

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 anfibias 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 anfibias 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 anfibias británicas, 1700-1815», en GUIMERA RAVINA, A., y NÚÑEZ, J.M.^a (dirs.): *Guerra naval en el Revolución y el Imperio: bloqueos y operaciones anfibias, 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.^a (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 Crillón 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*, Crillón 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*.