducirla lo más posible, para aumentar las posibilidades de sorpresa y conseguir una ventaja notable en la posterior fase de abastecimiento. Al tratarse la empresa a Menorca de una expedición anfibia, también se debía tener presente que la distancia facilitaría el reabastecimiento de la tropa desplegada. Cuanto más corto fuera el recorrido hasta las fuentes de suministro, más rápido sería el reabastecimiento y más reducida la extensión marítima sobre la que habría que asegurar un dominio, aunque fuese temporal (29). A todo esto debemos sumar la dramática evidencia de que la distancia repercutía inmediatamente en el deterioro de la salud de los marinos y tropa transportada y, consecuentemente, en su eficacia, por el incremento en el riesgo de que se propagase el escorbuto, pero también por las malas condiciones higiénicas de los buques empleados —muchos de los cuales eran embarcaciones de transporte alquiladas a particulares—. Las consecuencias podían resultar catastrófi-

---

(25) *Ibidem.*

(26) *Ibidem.*

(27) AGS, SSH, leg. 748. Jose Gálvez a conde de Gausa. San Ildefonso, 22 de agosto de 1783,

(28) HARDING, Richard: *Seapower and naval warfare...*, p. 212; HARDING, R (dir.): «Amphibious Operations», en HATTENDORF, J. (dir.): *The Oxford Encyclopaedia of Maritime History*, Oxford University Press, Nueva York, 2007.

(29) TORRES SÁNCHEZ: 2013.

cas, como había ocurrido en muchas ocasiones precedentes, pero de forma señalada en la expedición francesa a Nueva Escocia, al mando del duque D'Enville, en 1746, donde murieron 8.000 de los 11.000 hombres embarcados (30). La distancia que debían recorrer los buques de transporte, así pues, era un factor esencial para la eficacia de la empresa y el coste de su preparación, ejecución, defensa y reabastecimiento.

Sin duda, Barcelona ofrecía la ventaja de su menor distancia respecto de Menorca y de disponer de una elevada concentración de tropa y artillería, mientras que Cartagena, por su base naval y su arsenal, era más adecuada para sostener la operación anfibia. Sin embargo, se prefirió organizar toda la expedición en Cádiz (31). El puerto gaditano ofrecía excelentes condiciones para organizar la expedición y mantener oculto el verdadero destino del ejército anfibia. Por un lado, la enorme concentración de buques en la bahía facilitaba la afluencia de todo tipo de pertrechos y suministros para la expedición sin suscitar recelo en los observadores. Cualquier movimiento extraordinario de recursos militares hacia otro puerto español habría causado una inmediata alarma en la activa red de espías ingleses desplegada en aquellos puertos, como de hecho ocurrió en la gestación de la operación anfibia contra Argel. Por otro lado, Cádiz contaba con la ventaja de la proximidad de una elevada concentración de tropa: la inmersa en el asedio de Gibraltar, de la que el gobierno juzgó que podría retirar un número considerable de efectivos sin que los sitiados lo percibiesen. Del mismo modo, la cercanía de esta tropa permitía un rápido embarco de hombres sin necesidad de movilizaciones extraordinarias que también habrían alarmado a los observadores. Cádiz, además, ofrecía una considerable ventaja respecto a cualquier otro puerto: la posibilidad de contratar un número suficiente de buques mercantes, dada la abundante oferta. De hecho, en menos de dos meses se logró fletar 73 embarcaciones particulares para transportar al ejército y a los numerosos suministros y artillería conexos. Este corto espacio de tiempo en la movilización de transportes marcó un auténtico récord en comparación con los retrasos acumulados en anteriores expediciones anfibia, lo que también nos habla de un aprendizaje y una mejora en los sistemas empleados. En cualquier caso, fuera de la bahía de Cádiz habría sido imposible lograrlo.

El puerto andaluz ofrecía otra ventaja igualmente decisiva: la abundancia de fuentes de financiación. Toda la actividad naval desplegada desde el comienzo de la guerra contra Gran Bretaña, con la interrupción en el comercio americano, al propiciar la reorientación de los comerciantes hacia los suministros militares había aumentado el número de negocios relacionados con dicho abastecimiento, incremento que también se había registrado en el sector de los transportes. En Cádiz residía la mayor colonia de comerciantes y financieros

---

(30) PRITCHARD: 1995.

(31) TORRES SÁNCHEZ, R.: «Geoestrategia y recursos. El punto de partida en la expedición marítima del duque de Crillon a Menorca en 1781», en BAUDOT MONROY, M.<sup>a</sup> (dir.): *El Estado en guerra. Expediciones navales españolas en el siglo XVIII*. Polifemo, Madrid, 2014, pp. 261-292.

de España, que podían ofrecer al Estado una amplia variedad de servicios para atender las innumerables necesidades de una operación anfibia. Sin duda, la empresa menorquina era una oportunidad para esa colonia comercial, pero también la mejor posibilidad para la operación anfibia. En cualquier caso, no había ninguna otra ciudad en España que pudiera haber atendido en una proporción similar las demandas de suministros de la expedición. Además, el Estado contaba en la Baja Andalucía con las más importantes tesorerías militares del reino: la del Ejército de Andalucía, en Sevilla, y la Depositaria de Indias, en Cádiz, que atraían y gestionaban la mayor parte de los recursos del conjunto de la Real Hacienda española.

De tal manera que Cádiz aparecía como el mejor lugar para organizar la expedición. Allí se podían encontrar en cantidad suficiente buques, transportes, tropas, suministros y dinero, todo ello sin levantar ningún tipo de recelo. La última ventaja que ofrecía el emporio gaditano era la verosimilitud que daba al simulacro del gobierno que, recordemos, fingía estar preparando una expedición a América. Consecuentemente, en todas las comunicaciones oficiales, y hasta que la flota entró en el Estrecho, siguió simulándose este destino falso.

De Argel se extrajo una última pero importante lección: la necesidad de una estrecha colaboración entre las fuerzas de tierra y la marina. En el asalto a la plaza africana, la duplicidad de mandos había provocado numerosos problemas de coordinación e imposibilitado una actuación conjunta. Consciente el gobierno de la necesidad de evitar este problema, estableció un mando supremo único y responsable de toda la operación anfibia, mando que puso en manos del francés duque de Crillon. Al mismo tiempo, los responsables políticos concedieron una extraordinaria importancia al clima de armonía entre los jefes implicados en la operación. Así, en el plan de campaña, el gobierno fijó la obligación de respetar escrupulosamente esa coordinación entre mandos, orden que reiteró durante toda la operación, a veces de forma casi obsesiva. Incluso las decisiones gubernamentales llegaron a estar mediatizadas por esa máxima de contribuir a ese clima de cooperación y buen entendimiento.

Para asegurar esa coordinación entre mandos, el gobierno organizó un sistema de comunicaciones en el que todas las órdenes se emitían por duplicado y eran entregadas a todos los responsables de la operación. El resultado fue un extraordinario y constante flujo de información entre las Secretarías de Estado, Guerra y Marina y los principales responsables y subordinados respectivos. Las órdenes llegaban por canales administrativos y ejecutivos de forma reiterada, pero con ello se aseguró que la información fuera ampliamente compartida. Sin duda, desde este punto de vista, la operación anfibia de Menorca supuso el momento de la guerra contra Gran Bretaña en que el gobierno logró disponer de mayor, mejor y más actualizada información, superior incluso a la manejada en el asedio a Gibraltar.

Además, para contribuir al éxito de la buena armonía y coordinación entre los mandos, el ejecutivo respaldó en todo momento las decisiones del general del ejército anfibia y estableció una clara supeditación del resto de las autori-

dades militares y civiles al mando de Crillón. Con estos principios de autoridad y coordinación, el gobierno logró implicar a todas las fuerzas y que estas actuaran con un nivel similar de información.

A la Armada, esta necesidad de coordinación la afectaba doblemente, porque debía coordinarse con el Ejército, pero también con el resto de las fuerzas navales, algo que también faltó en Argel. Había que neutralizar el riesgo de que la fuerza expedicionaria actuara de forma independiente y autónoma. En Menorca, la estrategia fue completamente diferente. En primer lugar, la escuadra encargada de transportar y sostener al ejército anfibio se apoyó en todo momento en otra escuadra, mucho más alejada. Como un perfecto ejemplo de que el éxito de una escuadra de *brown waters* requiere una conexión fija con escuadras en *blue waters*, la armada de la operación anfibia de Menorca tuvo su principal defensa en el Atlántico. Desde el primer momento, y durante todo el tiempo que duró dicha operación, se confió en la misión encargada a la flota de Córdoba de bloquear la entrada del Estrecho y patrullar el Atlántico entre las Azores y Canarias. Es decir, en que actuara como un auténtico Western Squadron español. A la armada de Córdoba, que tenía su base en Cádiz y estaba formada por 44 navíos, se le sumó la escuadra francesa de Guichen y la de Motte-Picquet, con otros 22 navíos. Ambas escuadras actuaron en sucesivas salidas como auténticas flotas de bloqueo y lograron evitar la entrada de buques ingleses en el Mediterráneo. Con esta medida, el resto de la armada española consiguió lo que se buscaba: el dominio temporal del mar en el Mediterráneo occidental. Precisamente este dominio del mar fue esencial para asegurar que la marina militar pudiese transportar y sostener al ejército anfibio.

## La conquista naval de Menorca

El esfuerzo de la Armada en sostener y hacer operativa la expedición fue notable. La flota de invasión que llegó a Menorca estaba compuesta por 105 buques, de los cuales veintisiete eran de guerra y el resto, mercantes fletados para el transporte de tropa (32). El ejército que desembarcó en la isla estaba compuesto por 8.048 hombres, y en los meses siguientes se fueron sumando más tropas hasta llegar a los 10.610 soldados españoles, a los que reforzaban otros 3.901 franceses, de suerte que en el momento de la rendición de los ingleses, el 5 de febrero de 1782, la fuerza armada aliada presente en la isla ascendía a 14.511 soldados (33).

---

(32) La relación de buques en AGS, Guerra, leg. 3760. Sobre la navegación del convoy, véase GELLA ITURRIAGA, J.: «El convoy y el desembarco...».

(33) Estado de fuerzas mandadas por Crillón en Menorca, firmada por Juan Roca. Mahón 1 de enero de 1782. Archivo Histórico Nacional (AHN), Estado, leg. 4230. La relación de los regimientos franceses es de 1 de febrero de 1782. Sobre los pormenores de la incorporación de fuerzas españolas y francesas al ejército expedicionario, y una buena síntesis de la reconquista



Si atendemos a la junta de ministros que siguió el desplazamiento de la expedición, la Armada debía garantizar que esta estuviese cumplidamente abastecida, objetivo que los dirigentes políticos entendían prevalente y que, aunque en apariencia no era estrictamente naval, asignaban la Armada. Se partía de la información reunida por el gobierno sobre los niveles de abastecimiento, posibilidades y mercados que tenía ya la isla de Menorca. Determinar eso era esencial puesto que, si no hubiese posibilidades de abastecimiento, la expedición anfibia debía partir con más mercantes, además de incluir más buques destinados a las tareas de apoyo logístico que requería el ejército estacionado. A diferencia de lo ocurrido en las anteriores expediciones a Argel o Sacramento, el ejército expedicionario se dirigía hacia un territorio bien abastecido. La Junta de Estado estaba perfectamente informada del potencial de suministros que podía proporcionar la isla balear.

---

de Menorca, véanse los trabajos de TERRÓN PONCE, J.L.: *La reconquista de Menorca por el duque de Crillon (1781-82), aspectos militares y políticos*, Editorial Menorca, Mahón, 1981, y *La toma de Menorca (1781-82) en los escritos autobiográficos y epistolario del duque de Crillon*, Institut Menorquí d'Estudis, Mahón, 1999.

Varias causas habían contribuido a hacer de Menorca un enclave bien abastecido. En primer lugar, los menorquines habían conseguido superar mediante una notable actividad comercial el déficit crónico de las islas Baleares en la producción de cereales (34). Comerciantes isleños habían conseguido interrelacionar una amplia área de zonas productoras y consumidoras de cereal que abarcaba buena parte del Mediterráneo occidental (Berbería, Cerdeña, Sicilia, España e Italia) (35). El comercio de grano se convirtió en la principal actividad de estos comerciantes, al tiempo que en una eficaz vía para asegurar el abastecimiento de la isla. Su éxito en este aspecto fue tan rotundo que incluso llegaron a controlar el suministro de cereal a Mallorca y a tener una destacada participación en el abastecimiento a la costa mediterránea española, de forma especial a Cataluña. En la década de 1770, por tanto, la isla de Menorca era el mercado más activo y mejor abastecido de cereales del Mediterráneo occidental (36).

En segundo lugar, la Junta de Estado estaba perfectamente informada de que el nivel de abastecimiento de la isla había incluso mejorado durante los primeros años de la guerra contra Gran Bretaña. La red de espionaje organizada desde finales de 1779 en Menorca por el mallorquín marqués de Sollerich mantenía puntualmente informado a Floridablanca de la fuerte concentración en Mahón de víveres y suministros de todo tipo. El secretario de Estado español sabía que, además de los dos convoyes de auxilio recibidos en Menorca desde Gran Bretaña (37), los ingleses estaban haciendo compras en todo el

---

(34) El contraste con la situación de escasez y constante carestía en que vivía Mallorca era evidente. Las condiciones edafológicas, con suelos escasos, pedregosos y áridos, unidas a un mercado de tierras y una estructura de la propiedad rígidos, habían impedido a los mallorquines superar el máximo de producción alcanzado a comienzos del siglo XVIII y les habían abocado a una sucesión de crisis de subsistencias durante todo el siglo. VIDAL, J.J.: «Las crisis agrarias y la sociedad en Mallorca durante la Edad Moderna», en *Mayurqa*, núm. 16, 1976, pp. 87-113. Para remediar esta carencia se fomentó por las autoridades la concesión de premios y subvenciones a los comerciantes que introdujesen cereales. Véase VIDAL, J.J.: «Crisis de subsistències i aprovisionament blader de Mallorca durant el segle XVIII», en *Randa*, núm. 26, 1990, pp. 103-132.

(35) No obstante la tradición mercantil menorquina, Joan Hernández Andreu sitúa el origen de la verdadera pujanza comercial en la creación del arsenal de Mahón por los ingleses en 1724. HERNÁNDEZ ANDRÉU, J.: «Trets de l'economia menorquina des de l'època britànica fins a mitjan el segle XIX», en *Randa*, núm. 45, 2000, pp. 7-29. Entre los factores que impulsaron esta actividad comercial cabría añadir la protección otorgada por los ingleses a este comercio, las buenas relaciones mantenidas por Gran Bretaña con las regencias norteafricanas y el estatuto de puerto franco concedido a Mahón. DONALDSON, D.W.: *Britain and Menorca in the Eighteenth Century*, vol. III. Ph.D. Open University, 1994, p. 428.

(36) MARI PUIG, A.: «El comerç del blat al port de Maó», en *Estudis d'Història Econòmica*, núm. 2, 1989, pp. 133-157.

(37) El primer convoy de abastecimiento tuvo lugar a finales de febrero de 1780, dirigido por el almirante Rodney, quien, una vez auxiliado Gibraltar, remitió 17 transportes a Menorca. El segundo convoy llegó a la isla en abril de 1781, con 13 transportes de víveres y suministros militares. MCGUFFIE, T.H., *The Siege of Gibraltar*. Londres, 1965, p. 105. Según Gregory Desmond, el primer convoy fue de siete buques y no transportaba víveres, sino únicamente munición. GREGORY, D.: *Minorca, the illusory Prize. A history of the British occupations of Minorca between 1708 and 1802*. AUP, Londres, 1990, p. 183.

Mediterráneo con el fin de asegurar la capacidad de resistencia de Menorca ante un eventual bloqueo de la isla y, además, que el gobierno británico había confiado una parte del auxilio de Gibraltar al abastecimiento desde Menorca. El teniente general James Murray, gobernador de la isla, compraba estas provisiones con cargo al Victualling Board a través de los cónsules británicos en Génova y Leghorn (38), o recurriendo a comerciantes menorquines que las adquirirían en Berbería, especialmente en lo tocante a ganado y trigo (39). Con el fin de asegurar la continuidad de estas compras, los ingleses montaron una operación de suministro regular de caudales desde puertos italianos y mediante buques neutrales. Según los espías españoles, «las tropas [en Menorca] están bien pagadas y asistidas, recibiendo los caudales por Genova y Liorna, como los pliegos de Londres, y que pocos días ha fondeo en aquel puerto una Fragata rusa que se dijo llevo dinero» (40).

Parece fuera de duda que el destino final de buena parte de estas compras fue Gibraltar. Testigos ingleses sugieren que un número notable de pequeñas embarcaciones menorquinas consiguieron superar el bloqueo naval español y llegar hasta el Peñón. En algunas ocasiones estos auxilios llegaron a ser muy importantes, como el convoy de 24 buques con suministros de víveres, enviado por el gobernador Murray, que llegó a Gibraltar el 27 de abril de 1781 (41). Por su parte, los espías que trabajaban para los españoles ratificaban la función de Menorca como almacén de auxilio a la plaza bloqueada: «Son frecuentes los cargos de caldos y comestibles que se hacen en Mahón con Jabeques y embarcaciones ligeras, los encaminan por la costa de África para introducirlos en Gibraltar, en que aseguran se han hecho negocios bárbaros con los exorbitantes precios que allí tienen» (42). De tal manera que, entre

---

(38) DONALDSON, D.W.: *Britain and Menorca...*, p. 349. El Board of Ordnance triplicó durante los años de la guerra el presupuesto asignado a la guarnición de Menorca (*op. cit.*, p. 268). Según Richard Harding, en realidad las compras para Mahón hechas por los británicos en Italia y Berbería no eran una novedad, pues formaban parte de las zonas regulares de abastecimiento por ellos establecidas. Véase HARDING, R.: «Gibraltar: A Tale of Two Sieges, 1726-1727 and 1779-1783». Agradezco al autor haberme facilitado la consulta del manuscrito.

(39) Como reconoció posteriormente el propio Crillon a Miguel Múzquiz. AGS, SSH, leg. 748. Mahón, 1 de diciembre de 1781. Estas compras masivas en Berbería de los comerciantes menorquines originaron incluso protestas del bey de Argelia ante las autoridades británicas porque, alegaba, no eran para abastecer a Menorca, sino para ser vendidas a su enemigo español. GREGORY, D.: *Minorca, the illusory Prize...*, p.145.

(40) AHN, Estado, leg 4205-1. Miguel Bañuelos a Floridablanca. Palma, 1 de febrero de 1781, con cartas sin fecha de Sollerich y otros. Las relaciones entre Gran Bretaña y Rusia en Menorca se habían intensificado desde la guerra entre el imperio de los zares y Turquía de 1768-1774, cuando el gobierno inglés facilitó Mahón como base para la flota rusa, y como una manera de compensar el deterioro de sus relaciones comerciales con Turquía. GREGORY: *op. cit.*, p. 141.

(41) DRINKWATER, J.: *A History of the Late Siege of Gibraltar*. Valencia 1989 (ed. orig., Londres, 1844), p. 158. Muchas más referencias a estos auxilios desde Menorca a lo largo de la obra. Una manera de medir el éxito de estos envíos es que las peticiones de Murray a Londres eran principalmente de soldados, no de víveres. Incluso las expediciones de Rodney y la siguiente, de 1781, se centraron en Gibraltar y no llevaron a la plaza suministros, sino solo municiones.

(42) AHN, Estado, leg. 4205-1. Sollerich a Floridablanca. Palma, 16 de junio de 1780.



1779 y 1781, Mahón se convirtió en un enorme almacén bien abastecido, con suministros suficientes para hacer frente a un asedio de unos tres meses y con capacidad para auxiliar de forma constante a Gibraltar.

A que la isla de Menorca estuviese bien abastecida contribuyó de forma destacada la fuerte actividad corsaria desplegada en los años inmediatos a la llegada del ejército de Crillón. Durante este período, el gobernador inglés concedió patentes de corso a 55 embarcaciones menorquinas, que empleaban a más de 3.000 hombres y montaban unos 535 cañones, una auténtica flota de guerra a la que se sumaron corsarios griegos, italianos, berberiscos e ingleses (43). El corso menorquín se convirtió en una fuente inagotable de negocio en esos años, pero también en la vía de mantenimiento de un activo mercado de compraventa de productos capturados que terminó atrayendo a comerciantes extranjeros —principalmente de Génova y Livorno—, quienes iban a participar en las subastas de presas capturadas que se realizaban en Mahón (44). La actividad corsaria y el mercado que mantenía esta fueron, además, utilizados por el gobernador Murray para aumentar el volumen de abastecimiento reunido en Menorca. Con motivo de la mala cosecha registrada en Mallorca durante 1779, aumentó el número de mercantes que se dirigían con cereales a esa isla y a la costa española, lo que dio al gobernador oportunidad de decretar que todo buque capturado por los corsarios, cualquiera que fuese su nacionalidad, que condujera trigo o cebada fuera llevado obligatoriamente a Mahón (45).

Las conexiones entre el corso y el nivel de abastecimiento de Menorca no escapaban a los espías españoles, quienes informaban a las autoridades del ritmo frenético de entrada de buques capturados y de la amplia aceptación de su legalidad por parte de las autoridades inglesas: «... que son sin número las presas que se han dado por legítimas y cinco las embarcaciones neutrales detenidas» (46). Otro informante dijo: «La isla [Menorca] está bien abastecida de víveres. Cada día entran presas cargadas de trigo para España, otras de aceite y de vino, de manera que desde poco se ha publicado que han entrado

---

(43) HERNÁNDEZ SANZ, F.: «Un corsario menorquín (1779-1781)» en *Cultura i societat a Menorca*, núm. 1, 1987, pp. 54-110. La flota corsaria que operaba en Menorca llegó a hacer 262 presas en esos años (p. 56).

(44) La diferencia en relación con el corso de guerras anteriores radicó no solo en la escala alcanzada, sino en que ahora aparecía como una actividad mejor organizada y ampliamente apoyada por la sociedad y la economía menorquina. Véase MARI PUIG, A.: «Cors i comerç a Menorca. La comercialització de les preses (1778-1781)», en *Jornades d'estudis històrics locals El comerç alterniu VIII*, 1989, pp. 201-216, en especial p. 214.

(45) *Ibidem*, p. 203.

(46) AHN, Estado, leg. 4205. Miguel Bañuelos a Floridablanca. Palma, 29 de enero de 1781. «Los corsarios son muy abundantes, habiendo día en que han conducido 20 presas, Vs puede pensar que diariamente aumentan los corsarios en esta Ysla, a vista del crecido número de presas que traen en los puertos (...) y así salvo el parece[r] de VS sería mejor tener a Menorca antes que a Gibraltar, porque cada día se remiten provisiones frescas de esta Ysla a aquella Plaza». *Ibidem*, Miguel Cuadrado y Sanes al Marqués de Solleric (en Palma). Ciutadella, 30 de mayo de 1781.

más de 15.000 cuarteras de trigo, además de haber entrado 100 bueyes y 100 carneros que han llegado de Berbería por recomendación del Gobernador, esperándose otros 200 más de cada especie» (47). Es significativo que algunos de los buques fletados con trigo para las tropas españolas en el Campo de Gibraltar fueran finalmente apresados por mahoneses, que terminaban enviándolos a las tropas inglesas acantonadas en el Peñón (48).

Por tanto, para la Junta de Estado española Menorca se había convertido en una isla bien abastecida, que podía funcionar como un mercado y almacén muy activo y que, consecuentemente, ponía en peligro el comercio en la zona e impedía el aislamiento de Gibraltar. Como el conde de Floridablanca explicó a la Junta, era imprescindible «quitar a Gibraltar el recurso de Mahón, que ha sido su Almacén, de muchos tiempos a esta parte. De modo que sin las muchas embarcaciones y auxilios que desde Mahón han pasado a Gibraltar, era imposible que esta Plaza hubiese resistido el Bloqueo» (49). Para las autoridades españolas, además, una isla así de abastecida ofrecía la posibilidad de utilizar estos recursos en beneficio del ejército expedicionario. Esta ventaja era tan importante que una parte sustancial de la estrategia de ataque se encaminó precisamente a evitar que los ingleses pudiesen destruir o retirar al castillo de San Felipe los numerosos víveres y suministros que, se suponía, existían en Mahón. El propio duque de Crillon explicó a Ventura Moreno, responsable de la flota que convoyaba a su ejército, que su plan de un desembarco simultáneo en dos frentes ofrecía la extraordinaria y valiosa oportunidad de que los ingleses abandonasen a «discreción [española] una cierta cantidad de tropa, almacenes y efectos» que no podrían «quitar de Mahón con la rapidez de nuestra marcha» (50). La Junta de Estado, meses antes de la invasión, incluso llegó a contar con una propuesta en firme de un «negociante de Ciutadella» para «comprar las Presas y demás proporciones que hubiere en Menorca de todos los granos y víveres posibles para que haya estos repuestos para el ejército», oferta que fue muy valorada por este órgano (51).

Los acontecimientos posteriores demostraron lo bien fundado de las previsiones de la junta española sobre las posibilidades de abastecimiento de la isla. La precipitada huida de los ingleses hacia el fuerte de San Felipe dejó en manos hispanas importantes suministros, circunstancia que un testigo describió así: «Los enemigos nos han abandonado grandes almacenes llenos de mucha y varias riquezas y no hay duda en que la pérdida de los Ingleses en esta ocasión equivale a aquella que los Holandeses experimentaron en San Eustaquio» (52). Según inventario, el valor de los géneros dejados por los

---

(47) *Ibidem*, Sollerich a Múzquiz. Palma, 28 de mayo de 1781.

(48) Fue el caso de algunas compras, realizadas en Marsella por los Cinco Gremios Mayores a través de la casa Bellón e Hijos, expedidas para Algeciras. AGS, SSH, leg. 646.

(49) AHN, Estado, leg. 4230. Papel de Floridablanca a la Junta de Estado. Madrid, 20 de abril de 1781.

(50) *Ibidem*, Crillon a Ventura, a bordo del *San Pascual*, 6 de agosto de 1781.

(51) *Ibidem*, papel de Floridablanca a la Junta de Estado. Madrid, 20 de abril de 1781.

(52) *Ibidem*, papel anónimo a Floridablanca. Mahón, 22 de agosto de 1781.



británicos, incluidos los de las presas capturadas y lo almacenado en el castillo de San Felipe, superó los cinco millones de reales (53). Estas riquezas motivaron la visita de algunos comerciantes, dispuestos a adquirir esos suministros, incluso a comprarlos en su totalidad: «Tanto más habiendo llegado a esta plaza un sujeto enviado por una Compañía Rica y Sólida, quien ofrece de comprarlo todo por junto» (54). Para el secretario de Hacienda, Miguel Múzquiz, los suministros conseguidos en la toma de la isla fueron un referente continuo durante los meses siguientes y una manera de frenar las peticiones de nuevos envíos. En concreto, ante las peticiones de Crillón de que se comprara más carne, Múzquiz respondió que, en diversos almacenes de los ingleses, se habían inventariado 2.450 barriles de carne salada, lo que suponía 19.600 arrobas, de manera que, concluía el secretario de Hacienda, «una cantidad tan grande no puede haberse consumido» (55).

Las expectativas de la Junta de Estado de que el abastecimiento al ejército expedicionario no fuese un problema —primero, por lo bien abastecida que estaba la isla de Menorca, y segundo, por las oportunidades que podría crear

(53) Los inventarios del valor de las presas, almacenes y fuerte de San Felipe en AGS, Guerra, leg. 478. Según Micaela Mata se tomaron 53 almacenes ingleses con víveres y armas. MATA, M.: *Conquistas y reconquistas de Menorca*. Imp. Juvenil, Barcelona, 1984, p. 205.

(54) AHN, Estado, leg. 4230. Crillón a Floridablanca. Mahón, 23 de octubre de 1781.

(55) AGS, SSH, leg. 748. Múzquiz a Floridablanca. Madrid 16 de diciembre de 1781.

en las costas españolas— se vieron frustradas en los meses siguientes. La superposición de un sistema de abastecimiento rígido, que apenas dejaba margen a la iniciativa de los comerciantes particulares, terminó ahogando todas estas halagüeñas perspectivas y convirtiendo el suministro de víveres al ejército de Crillón en una fuente de problemas. La Armada tuvo que emplearse a fondo para asegurar la conquista de Menorca.

Al tiempo que la Armada lograba obtener y mantenía el dominio del mar tuvo también que sostener al ejército desembarco, militar y logísticamente. Por un lado, los buques de la Marina española ayudaron directamente al asedio con su capacidad artillera, aparte de proporcionar cañones y artilleros. Además, desde los barcos hubo una colaboración muy importante y regular con el ataque directo. Entre los buques de guerra enviados a Menorca se incluyeron varias lanchas cañoneras y una bombardera. Estos buques pudieron completar el ataque artillero al castillo de San Felipe batiendo zonas no alcanzadas por las baterías de tierra. En este empeño, en el que se emplearon incesantemente, lograron algunos éxitos, como provocar incendios en almacenes del interior de la fortaleza o atraer la atención de las baterías inglesas.

Por otro lado, la Armada tuvo que sostener el abastecimiento del ejército anfibio. Esta tarea resultó más complicada de lo que cabría pensar. En primer lugar, por el fuerte aumento de la demanda de suministros prevista para el consumo del mencionado ejército. El plan inicial de campaña se había diseñado a partir del objetivo político de capturar solo la isla, y no el castillo de San Felipe. La ocupación de aquella se consideraba hacedera pero, en cuanto al segundo objetivo, se presumía muy complicado expulsar a los ingleses de la fortaleza en la que, con toda seguridad, se defenderían. Con el sitio de Gibraltar abierto, el gobierno español no consideró conveniente abrir otro frente de asedio que habría consumido considerables recursos con un resultado bastante incierto, especialmente por la imposibilidad de mantener de forma prolongada el dominio del mar. Es decir, el objetivo político de la expedición no era inicialmente derrotar a los ingleses, sino disponer de una baza diplomática en las negociaciones que se preveían. No obstante estos objetivos iniciales, el éxito inmediato obtenido por el ejército anfibio de Crillón, con la captura de todas las ciudades de la isla y del arsenal de Mahón, unido a la rapidez con que se inició un asedio formal del castillo, animaron al gobierno a pensar en la posibilidad de una derrota inglesa total. Consecuentemente, el plan de campaña se modificó, a fin de adecuarlo a un asedio activo e intenso; pero, para atender este cambio estratégico, hubo que incrementar notablemente el número y la variedad de los suministros militares enviados al ejército anfibio.

En segundo lugar, la Armada tuvo que desempeñar un trabajo más activo por el tipo de los suministros requeridos. La nueva estrategia de campaña obligó al gobierno a enviar muchos más suministros militares de los previstos, para poner en marcha un asedio activo. El principal esfuerzo logístico se concentró en el envío de artillería, bombas y pólvora. Su adquisición resultó especialmente ardua porque no estaba prevista su producción. La respuesta del gobierno fue intentar conseguirlos en cualquier punto del Mediterráneo

occidental. Consiguientemente, la Armada tuvo que extender su área de control y proteger expresamente transportes y convoyes en destinos a veces muy alejados de Menorca. Con frecuencia, buques de la Armada fueron incluso los encargados de realizar las compras y transporte de esos suministros militares.

Así pues, las tareas de sostenimiento del ejército anfibio de Menorca se complicaron para la Armada con el aumento de los efectivos militares y la modificación estratégica. El resultado de todas estas tareas fue el empleo masivo de buques de guerra medianos y pequeños, bien adaptados al Mediterráneo. Jabeques, saetías o balandras mantuvieron una inusual actividad por todo el Mediterráneo occidental. Su labor fue esencial para asegurar el dominio del mar en aquella zona. Lograron mantener alejado el peligro de los ataques corsarios menorquines y argelinos, y evitaron varias operaciones de auxilio a los sitiados; permitieron al gobierno responder con flexibilidad a la demanda de suministros militares, conseguidos en una zona mucho más amplia que la costa española; contribuyeron con sus lanchas cañoneras y bombarderas a completar el ataque artillero, y por último, toda esta actividad naval ofreció al gobierno la posibilidad de estar informado y de transmitir sus órdenes. De una forma desconocida en toda la guerra contra Gran Bretaña, el gobierno de Madrid dispuso de información actualizada y pudo ayudar a la gestión del ejército anfibio. El general al mando de la expedición, duque de Crillon, no habría logrado rendir el fuerte de San Felipe sin el constante apoyo de un gobierno bien informado en Madrid, de la escuadra de bloqueo de Córdoba y, sobre todo, de la actividad y coordinación con la escuadra de «aguas marrones» en el Mediterráneo occidental. El éxito de Menorca refleja que, si el poder naval logró imponerse con una guerra anfibia, fue porque se logró una correcta conexión entre aquel y la gestión política, entre las *blue waters* y las *brown waters*.

# LA ARMADA EN FILIPINAS (1765-1784) (\*)

Carlos MARTÍNEZ SHAW  
Catedrático de Historia Moderna UNED

Los primeros barcos integrados en la Armada Real no llegaron a Filipinas hasta 1765. Y, además, lo hicieron uno tras otro, por lo que en puridad debe hablarse de una presencia discontinua entre 1765 y 1784. Más tarde, la guerra con Inglaterra, declarada en octubre de 1796 e iniciada en febrero de 1797 con la batalla del cabo de San Vicente, motivó el envío de una escuadra, mandada por Ignacio María de Álava, que sí permaneció de una manera estable durante varios años con el fin primordial de proteger el archipiélago de posibles ataques ingleses. Después, los barcos de la Armada desaparecieron del horizonte y no volvieron a asomar por él durante el resto del período que llamamos del Antiguo Régimen.

Ahora bien, si no hubo una sección de la Armada Real o una armada específica para la defensa de Filipinas o, más propiamente, para la defensa del comercio filipino (en el sentido en que hablamos de una Armada de la Guarda de la Carrera de Indias, de una Armada de Barlovento o de una Armada de la Mar del Sur), podemos considerar que los galeones de Manila se constituyeron a sí mismos en armadas, puesto que eran buques pertenecientes al rey (y no a particulares) que, si bien tenían funciones primordialmente comerciales, también debían atender a su propia preservación, por lo cual fueron armados más o menos profusamente de cañones y en más de una ocasión hubieron de hacer frente a buques de guerra o corsarios de otras potencias, singularmente ingleses y holandeses. En este sentido, a los galeones de Manila —ya navegara una sola nave, como fue la regla, ya navegaran dos juntas, a las que se solía llamar capitana y almiranta respectivamente, como fue la excepción— se les podía aplicar el dictamen de José de Veitia y Linaje en su *Norte de la Contratación de las Indias*: «Hay Armada de Flota de Nueva España, que son la Capitana y la Almiranta». Aquí, estas armadas de un solo barco o a lo sumo de dos no custodiaban naos mercantes como en el caso de las que iban a Veracruz, sino que en sí mismas eran a un tiempo barcos de guerra y mercantes que garantizaban su autodefensa.

Del mismo modo, sin que pueda hablarse propiamente de la Armada, hay que aludir a las armadillas o flotillas que se formaron para hacer frente a los

---

(\*) Este artículo se enmarca dentro del Proyecto de Excelencia de la Junta de Andalucía «El Pacífico hispano. Imágenes, conocimiento y poder» (PO9-HUM-5392).

ataques de los enemigos europeos (de nuevo ingleses y holandeses) y a los de los enemigos regionales, es decir, a los piratas japoneses, chinos y, sobre todo, musulmanes (los «moros» de Mindanao y de Joló o «Sulú»), que constantemente hostigaban las costas del archipiélago en una guerrilla en todo similar al corso berberisco del Mediterráneo, de tal modo que en algunos momentos se tuvo la ilusión de poder disponer de una armada de galeras permanentemente pertrechada para acudir a todos los puntos donde se hiciese sentir la amenaza del corso musulmán. Algunas de estas flotillas asumieron misiones ofensivas, es decir, fueron organizadas para atacar plazas enemigas, hecho que ocurrió con más frecuencia durante el período de la unión de las dos coronas ibéricas, tanto por la oportunidad que brindó a las autoridades filipinas de expandirse en territorios de influencia portuguesa como por la ayuda prestada, a veces tras la demanda de los interesados, a las bases de Portugal en el Pacífico.

Por tanto, nuestra exposición se limitará a dar cuenta de la actuación de la Armada durante los años de 1765 a 1784, dejando fuera la vertiente militar del Galeón, las flotillas de galeras destinadas a combatir el corso musulmán, las escuadras organizadas para hacer frente a los holandeses en el espacio marítimo comprendido entre la isla de Formosa, al norte, y los archipiélagos de las Molucas y las Sulawesi, al Sur y, finalmente, la presencia de la Escuadra de Asia entre 1796 y 1803 (1).

Los gobiernos del reformismo borbónico empezaron muy pronto a pensar en una ruta directa para alcanzar Filipinas desde la metrópoli, al margen de la ruta transpacífica del galeón de Manila, que desde Acapulco unía Nueva España con la capital del archipiélago. Estos sucesivos proyectos, de interés fundamentalmente comercial, promovidos desde las altas instancias gubernamentales y secundados por los particulares, han sido objeto de diversos análisis y aun de estudios completos. Por una parte, se trata, entre otros, de los memoriales del marqués de Santa Cruz de Marcenado (de 1732), Bernardo de Ulloa (de 1740), Jerónimo de Uztáriz (de 1742), José de Carvajal (de 1745), José Calvo (de 1753), el marqués de Ovando (de 1754), Nicolas Norton Nicols (de 1758), Francisco Leandro de Viana (de 1765), Juan Bautista Muñoz (de 1779) y Bernardo de Iriarte (de 1784) (2).

---

(1) Un estudio sobre todas estas modalidades de la defensa marítima de las Filipinas y del galeón de Manila, en ALFONSO MOLA, Marina, y MARTÍNEZ SHAW, Carlos: «La Armada en Filipinas durante los tiempos modernos», en BAUDOT MONROY, María (dir.): *El Estado en guerra. Expediciones navales españolas en el siglo XVIII*. Polifemo, Madrid, 2014, pp. 331-371.

(2) Si dejamos de lado la reciente revelación de que ya a principios del siglo XVII hubo propuestas en el mismo sentido de un comercio directo entre Sevilla y Manila, los primeros proyectos del siglo XVIII se pueden seguir a través de los trabajos de DÍAZ-TRECHUELO SPÍNOLA, M.<sup>a</sup> Lourdes: *La Real Compañía de Filipinas*, Sevilla, 1965; MARTÍNEZ SHAW, Carlos: *El sistema comercial español del Pacífico (1765-1820)*, Madrid, 2007; ALFONSO MOLA, Marina, y MARTÍNEZ SHAW, Carlos: «La reorientación de la economía filipina en el proyectismo del siglo XVIII», en JIMÉNEZ ESTRELLA, Antonio; LOZANO NAVARRO, Julián J.; SÁNCHEZ-MONTES GONZÁLEZ, Francisco, y BIRRIEL SALCEDO, Margarita M.<sup>a</sup> (dirs.): *Construyendo historia. Estudios en torno a Juan Luis Castellano*, Granada, 2013, pp. 539-557, y «España y el comercio de Asia en

Mientras se están redactando estos proyectos, la Corona acuerda poner en funcionamiento un nuevo método para iniciar el comercio directo entre Cádiz y Manila. Se trata de abrir la ruta con el concurso de la Armada, un experimento que se iniciará en 1765 y que durará veinte años. Así defendía Carlos III sus objetivos en 1785, justamente cuando acababa de clausurarse: «Y deseo Yo desde los principios de mi reinado a estimular a mis amados vasallos a que emprendiesen el tráfico directo a Filipinas y que se acostumbraesen a la navegación de aquellos mares, mandé hacer con bajeles de la Real Armada diversas expediciones a Manila, como pruebas que les animasen» (3).

Hoy, después de muchas aproximaciones incompletas, podemos reconstruir la totalidad de las 14 expediciones llevadas a cabo por la Armada entre 1765 y 1784, que son las que figuran en el siguiente cuadro:

#### BARCOS DE LA ARMADA EN RUTA A MANILA, 1765-1784

1. Navío *Buen Consejo* (1), Juan de Casens, 1765-1767
2. Navío *Buen Consejo* (2), Juan de Casens, 1768-1770 (\*)
3. Fragata *Venus* (1), Manuel González de Guiral. 1769-1770
4. Fragata *Astrea* (1), José de Córdoba. 1770-1771
5. Fragata *Palas* (1), Ignacio Mendizábal. 1771-1772
6. Fragata *Venus* (2), Juan de Lángara. 1771-1773
7. Fragata *Palas* (2), Gabriel de Alderete. 1773-1774
8. Fragata *Juno* (1), Juan de Araoz. 1774-1775
9. Fragata *Astrea* (2), Antonio de Albornoz. 1775-1776
10. Fragata *Venus* (3), Gabriel Guerra. 1775-1776
11. Fragata *Juno* (2), Pablo de Lasaña. 1776-1777
12. Fragata *Astrea* (3), Antonio Messía de la Cerda, 1777-1779 (\*\*)
13. Fragata *Juno* (3), Benito de Lira. 1778-1780
14. Fragata *Asunción* (1), Juan José Ruiz de Apodaca (1783-1784) (4)

(\*) Trajo en conserva a la fragata *Santa Rosa*, incorporada en Manila y comandada por Juan de Lángara.

(\*\*) La urca *Santa Inés*, con el piloto Fernando Reinoso, salió acompañando a la fragata el 17 de diciembre de 1777. Se separó de la *Astrea* para entrar el 29 de diciembre en Santa Cruz de Tenerife, a fin de ser sometida a reparación, y volvió a zarpar el 2 enero de 1778 sin que llegase a alcanzar a la fragata. Los dos barcos salieron de Manila el 13 enero de 1779, pero la urca, después de haber reconocido la isla de Annobón, fue apresada por los ingleses en una acción que dejó 33 muertos por parte española. Sabemos su destino desde su apresamiento hasta su llegada con los supervivientes a Kinsale, en Irlanda.

---

el siglo XVIII. Comercio directo frente a comercio transpacífico», en LOBATO, I., y OLIVA, J.M. (dirs.): *El sistema comercial español en la economía mundial (siglos XVII-XVIII)*. Homenaje a Jesús Aguado de los Reyes, Huelva, 2013, pp. 325-380.

(3) Se trata del preámbulo a la Real Cédula de Erección de la Compañía de Filipinas, 10 de marzo de 1785.

(4) Aunque han sido diversos los autores que han dado cuenta de estas expediciones, hasta ahora no habían sido establecidas con seguridad. En completar y estudiar pormenorizadamente todas ellas trabajan en la actualidad, además de los firmantes de este trabajo, las investigadoras María Baudot Monroy y Susana Jurado Cerón.



Naturalmente, en todo este proceso las fechas no son arbitrarias, sino que definen la oportunidad de las políticas mercantiles de la Corona. En efecto, la ocupación de la ciudad de Manila por los ingleses durante la Guerra de los Siete Años (1762-1764), y la demora con que se había llevado a cabo su devolución a España tras de la paz de París (firmada el 10 de febrero de 1763), condicionarían los plazos y las modalidades de la apertura comercial en el ámbito del Pacífico. Ahora, los intereses económicos que se habían venido insinuando durante las últimas tres décadas se verían considerablemente reforzados por las urgentes e inmediatas necesidades militares, es decir, por la exigencia de mejorar de modo sensible la defensa de las islas y de garantizar una ruta directa para enviar desde la Península los socorros que fueren menester en caso de repetirse las amenazas de potencias extranjeras, en particular de Inglaterra (5).

Este es, pues, el contexto en que se diseña el plan estratégico de inaugurar una ruta directa entre Cádiz y Manila, servida de momento por buques de la Armada, con el fin de romper al mismo tiempo, por un lado, con el monopolio del comercio transpacífico entre México y las Filipinas y, por otro, con las limitaciones impuestas por el viejo tratado de Tordesillas, que supuestamente habían sido revalidadas en acuerdos posteriores —singularmente, en los tratados de Münster y Utrecht— y que parecían impedir a los barcos de la Monarquía hispánica doblar el cabo de Buena Esperanza (6).

Así lo vieron los contemporáneos, para lo cual es oportuno citar un documento detectado hace casi medio siglo por José Cepeda y retomado de nuevo hace casi treinta años por José Cosano. En una carta enviada desde San Ildefonso por el marqués de San Leonardo a su hermano el duque de Berwick, a la sazón en París, el remitente da noticia a este de la arribada a Cádiz, procedente de Manila, del navío *Buen Consejo* tras su primera expedición:

«Este es un navío de guerra de 60 cañones que fue desde Cádiz en derecha por el Cabo de Buena Esperanza a la misma isla [Luzón] para hacer ver era posible a los españoles hacer esta navegación sin tratado ninguno ni otra cosa nos lo impida; es una de las mayores cosas que ha hecho nuestro gran monarca [Carlos III] pues ha abierto [la ruta] para que sus vasallos de las Filipinas con los de Europa comercien y se comuniquen sin los trabajos y embrazos que tenían antes».

Aquí está todo lo esencial: el barco es de guerra —por el doble motivo de sus funciones militares de reglamento y de su misión coyuntural de evitar el mayor riesgo de un ataque enemigo a una nave mercante—, navega por la ruta supuestamente prohibida del cabo de Buena Esperanza, denuncia sin citarlo el

---

(5) Sobre el plan de emergencia tras las pérdidas de La Habana y Manila, véase FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *Armada española*, t. VII. Madrid, 1901, pp. 83-99.

(6) ALFONSO MOLA, Marina, y MARTÍNEZ SHAW, Carlos: «La ruta del Cabo y el comercio español con Filipinas», en BERNABÉU ALBERT, Salvador, y MARTÍNEZ SHAW, Carlos (dirs.): *Un océano de seda y plata. El universo económico del Galeón de Manila*. Madrid, 2013, pp. 307-340.

tratado de Tordesillas y todas las posteriores referencias al mismo y confiesa una finalidad fundamentalmente comercial, señalando la nueva ruta como alternativa a la monopolista del galeón de Manila. No se puede decir más claro con menos palabras (7).

Siguiendo con la cronología, aunque solo sea someramente, podemos señalar que la flota inglesa del vicealmirante Samuel Cornish se presentó ante Manila el 22 de septiembre de 1762; la ocupación de la ciudad por el coronel William Draper tuvo lugar el 5 de octubre del mismo año; las noticias de los preliminares de paz llegaron a la ciudad el 23 de julio de 1763; la firma de la paz de París se conoció el 2 de marzo de 1764 (más de un año después de la conclusión del tratado, el 10 de febrero de 1763); los ingleses hicieron entrega de la fortaleza de San Antonio Abad el 26 de marzo de 1764, y los españoles recuperaron oficialmente Manila el 31 de marzo, mientras que la flota inglesa se hacía a la vela el 10 de abril del mismo año. Ahora bien, como enseguida veremos con detalle, el primer comunicado para organizar la expedición inicial de la Armada en la ruta de Manila, remitido desde San Lorenzo de El Escorial por Julián de Arriaga, secretario de Marina, por orden del rey, y dirigido por la vía reservada a Juan Gerbaut, intendente de Marina de Cádiz, lleva por fecha el 13 de noviembre de 1764, es decir, se expide solo seis meses después del abandono por parte de la escuadra inglesa de las aguas filipinas (8).

Ahora bien, con esta travesía, la Secretaría de Marina no se propuso cumplir fines primordialmente militares. Ya la primera expedición —y naturalmente, y de manera más intensa, también las demás— tuvo una vertiente mercantil, puesto que se llevaron a cabo registros de mercancías embarcadas tanto por la Real Hacienda como por los miembros de las tripulación y el comercio de Cádiz (9). Además, en tercer lugar, las expediciones de la Armada fueron también expediciones científicas. Para este fin, en el *Buen Consejo* se embarcó el teniente de fragata Juan de Lángara, oficial nacido en La Coruña que, tras ingresar en la Academia de Guardias Marinas en 1750, había sido enviado a París para ampliar de sus estudios de matemáticas hasta 1755. Su presencia en la expedición —y en alguna de las sucesivas— abona la idea de sumar también este propósito científico a los objetivos militares y comerciales que habían movilizadado a la Secretaría de Marina (10).

---

(7) CEPEDA ADÁN, José: «La política americana vista por un cortesano de Carlos III», en *Anuario de Estudios Americanos* XXI, 1964, pp. 437-487, cit. en p. 442.

(8) Para las fechas de la ocupación inglesa, MOLINA, Antonio M.: *Historia de Filipinas*, t. I, Madrid, 1984, pp.158-172, y TRACY, Nicholas: *Manila Ransomed. The British Assault on Manila in the Seven Years War*, Exeter, 1995.

(9) Para una aproximación al comercio realizado mediante los barcos de la Armada entre 1765 y 1784, resultan imprescindibles los excelentes trabajos de COSANO MOYANO, José: «El comercio directo Cádiz-Manila en navíos de la Real Armada (1765-1784)», en *Boletín de la Real Academia de Córdoba*, núm. 102, 1981, pp. 183-220, e ÍDEM: «Hombres, mercancías y precios en el tráfico comercial directo entre España y Filipinas en la segunda mitad del siglo XVIII», en *Actas II Coloquios de Historia de Andalucía. Andalucía Moderna*, t. I, Córdoba, 1983, pp. 553-569.

(10) En este apartado es clave el magnífico trabajo de BERNABÉU ALBERT, Salvador: «Ciencia ilustrada y nuevas rutas. Las expediciones de Juan de Lángara al Pacífico, 1765-1773», en *Revista de Indias*, núm. 180, 1987, pp. 447-467.

Descartada sin excesivas prevenciones la cuestión previa de los derechos españoles a la navegación por el cabo de Buena Esperanza, hubo que ocuparse de las exigencias concretas de la organización de la primera expedición de la Armada. En el oficio ya citado de 13 de noviembre de 1764, el secretario Arriaga hacía ya algunas preguntas precisas. Primero, naturalmente, qué fragata se hallaba dispuesta para ser enviada directamente de Cádiz a Filipinas. Segundo, y muy significativo, cuántos oficiales y soldados podrían embarcarse en ella, lo cual quería decir que se trataba de enviar un cuerpo de tropas de tierra que contribuyera a aumentar y fortalecer la guarnición de Filipinas. Tercero, planteaba algunas cuestiones que denotaban el desconocimiento de la Secretaría de Marina acerca de una navegación de este tipo, completamente inaugural dentro de la historia marítima española: la estación apropiada para emprender la travesía, los víveres precisos, las escalas necesarias y la existencia (o no) de pilotos que fuesen expertos en la ruta. Por último, e igualmente significativo, el barco debía salir lo antes posible, reclamando «reserva y brevedad» desde las primeras palabras y, sobre todo, cerrando el escrito con una frase final de apremio: «Y si VS. concilia la posibilidad de este pensamiento ponga mano inmediatamente al apronto de la fragata, sin aguardar para esto a la respuesta de los informes que VS. me debe dar sin retardo» (11).

La respuesta de Gerbaut daba satisfacción a algunas de las inquietudes de Arriaga, pero no a todas. El intendente de Cádiz proponía la fragata *Industria*, pero señalaba que su capacidad de transporte era reducida, pues admitía solo unas 250 personas entre tripulación y efectivos militares. La salida debía hacerse entre febrero y mayo —de acuerdo con la práctica de los barcos de la compañía sueca de las Indias Orientales, que salían con aquel rumbo tras haber conseguido en Cádiz la plata necesaria para su negociación en Cantón—, y los víveres debían calcularse para unos seis meses. La dificultad más grave era la falta de pilotos, toda vez que se necesitarían dos o tres, y los suecos y los franceses los traían ya contratados desde sus respectivos países. Los mejores eran los franceses de la Compañía de las Indias Orientales. Sobre la reserva, Gerbaut se mostraba pesimista ante la posibilidad de mantener el sigilo en Cádiz (12).

Mientras Arriaga renunciaba a la *Industria* por su poca capacidad, Gerbaut se movía diligentemente, cambiaba de barco y añadía alguna información

---

(11) Las páginas que siguen son una nueva versión del anterior trabajo de MARTÍNEZ SHAW, Carlos, y ALFONSO MOLA, Marina: «La Armada en el cabo de Buena Esperanza. La primera expedición del navío *Buen Consejo*, 1765-1767», en *Anuario de Estudios Atlánticos. Homenaje a Antonio Ruméu de Armas*, núm. 59, 2013, pp. 431-477.

(12) La documentación de la primera expedición a Filipinas por el cabo de Buena Esperanza, en Archivo General de Simancas (AGS), Secretaría de Marina (SM), leg. 408. Juan de Lángara escribió un diario de navegación conservado en AMN, Ms. 272, ff. 68-217. Por desgracia, en lo que hace al viaje de ida, este documento termina poco después de la arribada del navío a Île-de-France, el 20 de noviembre de 1765, pero prosigue para dar cuenta del viaje de vuelta desde el 11 de febrero de 1767.

nueva, tomada ahora del capitán de fragata Juan de Casens. El barco podía ser el navío *Buen Consejo*, cuyo porte era igual al de los buques de la compañía francesa de las Indias Orientales y podía embarcar unos 250 tripulantes y 250 militares, es decir, alrededor de 500 personas en total, ya que una población mayor a bordo aumentaba el peligro de escorbuto y de «otras epidemias». Siguiendo a Casens, podía confirmarse como fecha ideal para zarpar la de mediados de febrero a mediados de marzo, pero la dificultad mayor, la del piloto, persistía. Había que buscar un experto inglés, holandés, sueco o francés, lo que comprometía la exigencia de sigilo, y en su defecto podía contratarse a cualquier piloto español capaz de doblar el cabo de Buena Esperanza y llegar a las islas francesas del océano Índico (Bourbon o Île-de-France), para una vez allí contratar un piloto francés experimentado para la segunda parte de la travesía.

En enero de 1765 ya se había llegado a un acuerdo entre Arriaga en Madrid y Gerbaut y Casens en Cádiz. El *Buen Consejo* sería el barco designado, una vez asegurado de su primera quilla y aforrado de nuevo. Se trataba de un navío de 60 cañones y dos cubiertas, botado en 1761, adquirido en Génova por 60.000 pesos y que ya había navegado a Veracruz en 1763, al mando del capitán de fragata Joaquín de Olivares. El navío haría dos viajes completos entre Cádiz y Manila entre 1765 y 1770. Después, en 1772, volvería a la ruta de Veracruz pero, separado de la flota, se perdería en los bajos de la Anguilla, la más septentrional de las islas de Sotavento (13).

La tripulación se fijaba en 250 hombres, se establecía un arreglo de víveres y se redactaba (4 de enero) un «método proporcionado» para el viaje de Cádiz a Filipinas, en el cual se insertaba una previsión farmacéutica muy elaborada: doble caja de medicinas —porque no había «reemplazo bueno» en las Filipinas— y varios medicamentos para combatir el escorbuto o «mal de Luanda» (botes o frascos con polvos y jaleas, frasqueras de agua de limón, espíritu de coclearia), más dos barriles de tintilla de Rota contra las diarreas de sangre —siguiendo a los franceses—. Igualmente se daban indicaciones y recomendaciones sobre la travesía: la salida debía ser entre mediados de febrero y mediados de marzo, a fin de llegar al puerto de Cavite a principios de agosto («porque hasta este tiempo no han tomado los vendavales su mayor fuerza»); debía hacerse escala en las islas de «Borbón» o Mauricio —nombres usuales para la isla Bourbon—, y desde allí seguir la derrota hasta «uno de los dos estrechos de Malaca o de Banca [Bangka] y Sonda», para finalmente aproar a la isla de Luzón y la bahía de Manila. La internada en el puerto de Cavite duraría hasta enero, para aprovechar «la nueva monzón» y llegar a España en

---

(13) AMN, Ms. 727, aprobación de la compra del navío, que aquí figura artillado con 62 cañones (véase VALDEZ-BUBNOV, Iván: *Poder naval y modernización del Estado: política de construcción naval española [siglos XVI-XVIII]*, México D.F., 2011, p. 311). El viaje del *Buen Consejo* a Veracruz en 1763 —al mando de Joaquín de Olivares— se puede consultar en AGS, SM, leg. 406 (244-265), donde se incluyen también referencias a las obras realizadas en el navío en 1762 (545-555), mientras que el viaje de vuelta en 1764 (Veracruz-La Habana-Cádiz) se encuentra en AGS, SM, leg. 407 (204-514).

junio o julio sin hacer escala a la vuelta, «a menos que alguna avería o atraso de viaje no obligue a ello para el remedio o refresco de víveres». Así pues, solo quedaban algunas dudas por resolver: la artillería de los entrepuentes ¿debía ir en la bodega? ¿Había de remitirse otra artillería u otros géneros pesados para sustituir como lastre al enjunque de fierro, de poco valor en las Filipinas?

Finalmente, en otro documento se daba orden al capitán general marqués de la Victoria para proceder a la designación de una compañía entera de los Batallones de Marina, con su capitán y subalternos, y al nombramiento de los oficiales mayores. Juan de Casens, capitán de fragata, sería el comandante, y los oficiales subalternos, los tenientes de navío Luis de Lortia y Manuel (González) Guiral, y los tenientes de fragata Juan de Lángara y Manuel de Albás. Todo lo cual quedaba ultimado a fines de enero de 1765.

Quedaba pendiente, al margen de las provisiones para la travesía, la cuestión de los intereses comerciales. Gerbaut señalaba al efecto el escaso interés existente en Filipinas por los productos europeos, con exclusiva excepción de la plata. Pese a todo, proponía el embarque, por cuenta de la Real Hacienda, de 300 o 400 quintales de fierro en bruto, más 586 arrobas de vino y 368 de aceite, que deberían venderse en Filipinas para adquirir «géneros o frutos de la Tierra o de la China», según el buen criterio de Casens como único responsable de la operación. Del mismo modo, se jugaba con el pago de 40 pesos para compensar la media ración de vino no dispensada a la tripulación, la mitad de cuyo abono se haría efectivo al final del viaje de ida —suponemos que detrás de ello latiría la idea de que la tripulación pudiera invertir también esos pocos miles de pesos en productos asiáticos—. Al mismo tiempo, dado que se desembarcarían 250 soldados —una apreciación del intendente que pronto se vería desmentida por la realidad, ya que el contingente «de transporte» o personal destinado al archipiélago se reduciría a ocho oficiales y cien soldados—, el espacio libre debía ser ofrecido al comercio de Filipinas para que enviase sus géneros a España, como así se hizo. En conjunto, el registro de ida se repartía entre la Real Hacienda y la tripulación, agentes a los que se añadirían, en expediciones posteriores, los comerciantes gaditanos o de otra procedencia. La propuesta del intendente sería aceptada el 1 de febrero por Arriaga, quien únicamente impondría que la operación fuese efectuada de común acuerdo con el gobernador de Filipinas, además de señalar que se le entregarían al comandante de 50.000 a 60.000 pesos en especie «para el mismo fin», cantidad que, veremos, será empleada con provecho.

La espera, debida a la demora, por un lado, de los soldados y, por otro, de los dos pilotos franceses, daba ocasión para las lucubraciones de los interesados. Así, el marqués de la Victoria aprovecharía para emitir un informe demolidor sobre las condiciones del *Buen Consejo* y una propuesta a favor de la fragata *Industria* —cuya candidatura resucitaba inesperadamente— o bien de la *Astrea*, cuyo nombre aparece por primera vez antes de que, efectivamente, llegase a realizar hasta tres viajes por esta misma ruta. Gerbaut, de mala gana, hubo de recurrir al informe pericial de Ciprián Austrán, el constructor de La

Carraca, quien lo emitió el 12 de febrero. A tenor de de este informe, el navío reunía muy buenas condiciones —como había demostrado en su viaje redondo a Veracruz—, había sido objeto de una excelente refacción —a pesar de haberse proyectado como mercante—, la batería y el entrepuentes eran proporcionados, combinaba a la perfección el pino coral con el roble, y estaba más adaptado para la navegación y la defensa, es decir, según decía el constructor, «para los fines de que estoy enterado».

El 24 de enero, el conde de Fuentes, embajador español en París, había informado al marqués de Grimaldi, primer secretario de Estado, de que el duque de Choiseul, primer ministro de Luis XV, ofrecía todas las garantías sobre «Maville» y «Marcaille» —así aparecen denominados en la mayor parte de la documentación, pero en realidad firmarían como Joseph-Marie Mabile y Jean Marquay—, los dos pilotos que serían enviados a Cádiz para conducir la expedición, los cuales procedían de Lorient y eran expertos en la navegación por China. Así, mientras proseguía la espera, se producían asimismo algunas sustituciones en la oficialidad —Luis de Lortia y Manuel de Balbás eran relevados por el teniente de navío Joaquín Daoiz y el alférez de fragata Javier Antonio Muñoz—. Del mismo modo, no había alternativa para acelerar la salida del barco, ya que Gerbaut insistía en la imposibilidad de obtener en Cádiz pilotos expertos en la navegación por el cabo de Buena Esperanza: «No se ha encontrado piloto extranjero de satisfacción que por práctico de la navegación por los mares de la India Oriental pudiera servir de tal en el viaje de este navío». De cualquier forma, el gobierno estaba resuelto a ejecutar lo decidido, y una orden del rey de 11 de febrero disponía retrasar la partida hasta la llegada de los pilotos franceses.

Sin embargo, los responsables españoles en la plaza gaditana no descansaban. El 21 de febrero, Gerbaut se hacía eco del dictamen de los pilotos franceses de que la navegación debía hacerse en derechura, sin escalas en las islas francesas del Índico —cosa que, según veremos, luego se revelaría irrealizable—, y aumentaba la ración de víveres hasta completar la de vino para ocho meses y la de agua hasta siete. Por su parte, el 26 del mismo mes, el comandante del *Buen Consejo* dirigía a Arriaga un razonado informe que recogía las conclusiones de sus conversaciones con monsieur Boubet, el comandante de las fragatas de la compañía de Lorient (que tenía ya 12 viajes redondos a sus espaldas), el cual le había confirmado que marzo era el «tiempo oportuno» en que zarpar de Cádiz incluso para él, que debía recalar para un mes en las islas francesas y navegar a Cantón por el estrecho de Malaca, mientras que Casens no pensaba hacer escalas y además tomaría la ruta del estrecho de la Sonda («por más corto y a barlovento»). Por ello, Casens reforzaba su opinión de esperar a los pilotos franceses, en la seguridad de que «de este modo no se aventura nada y del otro pudiera no bastar el desvelo y cuidado por la falta de práctica en aquellos estrechos, donde gobierna la sonda, anclas y mareas, por fondos de cuatro y cinco brazas de agua con sus flujos y reflujos muy desiguales y extraordinarios, como antes de ahora hice comprender a V.E. en esa Corte».

A primeros de marzo, el marqués de la Victoria les comunicaba que el *Buen Consejo* estaba fondeado y pertrechado en la bahía y que ya se había efectuado la última operación —el embarque de pólvora y de pan— en Puntales, aunque sabía que no habían llegado los pilotos franceses y que el destacamento de tropas del ejército, procedente de Ceuta, estaba detenido en Algeciras —no obstante, él tenía preparada una compañía suplente de Marina—. Por cierto, al cuerpo de tropa previsto de ocho oficiales y cien soldados se le habían añadido, por orden emanada de Arriaga y recibida por Gerbaut (12 de febrero), dos condestables de brigadas y cuatro sargentos de Batallones de Marina —que también debían quedarse en Filipinas—, además de una remesa de 2.000 fusiles nuevos de la fábrica de Plasencia, que efectivamente se embarcaron.

Por fin, el 5 de marzo se presentaron en Cádiz los esperados pilotos franceses, Joseph-Marie Mabilie —aunque se le cite aquí como «Marville»— y Jean Marquay —aunque aquí se le dice «Marcaille»—, con lo cual tres días después se pudo dar la orden de zarpar. El estado presentado a la salida de Cádiz —firmado por Casens a bordo del navío, dada ya la vela, el 8 de marzo de 1765— contabilizaba un total de 467 personas embarcadas. La tripulación estaba integrada por 292 individuos, y la guarnición, por 175 efectivos. Aquella se componía a su vez de 60 artilleros de mar, 60 marineros, 30 grumetes, 10 pajes y 18 criados, a los que se sumaban, por una parte, 2 condestables, 4 sargentos y 93 soldados, y por otra, 15 religiosos de pasaje. La guarnición incluía 11 oficiales mayores, 2 guardiamarinas, 26 oficiales de mar, 8 oficiales de artillería, 6 sargentos de guarnición, 3 tambores, 12 cabos de escuadra y 98 soldados, más dos oficiales sueltos de transporte y otros siete oficiales de tropa de transporte.

Hay que señalar una ligera anomalía: la diferencia entre este estado (del cual hay dos copias en el mismo legajo, f. 72 y f. 80) y un «extracto que comprende tripulación, guarnición, gente de mar y transporte con que sale a navegar el navío del rey el *Buen Consejo*», fechado el mismo día, firmado por Francisco Pascual y Sedano y que contabiliza un total de 485 personas embarcadas. Figuran primero los 11 oficiales mayores y los dos guardiamarinas, la tropa de infantería de marina (3 oficiales, más los 6 sargentos, los 12 cabos, los 3 tambores y los 98 soldados). A continuación se mencionan los oficiales de mar, los de artillería y la gente de mar: los dos pilotos franceses, 24 oficiales de mar, ocho oficiales de artillería, los 60 artilleros, los 60 marineros, los 31 grumetes (no treinta), los 10 pajes, los 18 criados y cuatro dependientes de la provisión de víveres, más Cristóbal Ros, sargento mayor de Manila, y el subteniente de Ingenieros Feliciano Márquez, la infantería del ejército transportada (compuesta por 1 teniente coronel, 1 capitán, 3 tenientes, 3 subtenientes y 100 soldados, es decir, los que se había previsto desde un principio), más los dos condestables de brigadas y los cuatro sargentos de Batallones de Marina ya señalados —destinados igualmente a reforzar las defensas de Manila—. Finalmente, la lista se cierra con 17 misioneros: Antonio María Xellao, Casio José Tay y los 15 religiosos previstos, todos ellos de la orden agustina. Por

tanto, una diferencia de 18 personas más, en todo caso un desacuerdo sin mayor relevancia numérica.

Los oficiales mayores fueron finalmente el capitán de fragata Juan de Casens, los tenientes de navío Joaquín Daoiz y Manuel González Guiral y el teniente de fragata Juan de Lángara, mientras que los guardiamarinas también respondían a nombres destinados a la celebridad: Antonio Messía de la Cerda y Gabriel Aristizábal. El teniente de navío José de Córdoba mandaba la infantería de marina, auxiliado por el alférez de navío Fernando Angulo y el de fragata Alonso Antúnez. Los oficiales mayores fueron el contador Patricio del Villar, el maestro de jarcia Antonio Miguel Visorio, los capellanes Juan Bautista Vila y José Gandulfo y los cirujanos Agustín de Lacomba, Antonio Martínez y Juan de Dios Cano. El teniente coronel José Fajardo mandaba la tropa destinada a quedarse en Filipinas. Los pilotos españoles que acompañaban a los dos franceses eran Tomás Chevers —alguna vez citado como «Chevest»— y Valentín Cierto.

La partida no fue acompañada de buenos augurios, puesto que diversos percances —un accidente en Rota el día 11 que impone un primer regreso a puerto; un temporal al día siguiente que implica un segundo retorno— obligaron a efectuar hasta tres salidas, la definitiva el 15 de marzo de 1765, pese a la persistente inestabilidad del tiempo que, como comenta de paso el comandante, había disuadido de zarpar a dos navíos de la compañía sueca de las Indias Orientales que viajaban a Cantón y que ya estaban «con el dinero dentro» y prontos a hacerse a la vela.

La siguiente información de que disponemos proviene de una carta enviada el 11 de junio del mismo año desde Río de Janeiro, donde se da cuenta de la arribada a dicho puerto el 23 de mayo anterior. Por ella sabemos que tal arribada se hizo «tras 66 días de feliz navegación», contados seguramente hasta el día 21 de mayo, en que el barco fondeó a tres leguas del puerto brasileño. El navío había viajado hasta las Canarias en conserva del *San Pedro y San Pablo*, buque de la misma clase perteneciente a la Compañía Guipuzcoana, que iba a Caracas, y del paquebote *Nuestra Señora de la Merced*, que navegaba a Cartagena de Indias, y llegó a la vista de las islas de Gran Canaria y Tenerife el 25 de marzo. Sin embargo, tras cruzar el archipiélago de Cabo Verde, una vía de agua cuyo origen no fue posible averiguar obligó el 2 de mayo a convocar una junta de oficiales en la que participaron también los pilotos franceses y españoles. En ella se tomó la decisión de aproar hacia Río de Janeiro con objeto de encontrar la avería y de carenar la nave, en vista de la buena acogida que venía dispensando a otros navegantes el virrey del lugar, conde de Acuña, cosa que también ocurrió en esta ocasión. La vía de agua no se localizó hasta el 4 de julio, fecha a partir de la cual se realizaron las reparaciones necesarias mientras se hacían planes de futuro: previsión de llegar al cabo de Buena Esperanza en octubre y estudio de las mejores derrotas siguiendo las opiniones de los dos pilotos franceses y de otros dos portugueses. Igualmente, se señalaba la intranquilizadora noticia del paso por Río de Janeiro de cuatro navíos ingleses de guerra, que habían tocado en Bahía de



Todos los Santos y se dirigían a Manila. Al margen de lo dicho, la única incidencia notable reseñada fue la entrada en el puerto, el 2 de junio, del navío de la Armada llamado el *Gallardo*, mandado por Carlos de la Villa. Procedente de Buenos Aires, se refugió en Río de Janeiro tras haber sufrido serios desperfectos a causa del mal tiempo, y tanto las autoridades portuguesas como el propio Casens le brindaron todo el socorro que les fue posible.

Además de proceder a la carena del barco, Casens, significativamente, aprovechó su tiempo para informarse sobre la situación exacta del puerto de Río de Janeiro, no sin antes lamentarse de las insuficiencias tecnológicas de la expedición: «... el no haber traído yo aguja acimutal con que indispensablemente debían navegar todos, me ha causado muchos cuidados para el aterramiento y que es muy precisa a todos los que corten la línea para cualesquiera paraje que navegue» Pese a ello, pudo estudiar a fondo los diarios de navegación y las cartas de que venía provisto, para extraer sus propias conclusiones: «Nunca vi más concordancia ni igualdad como en la longitud de veinte diarios bien trabajados como he traído en este navío y las diferencias de situaciones de las cartas: la que mejor ha concordado es la antigua holandesa de Piter Gost [Pieter Goos, 1616-1675], porque pone toda esta costa 6 grados más al Este que todos los demás» (14).

Finalmente, el 4 de octubre, el comandante del buque hubo de dar cuenta de las bajas producidas durante la estadía brasileña: dos muertos (un artillero irlandés y un soldado) y 32 desertores: otros seis artilleros (uno de Sevilla, otro de Ragusa y cuatro venecianos), 16 marineros y diez de los soldados destinados a la protección de Manila. También debió dar cuenta de los gastos de la carena: 12.273 pesos y dos reales de plata españoles (a razón de un peso por 780 reis portugueses). Cumplimentados estos requisitos, el *Buen Consejo* pudo zarpar el 12 del mismo mes en demanda del cabo de Buena Esperanza (15).

La siguiente comunicación viene fechada el 10 de enero de 1766 en Port Louis, Île-de-France (Isla Mauritius o Mauricio entre 1638 y 1721 y desde

---

(14) La misma queja sobre la carencia de la aguja acimutal aparece en Lángara, después de comprobar que la situación del navío no se correspondía con la posición establecida para Río de Janeiro por Louis Godin y el abate Nicolas Louis de la Caille: «[Era necesario] tener en los puertos agujas maestras con las cuales se debe comparar las que saquen a la mar para tales navegaciones si se han de hacer con acierto». Y más tarde: «Cada día notamos más la necesidad de una aguja acimutal con que poder a toda hora del día averiguar la variación de la aguja y aunque en todas las navegaciones es útil en esta es indispensable». Diario de navegación, ff. 90v y 92v), cit. en BERNABÉU ALBERT: «Ciencia ilustrada...», p. 454.

(15) El elevado número de desertores no es ninguna anomalía, sino que está a la altura de los porcentajes habituales. En un caso, se trata de un grupo nacional y profesional (cinco de los seis artilleros, naturales todos ellos de Venecia o de la vecina Ragusa), mientras que las demás deserciones responderían en su mayoría a otra motivación común: la búsqueda de mejores oportunidades en América. Como dice para el siglo XVI Pérez-Mallaina: «No cabe duda [de] que el fenómeno de las deserciones de marineros, tanto de buques mercantes como de guerra, alcanzó unas proporciones importantísimas, al menos si lo medimos por las continuas quejas de los generales de las armadas y los maestros de las naos mercantes de la flota». PÉREZ-MALLAINA BUENO, Pablo Emilio: *Los hombres del Océano. Vida cotidiana de los tripulantes de las flotas de Indias. Siglo XVI*. Sevilla 1992, pp. 220-222, cit. en p. 221.

1810 hasta hoy), ya en la costa oriental africana. En ella se da cuenta de la derrota seguida: salida de Río de Janeiro el 12 de octubre de 1765, rumbo al sudeste para superar el cabo Frío, y continuación rumbo al banco del cabo de las Agujas por el norte de las islas de «Tristán de Acuña» (hoy Tristán da Cunha). Avistada tierra entre el cabo Falso y el de las Agujas, la derrota prosiguió, por el norte del banco del Holandés (a 36° S), hacia la isla de Rodrigues («Rodríguez» en nuestra documentación) y, finalmente, a Île-de-France, a 105 leguas de la anterior. El navío tomó la cabeza del norte de la isla y pasó entre esta y la isla Redonda antes de fondear en Port Louis (puerto de «Fort Louis» en nuestra documentación) el 21 de diciembre de 1765, después de sesenta y nueve días de travesía.

Tras quedar anclado en el puerto, siguió el largo período de varios meses de inacción a que obligaba la espera del monzón, cuyos vientos permitían el paso en dirección a oriente. En ese tiempo, el gobernador puso a disposición de Casens una casa acondicionada a orillas de un río y con capacidad para unos 1.500 hombres, con el fin de que la gente del navío pudiera «tomar los aires de tierra y los baños de agua dulce para preservarla del escorbuto». Sin embargo, la preocupación inmediata de Casens fue procurarse el avituallamiento para el momento en que hubiera de zarpar de nuevo rumbo a Filipinas, aproximadamente a primeros de mayo.

Por una parte, la isla no ofrecía suministros, los cuales había que buscarlos en la vecina Bourbon:

«El establecimiento de esta isla [Île-de-France] es formado de treinta años a esta parte, y aunque muy floreciente por la aplicación con que se dedican a su cultivo, este es abundante [suficiente] para sus habitantes, pero para la provisión de los navíos de la compañía [de Lorient] y de guerra que aportan aquí se hacen en la isla de Borbón donde indispensablemente sea para la India, China o Europa van a tomarlos, teniendo en lo general regulada la distancia de 30 leguas, y que haciéndose de aquí a la vela sobre el mediodía con viento que cuentan seguro del sudeste todos los meses del año, al otro día a las diez u once de él toman el surgidero de Borbón y en 24 o 48 horas toman cuanto necesitan para el equipaje y mesas, tanto por la prevención que se anticipa de aquí como por la abundancia que allí hay de todo cuanto puede necesitarse; para cuyo efecto va la providencia en esta misma fragata que va a tomar los suyos y parte de su carga para Europa, habiendo regulado 420 quintales de pan, 135 de menestras y dietas vivas para tres meses hasta Manila [un cálculo exacto, como después veremos], reservando la carne y tocino que me ha quedado del que saqué de Cádiz para lo que me resta y regreso a Europa, por estar tan buenos como si se hubieran acabado de embarcar con el cuidado de haberle refrescado en salmuera en Janeiro, cuya diligencia practicaré aquí, si alguna barrica lo necesitare».

Sin embargo, no fue tan fácil atender las necesidades de la tripulación y el pasaje durante los meses de la estadía, por la falta de colaboración de las

autoridades y los abusivos precios que pretendieron imponer los proveedores, detrás de lo cual Casens entrevió un conflicto entre los vecinos de la isla y los directivos de la Compañía de Lorient. El comandante del *Buen Consejo* salió del paso por la doble vía de dirigirse al gobernador Deforges, a quien intimó más de una vez a que el navío español «no perdiera los privilegios de los de Su Majestad Cristianísima», y de ajustar por su cuenta con un particular (un «habitante») el suministro de 45 bueyes (de 350-400 libras) a 30 pesos de plata la pieza. De esta forma se fueron capeando las necesidades durante la estadía en la isla Bourbon, y finalmente el aprovisionamiento para la derrota a Cavite se pudo sustanciar en el último momento.

A principios de marzo, el comandante del *Buen Consejo* enviaba a Cádiz —por intermedio de la fragata *Duc de Choiseul*, de la compañía francesa de las Indias Orientales— unas noticias que le habían llegado a través de un jesuita, también francés, sobre la situación en Filipinas. Tales novedades tenían un doble interés, militar y comercial. Así, por un lado, se referían a las obras de reparación de las murallas de Manila emprendidas por el teniente de rey y, por el otro, a una práctica que no por conocida dejaba de ser interesante constatar una vez más. En efecto, el piloto del galeón de Manila, que había partido para Acapulco en la muy tardía fecha del 29 de septiembre, había pretendido hacer la derrota para Cabo Bojeador como ruta más rápida —permitía ahorrar un mes y medio y hasta dos de navegación—. Pero los mercaderes se habían opuesto con uñas y dientes, en razón de lo habitual de la práctica del contrabando durante la travesía del estrecho de San Bernardino, en cuyo transcurso el Galeón «va recibiendo otra tanta carga de los champanes que tienen apostados, lo cual no podrían si hiciesen desde la bahía su derrota para Bojeador». Es decir, los mercaderes se oponían porque utilizar la ruta acostumbrada era el medio de seguir ejercitando el fraude, como habría de denunciar más tarde el gobernador José de Basco y Vargas, que impondría la ruta del norte, aunque solo fuera durante el estricto periodo de su mandato (16).

También en este mes, el gobernador Deforges tuvo la deferencia («deseoso de acreditar su celo en servicio del Rey mi Amo») de comunicar a Casens que en septiembre de 1762 había enviado desde Batavia un barco a Manila para avisar a la capital filipina de la declaración de guerra y de la salida de barcos ingleses con intenciones hostiles contra el archipiélago. Todo ello como fruto de su voluntad de «dar a tiempo la noticia a Manila y de contribuir a la defensa con las fuerzas que a su mando tenía», aludiendo a las obligaciones contraídas por Francia con la firma del tercer Pacto de Familia. Desgraciadamente, la embarcación se perdió en la isla de Borneo, un penoso accidente que «privó a la plaza la anticipación de tan importante aviso».

---

(16) BAUDOT MONROY, M.<sup>ª</sup>: «Cubrir la nueva ruta del Galeón: la conquista de las islas Batanes en 1782», en BERNABÉU ALBERT y MARTÍNEZ SHAW: *Un océano de seda y plata*, pp. 341-379.

La rutina, sin embargo, había quedado rota en ese mismo mes de marzo cuando el *Buen Consejo* quedó varado, a causa de un violento huracán desatado sobre Port Louis, en la madrugada del 18 al 19. Las obras de rescate terminaron el día 25, aunque naturalmente hubo que proceder a efectuar algunas reparaciones, según queda reflejado en el dictamen solicitado al calafate mayor. Pero por fortuna los daños no fueron excesivos y el barco estuvo en condiciones de darse a la vela el 2 de mayo de 1766. Como ya vimos, antes de la salida de Port Louis era necesario pasar a la vecina isla Bourbon (desde 1793 y hasta hoy, isla de la Reunión), a menos de un día de navegación, que era utilizada por todos los navegantes para proveerse de víveres. Finalmente, el 9 de mayo, tras un último acopio de vituallas efectuado en la rada de San Pablo de la isla en cuestión —se embarcaron comestibles para tres meses, agua para cuatro y carne salada en cantidad suficiente para que pudiera también aprovecharse en el viaje de vuelta—, el *Buen Consejo* zarpó con destino a Manila, con una previsión —demasiado optimista, como veremos— de sesenta y cinco a setenta días de travesía.

El primero de junio de 1767 llegó a Cádiz la siguiente carta de Juan de Casens, fechada ya en Cavite el 22 de agosto de 1766, en la que daba cuenta de las singladuras entre la isla Bourbon y la bahía de Manila. Tras darse a la vela, como quedó dicho, el 9 de mayo, el navío, tras más de tres semanas de navegación, tomó tierra el 2 de julio en la isla de Java, cuyas costas recorrió de este a oeste antes de entrar el día 7 en el estrecho de la Sonda, donde hubo de fondear hasta el 14 por falta de viento. El 17 se situó a cuatro leguas de la isla de Lucipara, que forma la boca del estrecho de Bangka, de donde salió el 21. De allí partió en demanda de las islas de Pulo Taya, Pulo Aor y Pulo Cóndor («en cuyo tránsito son las más fuertes corrientes que salen del golfo de Siam»), para llegar a la isla de Pulo Zapata tras una prudente travesía, en este caso no por temor a las corrientes, sino por los muchos bajos existentes tanto a babor como a estribor. Ya muy cerca de su destino, trató de reconocer la isla de Lubán —es decir, la mayor de las islas Lubang—. Pero, a causa de un furioso temporal («violentos vientos con fuertes turbonadas»), hasta el día 8 —y ello pese a la persistencia de «tan cruel tiempo»— no pudo reconocer la punta norte de la isla, desde donde ya a la mañana siguiente embocó «por la boca chica de la Isla del Corregidor y [la isla de] la Monja», hasta dar fondo a las cuatro de la tarde del día 9 en Cavite, es decir, después de tres meses justos de navegación, mucho más tarde de lo previsto.

De allí despachó a Juan de Lángara para Manila con un pliego del rey que le había sido entregado en Cádiz. Termina su carta resumiendo sus propósitos para el futuro inmediato: «Yo quedo desarmado para recorrer y aprontarme para emprender mi viaje de vuelta por principios de diciembre, haciendo la obra que reconozca indispensable, que sólo será si encuentro pieza a propósito meterle la primera pieza de roda que se partió en la varada de Mauricio, y el codaste, que una y otra será obra de 8 días, pues para este fin he traído tomadas las formas, que en lo demás del cuerpo del navío sólo tiene necesidad de recorrer las costuras altas».

Sin embargo, pese a la falta de inconvenientes de parte de la embarcación, el *Buen Consejo* no zarpó de Manila hasta la tarde del 11 de febrero de 1767, tal como se da cuenta en la detallada derrota de Casens fechada «a la vista de Cádiz el 15 de julio de 1767». El estado presentado a la salida de Manila daba un total de 342 personas embarcadas: la tripulación estaba compuesta por 223 individuos, la guarnición incluía un total de 108 efectivos y, finalmente, el pasaje se componía de don Simón de Anda y Salazar, tres particulares (uno de ellos don Tomás, el hijo del futuro gobernador, más don Manuel Montoya y don José de Bustos), un religioso franciscano (fray Antonio de la Concepción) y seis criados al servicio de los anteriores sin mayores especificaciones. En total, 342 personas, que significan 125 o 143 menos que a la ida, según se elija uno u otro de los dos documentos discordantes escritos a la salida de Cádiz (17).

Tras una semana de feliz travesía, el 18 de febrero el navío avistó Pulo Zapata, cuyo paso calificó como uno «de los más escabrosos que en la mar se pueden presentar, así por la multitud de bajos, bancos y arrecifes dudosamente situados aun en las mejores cartas» — significativa alusión —. Pudo cruzarlo el mismo día, «verificando el acierto, la utilidad de la determinación astronómica de Manila por el académico de París, Monsieur de Gentil [Guillaume Le Gentil]» — segunda alusión a retener —. De allí se pasó a Pulo Cóndor («oculto por su frecuente cerrazón») y después a Pulo Timón — único islote no mencionado a la ida —, paraje en el cual «son tan rápidas las corrientes del golfo de Siam que sin el conocimiento del fondo es inútil la aguja y evidente el riesgo» — nuevo aviso para futuros navegantes —. Tras rebasar la isla el día 23, el navío siguió costeando las islas de Pulo Aor y Pulo Taya hasta llegar al estrecho de Bangka. Aquí Casens se detiene un momento para obsequiarnos con una nueva reflexión geográfica: «La fuerza y variedad de corrientes, la multitud de islotes, lo bajo de la costa de Sumatra, sus bajos, lo oscuro del tiempo, todo hace respetable este corto tránsito, y dudosa la suerte del que está obligado a emprenderle con malos aturbonados tiempos y de noche». El 2 de marzo, tras rebasar «el estrecho paso de Lucipara», el navío fondeó en la isla del norte, para embocar en buenas condiciones el estrecho de la Sonda el día 4, fondear en la isla «Cracata» (Krakatoa) y salir el 7, arrumbando ya para el cabo de Buena Esperanza.

El día 10 de abril, tras más de un mes de navegación — en cuyo transcurso se encontró con una fragata holandesa, con la que no quiso comunicarse «porque sus noticias en la mar según mi experiencia son poco creíbles» —, el barco se hallaba en la boca norte del canal de Mozambique, donde hubo de

---

(17) Sin embargo, la revista pasada por Casens en alta mar desveló algunas desviaciones respecto de este estadillo oficial. El comandante informó de haber hallado 23 polizones («individuos guachinangos y indios»), a los que aplicó inmediatamente al trabajo en el navío, pero en contrapartida se encontraron a faltar 24 desertores de entre la guarnición y la tripulación. Por último, dio cuenta de los que habían quedado impedidos en el hospital — que imagino no contabilizados en el total de 342 —: tres integrantes de la guarnición y otros tres de la tripulación. El estadillo se firmó también en Cádiz el 15 de julio de 1767.

soportar una serie de furiosos vientos, hasta que el 30, tras cruzar el canal, consiguió doblar la punta sur africana, por lo que Casens dispuso el 3 de mayo celebrar el canto de un tedeum. A renglón seguido puso proa a la isla de la Ascensión, donde, en busca de remedio para el escorbuto, fondeó el 21 para dedicarse durante tres o cuatro días a la pesca de la tortuga («como las demás naciones lo practican»). Pero las adversas condiciones de la mar le obligaron a seguir su derrota, hasta «cortar la línea», el 27 de mayo. Sin mayores novedades, salvo el encuentro con una fragata mercante inglesa que le dio noticia de la presencia de otras dedicadas a la pesca de la ballena, el navío avistó el 5 de julio la isla del Cuervo —«Corvo», la más occidental de las Azores—, desde la cual, aunque amargado por los estragos del escorbuto en la tripulación, puso rumbo al cabo de San Vicente, que avistó el día 13 y de donde siguió hasta Cádiz, puerto en el que fondeó dos días más tarde, el 15 de julio, después de poco más de cinco meses de navegación (18).

Fue el momento de rendir cuentas. Por una parte, se dio razón del gasto efectuado; por otra, se consignaron las bajas producidas en los cuatro meses y pico que había durado la navegación. Treinta y cinco hombres habían muerto por escorbuto, el estado de 43 era grave, 133 se hallaban más levemente afectados —«picados» de la enfermedad, según la expresión del comandante—, y los restantes, «tan débiles que con quince días más no hubiera de su progreso libertado alguno». No obstante, entre los que arribaron sin novedad figuró el que sería próximo gobernador de las Filipinas, don Simón de Anda, que también venía embarcado y que no mucho después, tras su nombramiento, volvería a surcar los mismos mares, en sentido contrario, a bordo de la fragata *Astrea*, mandada por José de Córdoba, el teniente de navío al mando de la infantería de marina que había navegado en el *Buen Consejo*. Finalmente, se cerró el contrato con los dos pilotos franceses, quienes, manifestando su deseo de regresar a su tierra, cobraron puntualmente todo lo pactado y recibieron los más cálidos elogios de parte de Casens, tal como transcribía en una carta de 28 de julio el intendente de Cádiz. Los pilotos habían servido «con tan especial conocimiento de la navegación como conducta, celo y aplicación, según informan el comandante y la oficialidad, franqueando cuantas noticias han sido necesarias a la utilidad del viaje e instrucción de nuestros pilotos». Sus servicios, por tanto, habían posibilitado el éxito de la expedición y puesto al mismo tiempo los cimientos para la futura independencia técnica de los marinos españoles en la ruta a Filipinas por el cabo de Buena Esperanza.

Como prueba de sus actividades científicas, Juan de Casens entregó, además de la detallada derrota, otros documentos, entre ellos el que contenía

---

(18) El informe de Casens terminaba con una súplica al rey remitida a través de Arriaga: «Los muchos y diversos accidentes de mi viaje, la fatiga incesante y el ardiente celo de cuantos bajo mis órdenes le han hecho, les hacen tan acreedores a la piedad de S.M. que no puedo menos de suplicar a V.E. se lo haga presente, pues esto y la aprobación de mi conducta es todo a lo que aspira mi deseo. Dios guarde a V.E. muchos años. A bordo del Navío *Buen Consejo* a la vista de Cádiz en demanda del Puerto a 15 de julio de 1767».

las circunstancias de su difícil arribada a Cavite. En dicho informe da cuenta del fuerte temporal —uno de los que son frecuentes desde julio— al que hubo de hacer frente a partir del primero de agosto de 1766, agravada su situación por «las dudas de la verdadera longitud o situación de Manila», en cuya bahía, «por igual motivo», unos días antes había naufragado una fragata «con valor de 300 mil pesos», de la cual solo habían conseguido salvarse tres personas. Para prevenir estas dramáticas situaciones, Casens había pedido al gobernador una embarcación real anclada en Cavite, a fin de que Lángara («por su conocida exactitud y habilidad») pudiese levantar un plano de algún puerto situado al norte de Manila susceptible de servir de alternativa en casos de temporales violentos y duraderos. Sin embargo, otro hecho, también significativo de las amenazas que se cernían sobre la capital, lo impidió: la bahía estaba «inundada de moros». De ahí que Casens, para obtener la información deseada, se decidiese a realizar la exploración por tierra ayudado por el primer piloto, Valentín Cierto: «El puerto se llama Suby [Subic], es utilísimo y de un recurso absoluto y necesario para el que busque a Manila en tiempo cerrado. V.E. [Arriaga] tendrá gran gusto de saber que el Rey tiene allí semejante puerto, donde además de su bondad, está circundado de montes vírgenes y copiosísimos hasta las playas para fabricar centenares de navíos, no sólo de las maderas conocidas para construcción, sino de tándalos (que son caoba), ébanos gruesísimos, cedros, pinos y otras muchas que ni tienen nombres ni están conocidas». Como complemento, Casens anunciaba el envío del plano del puerto de Subic, así como de otros planos de «la costa sur de la isla de Java donde aterré, bien arrumbada desde su medianía para el Oeste», más «toda la navegación desde el estrecho de Sonda hasta Manila cuidadosamente demarcada, arrumbada y observada, como corregidos de algunos errores que tienen los planos modernos de aquella navegación examinados por mí». Y, para terminar, adjuntaba otras informaciones procedentes de ingleses y holandeses y de un navegante de Manila, don Tomás de León, con más de treinta y cinco años de experiencia.

Mucho más extenso es el inventario de las memorias científicas redactadas por Juan de Lángara, descritas minuciosamente por Salvador Bernabéu. Para el viaje de ida, abarcan unas «Notas concernientes a la navegación de esta costa, buscar el puerto de Río de Janeiro y entrar en él», dos mapas (un plano de Río de Janeiro y otro de su bahía) y un dibujo de la isla de Rodrigues; en cuanto al de vuelta, comprenden una «Descripción del estrecho de Sonda sacado del derrotero de Monsieur d'Après [Jean-Baptiste Après de Manneville] con algunas enmiendas hechas por las observaciones ejecutadas sobre el navío de S.M.C. nombrado el *Buen Consejo* el año de 1766 y 1767», una «Descripción del estrecho de Banca [Bangka]», dos cartas planas de dicho estrecho —una de ellas «con la isla de su nombre y parte de la isla de Sumatra»— y una descripción de la isla de la Ascensión. Al margen, hay que subrayar la ya citada discrepancia encontrada respecto de la posición dada para Río de Janeiro por Louis Godin y el abate Nicolas Louis de la Caille, y la medición de la longitud de Manila en colaboración con Guillaume Le Gentil,

destacado miembro de la Academia de Ciencias de París. Hay que advertir, sin embargo, que nos hallamos ante una información orientada en una sola dirección: se trata de una serie de descripciones geográficas, con especial énfasis en el establecimiento de la posición de los accidentes que se van encontrando o de los puertos que se van visitando —incluyendo Río de Janeiro y Manila—. Su propósito es el de su utilización inmediata como instrumentos para perfeccionar el conocimiento de una ruta nunca frecuentada —que los oficiales a cargo del navío habían establecido a través de planos ajenos o de los 20 libros de navegación que Casens declara tener en su poder como guía durante todo el crucero—. Este tipo de resultados constituyeron otra de las grandes aportaciones de la expedición, especialmente si tenemos en cuenta que era la primera vez que un buque español navegaba por aquellas aguas, aunque los restrictivos objetivos planteados todavía no sitúan esta travesía del *Buen Consejo* a la altura de las grandes expediciones científicas de la España ilustrada de la segunda mitad del siglo XVIII (19).

Sus funciones militares también quedaron cumplidas. Basta para ello comparar los estados relativos a guarnición, tripulación y pasaje entre la ida y la vuelta. El 11 de febrero de 1767, como ya vimos, se habían embarcado en Manila tan solo 342 personas —y quizá una menos, pues los 23 polizones no alcanzan a los 24 desertores registrados por Casens—, es decir, entre unos 125 y 143 menos que a la ida. Importa saber que esta diferencia está sin duda vinculada con las fuerzas militares que se quedaron para la defensa del archipiélago pues, aunque también ha disminuido en siete efectivos el número de los infantes de marina embarcados en Cádiz, habría que tener también en cuenta los desertores y el número menor de pasajeros (once a la vuelta por quince o diecisiete a la ida). En todo caso no cabe duda de que, tal como estaba previsto, al menos se quedaron en el archipiélago noventa y tres de los 100 soldados transportados para este efecto, sin que la documentación manejada nos permita mayores precisiones sobre el particular.

Ahora bien, si alguien tiene duda de la prioridad de los intereses comerciales en el programa de las expediciones de la Armada, la actitud de los mercaderes de Manila, interesados en perpetuar su exclusiva del comercio transpacífico, contribuye a disiparlos de manera inmediata. En efecto, es conocido el paso a la acción directa del colectivo, que llegó a impedir el aprovisionamiento de trigo para el viaje de vuelta del navío —al que habían rebautizado como «el *Mal Consejo*»—, sin que el gobernador, José Raón, hiciera nada para evitarlo, lo que trajo como consecuencia que se embarcasen algunas vituallas en mal estado, que muy probablemente fueron la causa de la anormal extensión del escorbuto entre la tripulación. Simón de Anda, oidor de la Audiencia de Manila y más tarde también gobernador de Filipinas, ofrece de todas estas acciones un valioso testimonio de primera mano: «Oí a muchos regulares y a aquel gobernador preguntar a los oficiales de él [el barco] ¿Para qué vienen vuestras mercedes aquí? ¿Para qué envía el Rey este navío? Aquí nada se necesita sino dinero». Más tarde, y

---

(19) BERNABÉU ALBERT: «Ciencia ilustrada...», pp. 454-456.



siempre siguiendo las palabras de Simón de Anda, los mercaderes llegaron incluso a hacer a la embarcación objeto de un sabotaje, abriéndole, cuando estaba fondeada en Cavite, una vía de agua que pudo haber causado su naufragio en plena travesía: «Si D. Francisco Salgado no hubiese hecho traer trigo de China, no se hubiera hecho el viaje, o nos hubiéramos quedado en él, y aun faltó poco por los víveres corrompidos, en que según voz pública hubo inteligencia como lo habría sin duda en el barreno (...) que supe se había dado en Cavite» (20).

No sabemos el valor de la carga transportada hasta Cádiz por el *Buen Consejo*. En este apartado solo podríamos intentar calcular quizá algunos ramos, pues disponemos de la expresión numérica de ciertos registros, como por ejemplo el de José Herrera Iglesias, «vecino y del comercio de Manila», que embarca, junto a 24 arrobas (y 9 libras y 2 onzas) de té y dos quintales de café, una remesa de ocho churlos con 1.048 libras netas más 10 picos, 77 cates y 20 onzas (lo que en total haría unos 1.120 kg) de canela fina de China. En cualquier caso, conocemos por José Cosano que los géneros pagaron un total de 6.278 pesos al Real Proyecto, y que solo tres de los barcos que siguieron su ruta pagaron más —el mismo *Buen Consejo*, en su segunda travesía, casi el doble, y la *Astrea* en 1771 y la *Palas* en 1772, algo más de lo abonado en el primer viaje—, pero luego las cifras empezaron a descender notablemente. Si nos atenemos por tanto a los efectos producidos sobre los años inmediatos, la experiencia debió de ser remuneradora también desde el punto de vista económico. Y, siempre manejando los mismos datos fiscales, si los géneros importados contribuían con un 5 por 100 —salvo las especias, que se subían al 8 por 100—, el valor del cargamento puesto a bordo del *Buen Consejo* debió de aproximarse a los 100.000 pesos de plata, cifra que justificaba las expectativas despertadas por la segunda expedición.

En definitiva, la expedición del navío *Buen Consejo* constituyó por varios motivos un verdadero hito: 1, fue el primer barco español en doblar el cabo de Buena Esperanza, después de su descubrimiento por Bartolomeu Dias en 1487, lo que contribuyó poderosamente a desactivar las reclamaciones de las potencias rivales; 2, guiado por sus pilotos franceses, puso los cimientos para una futura independencia técnica de los marinos españoles en la ruta a Filipinas por el cabo en cuestión; 3, fue una iniciativa militar que inauguraba un nuevo modo de protección armada para las islas Filipinas, después de la

---

(20) El testimonio de Simón de Anda, en un informe dirigido a Carlos III, en AGI, Filipinas, leg. 940. Para una reconstrucción de los hechos, DÍAZ-TRECHUELO SPÍNOLA, M.<sup>a</sup> Lourdes: *Philippine Economy in the second half of the XVIIIth Century*, Manila, 1966, pp. 222-224; MARTÍN PALMA, M.<sup>a</sup> Teresa: *El Consulado de Manila*, Granada, 1981, pp. 12 y 120-121. Sobre el mal estado de las vituallas y su relación con el escorbuto, COSANO MOYANO: «El comercio directo...», p. 187: «Efectivamente, las malas condiciones de conservación de los alimentos fueron causa de que perdiesen la vida 37 hombres desde el tramo comprendido entre la isla de Ascensión y Cádiz». La figura de Francisco Salgado, el funcionario y empresario ilustrado de Calavang, que sería amigo de Juan de Cuéllar y acogería a los naturalistas de la expedición Malaspina, se estudia en el magnífico artículo de ESCOTO, Salvador P.: «Francisco Xavier Salgado, Civil Servant and Pioneer Industrialist in Eighteenth Century Philippines», en *Southeast Asian Studies* XXXVI, núm. 3, 1998, pp. 273-292.

lección aprendida a causa de la ocupación inglesa de Manila entre 1762 y 1764; 4, abrió una ruta comercial hasta entonces inexplorada, pese a la plétora de memoriales, proyectos y propuestas que se habían ido sucediendo a lo largo del siglo XVIII, consiguiendo resultados económicos satisfactorios, superando las resistencias de los interesados en el monopolio del comercio transpacífico y sirviendo de experiencia y dotando de valiosas informaciones a las iniciativas posteriores, que habrían de culminar en la creación de la Real Compañía de Filipinas; 5, se constituyó asimismo en expedición científica que, aunque dotada de una impronta muy utilitarista, llevada del objetivo primordial de precisar la ruta para las proyectadas empresas comerciales, prefiguraba las siguientes que tomarían al archipiélago como espacio para las exploraciones hidrográficas, etnográficas y de historia natural. En conclusión, el viaje del *Buen Consejo* marcó un profundo giro en la relación de la monarquía española con el archipiélago, el más alejado de los dominios puestos bajo su soberanía, por medio de la acción de la Armada, que por primera vez tuvo una presencia regular, mantenida durante veinte años, en las islas Filipinas, ámbito siempre descuidado hasta entonces desde el punto de vista naval.

Los restantes viajes aún no poseen estudios detallados sobre las cuestiones referidas a su navegación, aunque sí, como ya hemos indicado, sobre los aspectos científicos y, sobre todo, los comerciales, que no son los que más nos interesan en este caso. El *Buen Consejo* hizo un segundo viaje redondo entre 1768 y 1770, cuya vuelta realizó en conserva de la fragata de la Armada llamada *Venus*. En la travesía se tropezó con algún contratiempo, como la obligada arribada a la plaza holandesa de Batavia, donde para continuar hubo de contratar los servicios de un piloto francés, a semejanza de lo que ya ocurriera en la primera expedición. El cuarto viaje corrió a cargo de la fragata *Astrea*, que llevó a las Filipinas al gobernador Simón de Anda y que decidió romper la prohibición de entrar en la bahía de la Tabla, donde, aunque pudo fondear, volvió a tropezarse con la negativa holandesa a reconocer sus derechos a seguir la ruta del cabo de Buena de Esperanza, condenados, en opinión de los neerlandeses, por las cláusulas del tratado de Tordesillas. Siguió el quinto viaje, emprendido por la fragata *Palas*, y el sexto, que corrió a cargo de la *Venus* y que ha sido analizado detalladamente desde el punto de vista científico por el protagonismo que en él tuvo Juan de Lángara (21). Apenas tenemos noticias de las siguientes travesías, que tuvieron lugar entre 1773 y 1777: *Palas* (por segunda vez), *Juno*, *Astrea* (por segunda vez), *Venus* (por tercera vez) y *Juno* (por segunda vez). La travesía de la *Astrea* —que hizo la misma derrota por tercera vez entre 1777 y 1789— está vinculada con el primer intento de iniciar la trata de negros en la isla de Annobón, recientemente cedida por Portugal (a lo que obedece la carga de doscientos fardos de géneros de algodón para servir a los intercambios), y con la posterior pérdida de la urca *Santa Inés*, que había navegado en su conserva. La fragata *Juno* (también por tercera vez en la misma ruta) salió de Cádiz en 1778 para un decimotercer

---

(21) BERNABÉU ALBERT, Salvador: «Ciencia ilustrada», pp. 458-465.

viaje, regresando al puerto de partida en 1780, cuando ya se había declarado la guerra de las Trece Colonias, razón por la que quedaron interrumpidas las expediciones de la Armada a las Filipinas. Hubieron de transcurrir tres años para que la fragata *Asunción* reanudase la navegación entre Cádiz y Manila (1783-1784), siendo realmente la última en cubrir la ruta, aunque sus propósitos fueran muy diferentes a la ida —y no tanto a la vuelta, donde volvió a interesarse por participar de la vertiente mercantil de estas expediciones—, pues sus instrucciones contemplaban tan solo la comunicación del fin de la guerra con Inglaterra y la firma del tratado de Versalles. De este modo, el ciclo de la presencia de la Armada en Filipinas se ha considerado cerrado bien en 1780, bien en 1784, según el valor que se conceda a esta travesía, que posee en cierto modo el carácter de un epílogo (22).

Cuando el último de los barcos de guerra que siguieron la estela del *Buen Consejo* abandonó las islas, el archipiélago volvió a la situación anterior a la ocupación de Manila por los ingleses. De hecho, como acabamos de ver, la fragata *Asunción* desempeñó un cometido diferente del de sus antecesoras: la transmisión a las autoridades filipinas de la noticia del fin de la guerra de las Trece Colonias. El período de paz se prolongó durante una década, hasta la declaración de guerra a la República Francesa, cuyos ecos apenas se hicieron sentir en aquellas lejanas latitudes. Sin embargo, la firma consecutiva con Francia de la paz de Basilea (julio de 1795) y del tratado de San Ildefonso (agosto de 1796) hacía prever lo inevitable: la inminente guerra con Inglaterra, que efectivamente se declaró en octubre del mismo año y cuya primera acción relevante fue la derrota de la flota española de José de Córdoba ante la inglesa de John Jervis a la altura del cabo de San Vicente (14 de febrero de 1797). Es este el contexto en el que se constituye la llamada Escuadra de Asia, que bajo el mando de Ignacio María de Álava iba a permanecer en aguas del Pacífico durante toda la contienda hasta más allá de la firma de la paz de Amiens (23).

En cualquier caso, las primeras medidas de De Álava se orientaron a la puesta de Cavite y Manila en estado de defensa, ante el riesgo de un ataque naval por parte de Inglaterra. En este sentido, el comandante de la Escuadra

---

(22) Nuestros conocimientos sobre los aspectos navales de estas expediciones se deben sobre todo a la generosidad de Susana Jurado Cerón, que actualmente realiza su tesis doctoral, «Los barcos de la Armada en Filipinas (1765-1784)».

(23) Para una narración lineal de la actuación de la Escuadra, LABORDA, Antonio: *Viaje alrededor del globo realizado por la Escuadra al mando de Don Ignacio María de Álava, con anotaciones sobre las operaciones de dicha Escuadra en los mares de Filipinas*, Madrid, 2005. Ahora bien, el más completo estudio sobre la actuación en Filipinas de Ignacio María de Álava es el de LASTRES PARDO, Rafael: *La Escuadra de Asia, 1795-1803* (tesis de licenciatura inédita), Madrid, 2007, que el autor puso a nuestra disposición con extrema generosidad. Al respecto, hay que citar también los artículos de DÍAZ-TRECHUELO SPÍNOLA, M.<sup>a</sup> Lourdes: «La defensa de Filipinas en el último cuarto del siglo XVIII», en *Anuario de Estudios Americanos* XXI, 1964, pp. 145-209, y de HERRERO GIL, M.<sup>a</sup> Dolores: «El comercio en tiempos de guerra: Cavite durante el gobierno de Rafael María Aguilar (1793-1806)», en BERNABÉU ALBERT y MARTÍNEZ SHAW: *Un océano de seda y plata*, pp. 381-408.

de Asia se pronunció por hacer pivotar la defensa torno a Cavite, frente a la opinión del gobernador de Manila, que daba preferencia a la protección de la capital. Además del diseño de un plan general de defensa, las acciones de la Escuadra de Asia fueron de dos tipos: de escolta armada del galeón de Manila, en toda su travesía o en parte de ella —un fenómeno este, el de la protección de la Armada al comercio, que aunque habitual en la Carrera de Indias, era rigurosamente nuevo en la de Acapulco—, y las operaciones propiamente bélicas.

Las acciones de guerra se limitaron a la vigilancia de Macao y de la costa de Cantón, con objeto de entorpecer los movimientos de los barcos británicos, tanto mercantes como de guerra. La primera se produjo en enero de 1799, cuando, enterado de la presencia de un convoy inglés, Ignacio María de Álava se adentró con cuatro buques españoles (el *Europa* y el *Montañés*, más la *Santa Lucía* y la *Fama*) y dos franceses en el delta del río de Cantón y, tras contratar como guías a dos prácticos chinos, consiguió poner en fuga a los tres navíos enemigos, para retornar a Cavite al mes siguiente. Como consecuencia de este encuentro, en abril del mismo año, en la segunda misión de guerra de la Escuadra de Asia, el navío *Europa* y la fragata *Fama* patrullaron las aguas frente a Macao, sospechando una posible presencia de barcos británicos en la región («un crucero en la costa de China con el fin de interceptar los buques ingleses que hacen aquel comercio y empiezan a llegar de la India a principios de mayo»), pero esta vez tales previsiones no llegaron a confirmarse. Por último, en 1802, conocedor de la firma de la paz de Amiens, envió con una fragata a Ventura de Barcáiztegui para anunciar en Macao el fin de las hostilidades y frenar de este modo una más que previsible conquista británica de la plaza portuguesa, que sin exageración puede decirse fue salvada una segunda vez —tras la famosa defensa de 1622— por una intervención española. Además, aunque solo se tratase de una acción ocasional, hay que mencionar un contacto más con China, que se produjo cuando los comerciantes españoles instalados en Cantón hubieron de ayudarle al rescate de los efectos de la urca *Ferroleña*, la cual, comisionada para adquirir trigo, naufragaría en aquellas costas en 1802, poco antes de que la escuadra emprendiera el regreso a España (24).

Con el regreso de la Escuadra de Asia, que zarpó rumbo a España el 11 de enero de 1803, las cosas quedaron como antes. Los galeones de Manila volvieron a constituirse en su propia armada, y las escuadras defensivas siguieron sin tener la continuidad deseada, con lo que quedó siempre para más adelante el sueño de la Armada de Galeras, que nunca existió en el sentido pleno de la expresión. En cualquier caso, en ese momento todo el océano Pacífico había dejado de disponer de armadas específicas —la Armada del Mar del Sur se había extinguido, en una fecha imprecisa, a mediados del siglo XVIII—, para dejar paso al auxilio eventual de unidades de la Armada expresa-

---

(24) LABORDA: *Viaje alrededor del globo...*, extractos del «Diario de Ocurrencias, 1797 a 1802» y del «Diario de Navegación de Manila a Cádiz», pp. 80-90 y 39-64, respectivamente, con el episodio de la *Ferroleña* en pp. 40-41.

mente destacadas a aquel ámbito en ocasiones concretas (25). En tales condiciones, como había sido la regla durante dos siglos (1565-1765), el comercio transpacífico supo protegerse a sí mismo hasta 1820, cuando los movimientos independentistas impidieron la llegada a los puertos americanos de las naves salidas de las Filipinas.

---

(25) PÉREZ-MALLAINA, Pablo Emilio, y TORRES RAMÍREZ, Bibiano: *La Armada del Mar del Sur*. Sevilla, 1987.



SECRETARÍA  
GENERAL  
TÉCNICA  
  
SUBDIRECCIÓN GENERAL  
DE PUBLICACIONES  
Y PATRIMONIO CULTURAL

