

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 apareciera 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
Marine- ría (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.