



Universidad de Valladolid

Facultad de Filosofía y Letras

Grado en Historia

**La Real Armada en el siglo XVIII, el escudo colonial.
Génesis, estrategia, táctica y consolidación en las
aguas americanas.**

Víctor García Posadas

Tutor: José Manuel Serrano Álvarez

***Departamento de Historia Moderna, Contemporánea, América y
Periodismo***

Curso: 2022-2023

Resumen

La Armada española tiene su origen durante el siglo XVIII, gracias al nuevo panorama político con el cual se encontraron los primeros Borbones tras el Tratado de Utrecht de 1713. Este trabajo tiene como meta, el análisis de esta institución y su estrategia en su contexto americano. El análisis se centrará en la génesis y desarrollo de la Real Armada y su estrategia, táctica y desempeño en aguas americanas, analizando en este último punto, la aplicación práctica de la estrategia en la Guerra del Asiento y la Guerra de Independencia de las Trece Colonias. Por último, este estudio concluirá con una reflexión del papel esencial de la Armada para el sistema colonial español del siglo XVIII y su desarrollo.

Palabras clave

Armada española, estrategia, América, Guerra del Asiento, Guerra de las Trece Colonias, siglo XVIII.

Abstract

The Spanish Navy had its origins during the 18th century, thanks to the new political landscape that the first Bourbons encountered after the Treaty of Utrecht in 1713. This work aims to analyze this institution and its strategy in its American context. The analysis will focus on the genesis and development of the Real Armada and its strategy, tactics, and performance in American waters. In this last point, it will examine the practical application of the strategy in the War of Jenkins' Ear and the War of Independence of the Thirteen Colonies. Finally, this study will conclude with a reflection on the essential role of the Armada for the Spanish colonial system of the 18th century and its development.

Keywords

Spanish Armada, strategy, America, War of Jenkins' Ear, War of the Thirteen Colonies, 18th century.

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN	3
1. CONTEXTO HISTÓRICO, LOS MARES Y EL COMERCIO MARÍTIMO EN EL SIGLO XVIII	3
1.1 Las potencias nacidas del Tratado de Utrecht y la carrera armamentística naval por la hegemonía de los mares.	4
1.2 Las Américas y las principales rutas comerciales hacia Europa.	7
2. LA ARMADA ESPAÑOLA DEL SIGLO XVIII. EL NACIMIENTO DE LA REAL ARMADA	9
2.1 Estado de inicios de siglo de la Armada. El paso de las armadas a la Real Armada.	10
2.2 Los hombres de mar y Reformas de la Real Armada: cuerpos profesionales, reconstrucción, avances e ideas ilustradas en la Real Armada.	12
2.2.1 La etapa de José Patiño (1717-1736).	13
2.2.2 La creación del Almirantazgo y el Marqués de la Ensenada (1737-1754).	15
2.2.3. La construcción naval en el siglo XVIII.	17
3. LA ESTRATEGIA Y TÁCTICA NAVAL DE LA REAL ARMADA EN AMÉRICA. SU EVOLUCIÓN DURANTE EL SIGLO XVIII. DE LA ESTRATEGIA INDIRECTA A LA OFENSIVA DE LA ÚLTIMA DÉCADA.	20
3.1 La estrategia indirecta de la Real Armada y su papel esencial en América.	21
3.2 Táctica naval en el siglo XVIII. El talón de Aquiles de la Real Armada.	26
4. LOS PRINCIPALES ENEMIGOS DE LA MONARQUÍA EN EL MAR EN LA DEL SIGLO XVIII. GRAN BRETAÑA, EL CORSO Y LA PIRATERÍA.	28
4.1 Gran Bretaña, el gran adversario naval de la Monarquía. La Royal Navy.	29
4.2 El corso y la piratería, el enemigo del comercio con los territorios de ultramar.	32
5. GUERRAS DEFENSIVAS Y OFENSIVAS: LA GUERRA DEL ASIENTO (1739-1748) Y LA GUERRA DE INDEPENDENCIA ESTADOUNIDENSE (1776-1783)	32
5.1 La Guerra del Asiento. Génesis de la estrategia defensiva española.	33
5.2 La Guerra de Independencia Estadounidense. La culminación estratégica naval española.	36
CONCLUSIONES	38
BIBLIOGRAFÍA	39
ANEXOS	43

INTRODUCCIÓN¹

El objeto de este estudio es analizar la génesis y articulación de la Real Armada del siglo XVIII, y, las estrategias y tácticas utilizadas en las aguas y territorios coloniales.

El objetivo fundamental de este análisis no es otro que el de enfatizar el proceso de reconstrucción y consolidación de la Armada tras la Guerra de Sucesión, la importancia del papel de la marina de guerra en la defensa de América a lo largo del siglo XVIII y la necesidad de la misma tanto para el funcionamiento del sistema imperial español como para su mantenimiento ante el resto de las potencias europeas. Para ello se hará un análisis histórico, institucional, político-militar y estratégico de estas cuestiones sobre la Real Armada .

La metodología aplicada en este trabajo ha sido la siguiente: la lectura de monografías de tipo general sobre la Real Armada durante el siglo XVIII y la Royal Navy, artículos sobre contextos más específicos de índole variada (política, economía, construcción naval, conflictos), cuadernos monográficos y números de la Revista de Historia Naval de la Armada española, el uso de fuentes primarias, provenientes de los fondos digitalizados del Archivo General de Simancas, Archivo General de Indias y del Archivo General e Histórico de Defensa mediante el uso de PARES y la consulta de la web de todoababor.es.

1. CONTEXTO HISTÓRICO, LOS MARES Y EL COMERCIO MARÍTIMO EN EL SIGLO XVIII.

Como comienzo para este trabajo es necesario poner en contexto la situación que se vivía en Europa, y, por ende, en América, para entender los sistemas que llevaron a la formación de los hechos que se pretenden estudiar, la formación de la Real Armada a principios del siglo XVIII y su papel estratégico en los territorios americanos durante los conflictos que se dan desde 1739 a 1783.

¹ El estilo de notas a pie de pagina y referencias bibliográficas se hará en función del sistema de citas y referencias de la Revista de Indias.

Los hechos acontecidos en Europa son esenciales para entender la formación de la Real Armada, ya que tenemos dos grandes contextos acontecidos en Europa, la Guerra de Sucesión española de 1701 y el Tratado de Utrecht de 1713. de los mares, rutas comerciales y equilibrio militar naval en Europa. Dicha transformación llevaría a una reforma de las armadas navales de la Monarquía, ya que tanto los avances armamentísticos como los procesos políticos que se llevarían a cabo a principios del siglo XVIII en Europa forzarían un cambio en el método, estrategia y organización de las flotas navales, sobre todo en el caso de Gran Bretaña, Francia y España². Estos tres estados tienen un interés, ya sea más continental, más centrado en el ultramar o una mezcla de ambas, de controlar los mares, ya que estos eran la autopista tanto del comercio mundial como del continental, y por ello, un medio esencial de controlar y defender. Este hecho lo apuntaban algunos contemporáneos de la época, como es el caso de Daniel Defoe (autor de la novela “*Las aventuras de Robinson Crusoe*”)³, el cual, resalta ese papel esencial del control de los mares para las potencias del viejo continente.

Bajo este nuevo contexto internacional, los Borbones españoles intentarán retomar el poder que una vez se tuvo en época de los Austrias en los mares, y que, pese a tener aún posesiones de importancia como las de Hispanoamérica o las Filipinas, los monarcas tuvieron en mente, al menos en un principio, la recuperación de ciertas posesiones perdidas con él en el mencionado Tratado de Utrecht.

1.1 Las potencias nacidas del Tratado de Utrecht y la carrera armamentística naval por la hegemonía de los mares.

El Tratado de Utrecht de 1713 nos sitúa en un contexto en el que el orden establecido en siglos anteriores ha cambiado de forma definitiva, ya que este será la columna vertebradora de tanto el nuevo status quo, como de los conflictos que poblarán este siglo.

² Cepeda Gómez, 2005: 449-451

³ “*ser dueños del poder marítimo representaba serlo de todo el poder y de todo el comercio en .Europa*” Lynn, 2000: 150

Por un lado, tenemos a la gran potencia emergente en el siglo XVIII, Gran Bretaña, la cual, tras la Guerra de Sucesión consiguió una serie de logros esenciales para su consolidación y posterior expansión como la nueva potencia española la pérdida de Gibraltar ⁴, si no las concesiones de tipo económico que Gran Bretaña consiguió a partir de Utrecht. Este hecho lo especifica Morales Padrón “a Inglaterra le interesó más lo que podía conseguir después de Utrecht que lo que realmente obtuvo, porque Utrecht le dejó abiertas las posibilidades de agenciarse pretextos para declarar la guerra o infiltrarse lentamente en las posesiones hispanas y galas” ⁵. Debido a esto Gran Bretaña aunó todos sus esfuerzos en mantener un control cada vez mayor de los mares, tanto de los europeos como de las puertas de América y Asia, el atlántico y el pacífico, esto gracias a acosar las posesiones y líneas comerciales americanas mediante el uso de su marina y el uso del corso, pero de este tema hablaremos más adelante en otros apartados.

Por otro lado,⁶ tenemos a las potencias afectadas por este nuevo orden, España en concreto ya que ha salido de lo que se podría calificar como un conflicto civil entre dos bandos, el austriaco apoyado por Gran Bretaña y el borbónico apoyado por las políticas del Rey Sol Luis XIV de Francia, resultando este último vencedor como candidato al trono de España en la Guerra de Sucesión. España durante las primeras décadas del siglo XVIII intentó buscar su enfoque de nuevo en la política europea, el cual en primera instancia no pasó por una alianza entre familiares como llegó a ser en la década de los treinta. La primera opción para la Corona fueron otras dos líneas opuestas a la vía de París; Viena y Londres⁷.

Tras tantear e intentar establecer estas dos líneas, con su consecuente fracaso, España se dispuso a un acercamiento diplomático a París, consumándose este hecho en los “Pactos de Familia” y la alianza diplomática y militar con Francia⁸.

Cabe destacar la alianza con Austria, ya que, en su momento, fue considerada por los

⁴ Cepeda Gómez: 2005: 450.

⁵ Morales Padrón: 1-229.

⁶ Cepeda Gómez, 2005: 451.

⁷ Idem

⁸ Idem.

defensores del status quo de Utrecht, Francia e Inglaterra, como un peligro para su hegemonía, llegando estos a movilizar tres flotas y amenazando al monarca de España con intervenir tanto en la península como en las Indias. Este hecho fue propiciado por Ripperdá ⁹, el cual, con su viaje y misión a la capital austriaca, encendió las alarmas por todas las capitales de Europa. Ni Francia, ni Inglaterra iban a permitir que España y Austria dieran la vuelta al tablero que se había confeccionado en 1713 con el Tratado de Utrecht, exigiendo la península un papel relevante en la política europea de la época.

La respuesta a este intento de un eje Madrid-Viena en 1725 fue contundente, ya que, en 1727 se produjo el sitio de Gibraltar. Llegada la década de los 30 del siglo XVIII podemos observar, como el denominado “revisiónismo del Tratado de Utrecht”¹⁰ que la Monarquía había llevado a cabo casi desde su firma, comenzaba a dar sus frutos, ya que en las cortes de Inglaterra y Francia se consiguió hacer ver que la península no iba a aceptar ser relegada a un segundo plano. El problema es que esto se consiguió materializar en el escenario del Mediterráneo (ejemplo de esto fue el hecho de tener colocado en el trono de Sicilia a un hijo de Felipe V, Carlos de Borbón y futuro Carlos III), pero, la fachada del Atlántico, y por tanto la que competía a las Indias, quedó en manos de Inglaterra y los postulados de Utrecht.

Este hecho es esencial a la hora de entender la situación de la Real Armada a lo largo del siglo XVIII, y, sobre todo, en la escasez de medios con la que contó durante la Guerra del Asiento.

Por ende, nos encontramos con los dos protagonistas de la Guerra del Asiento en dos situaciones muy dispares, ya que, por un lado, tenemos a España, la cual durante las tres primeras décadas se centró en recuperar su prestigio como potencia, y, en mantener sus posesiones europeas (sobre todo las de Italia). Por el otro lado tenemos a la potencia

⁹ Ripperdá fue un diplomático y ministro. Ante todo se dedicó a la conducta de la política exterior, a la que debía su encumbramiento: convenció a los Reyes que pronto estaría en condiciones de conseguir los matrimonios austriacos y una declaración de guerra del Emperador contra Francia. Si bien semejantes aseveraciones consolidaban su poder, la inminente llegada de un embajador imperial podía hacer patente que la coyuntura era muy distinta a la que pintaba. Por tanto, se afanó por dividir a los adversarios de España. Sin dejar de entretener a los embajadores de Inglaterra y de Holanda con la esperanza de resolver pacíficamente los problemas comerciales en litigio o el asunto de Gibraltar, el duque se esforzaba por separar a Francia de sus aliados de Hannover. Extracto sacado de *Juan Guillermo de Ripperdá y Diest*, s. f. <https://dbe.rah.es/biografias/4421/juan-guillermo-de-ripperda-y-diest>

¹⁰ Cepeda Gómez, 2005: 452

emergente de Utrecht, Inglaterra, la cual una vez adquirida su posición estratégica en Gibraltar, aceptó el papel de España en el Mediterráneo, pero no dejó de vislumbrar su principal objetivo, el comercio atlántico y las Indias occidentales. A su vez la Monarquía de los borbones españoles no cesó en su ambición por recuperar el prestigio internacional, el cambiar las relaciones de sometimiento del Tratado de Utrecht, como son: la cuestión del Asiento de Negros, la influencia comercial inglesa en los territorios caribeños o de la zona del Río de la Plata, la cuestión de Gibraltar y Menorca y los entrometimientos de Inglaterra en las políticas dinásticas en el Mediterráneo¹¹.

En resumidas cuentas, los hechos políticos acontecidos durante el primer cuarto del siglo XVIII, son esenciales a la hora de entender los dos puntos esenciales de este trabajo, que son: La Armada y su creación por José Patiño, y los conflictos en América, como la Guerra del Asiento o la Guerra de Independencia Norteamericana. Siendo la Guerra de la Oreja de Jenkins la “catarsis” de la Armada, consiguiendo así la mejoría que se ve desde el 1748 hasta finales de siglo, convirtiéndose en una de las tres potencias navales europeas, que junto a la alianza con Francia mediante los “Pactos de Familia” se habían unido militarmente dos de las tres mayores marinas del mundo. Este cenit acabaría con la fatídica batalla de Trafalgar de 1805, en la que la Armada quedaría seriamente tocada e inhabilitada para reaccionar a los consecuentes problemas que el siglo XIX tendría reservados a España.

1.2 Las Américas y las principales rutas comerciales hacia Europa.

Como ya se ha mencionado con anterioridad, el eje fundamental del tratado de Utrecht con respecto a los intereses ingleses fue la hegemonía de los mares y el comercio del Atlántico, lo que inevitablemente repercutía en las rutas comerciales de la Monarquía Hispánica en América y concretamente en el Caribe. Por ello antes de seguir abordando los siguientes puntos como la conformación de la Real Armada, los enemigos de España o el conflicto de la Guerra del Asiento en sí, es importante dibujar parcialmente como eran las rutas comerciales en América hasta Europa. Ya que, resulta esencial para entender la doctrina naval inglesa y la forma en la que respondió España a esta misma.

¹¹ Guimerá Ravina, Chaline, (2022)

Durante el reinado de la dinastía de los Habsburgo, España empleó un sistema de flotas para la defensa y transporte de mercancías provenientes de estas rutas marítimas, las cuales todas confluían en el puerto de Sevilla en su ida y su vuelta. En si el sistema de los Austria era esencialmente mercantilista, ya que cuyo objetivo principal era la entrada de los metales preciosos que en las Indias se encontraban, y a su vez, evitar la fuga de estos a los mercados extranjeros, en resumidas cuentas, su principal opción era centralizar y monopolizar las rutas¹². Pero llegado el siglo XVIII y debido al cambio de dinastía y juntado al deseo de reformar este aspecto para defenderse de los intereses ingleses, todo este ámbito cambiaría o al menos, se intentaría reformar.

Para ellos nos centraremos en la primera etapa de reforma, la cual la podemos situar en el marco cronológico que pretende abordar este trabajo, es decir, desde Utrecht en 1713 , hasta el fin de la Guerra del Asiento en 1748. La primera etapa fue desde la llegada de Felipe V hasta el fin de la Guerra del Asiento y la paz con Inglaterra. A partir de ese momento el sistema de flotas y ferias manifestó un declive notable y definitivo, debido a la irregularidad con la que llegaban las mismas, y junto al escaso volumen que transportaban de vuelta a la península, esto culminó cuando en 1765, con el Decreto del 16 de octubre abre el comercio de las islas del Caribe a todos los puertos de España¹³, sentando así la apertura del comercio y el fin del monopolio de las flotas y ferias de Cádiz y Sevilla.

Las rutas comerciales¹⁴ con América en el siglo XVIII eran esenciales para la estructura de la Monarquía, debido a los materiales, recursos y productos que de ahí se conseguían o pasaban por sus aguas. Estas rutas eran el objetivo de Inglaterra, ya que proporcionaban una serie de recursos y beneficios vitales a España, los cuales ellos querían explotar y asegurar. Las rutas que partían hacia Europa confluían todas en el Caribe, por lo tanto, no es de extrañar que en el culmen de la política naval inglesa se decidiese atacar este

¹² de Prada, 1968: 197-241.

¹³ Idem.

¹⁴ Estas rutas comerciales oceanicas estaban divididas en dos flotas, las cuales partiendo desde España de forma anual con destino a Veracruz y a Portobelo. Esta última era la llamada flota de los galeones o de Tierra Firme. Por lo tanto el Caribe quedaba como el centro neurálgico del comercio colonial. Serrano Álvarez, 2002: 59.

mar y sus islas con el fin de acabar con el comercio español en esas aguas, ya que, era la puerta hacia Europa y que conectaba la ruta española al Pacífico¹⁵. Esta ruta del Pacífico era la máxima expresión del monopolio español en las rutas transpacíficas, este monopolio se materializaba con el Galeón de Manila, el cual podía dar más ganancias que el comercio atlántico, pero resultaba siempre una empresa más arriesgada¹⁶. Este galeón llegaba de nuevo a Acapulco donde se celebraba la feria de Acapulco, enviando las mercancías sobrantes a Ciudad de México, significando un potente aliciente económico en la zona caribeña a parte de la pacífica¹⁷.

2. LA ARMADA ESPAÑOLA DEL SIGLO XVIII. EL NACIMIENTO DE LA REAL ARMADA.

El eje principal de este trabajo es la Armada española, en concreto su papel en el América, pero es esencial entender que llevó al nacimiento de esa Real Armada, que con tan poco pudo hacer frente a uno de los contingentes navales más potentes de todos los tiempos y conseguir una gran victoria frente al mismo. Entre los nombres que veremos en este proceso cabe destacar a Alberoni, Patiño, Campillo o Ensenada. Estos hombres moldearon la Real Armada en diferentes direcciones y según su criterio propio, pero nunca se conseguiría converger en un plan común para la misma, siendo este uno de los mayores problemas de lo que fue la Real Armada en el siglo XVIII. Esto explica en parte el problema que se vio en las Indias entre finales de la tercera y la cuarta década del siglo. La importancia de la Armada es clave para entender el juego político y el desarrollo de los conflictos derivados del mismo, ya que es la pieza fundamental que mantuvo en pie a la Corona durante el siglo XVIII pese a su precario estado inicial.

Lo primero y más esencial que cabe destacar sobre la Real Armada, es que durante las primeras cuatro décadas del siglo XVIII estuvo orientada a ser una marina mediterránea y continental, el foco principal era Italia y Europa en general, por lo tanto, la fachada del Atlántico y el Caribe se dejaron muy desprotegidas. Lo segundo es primordial entender que

¹⁵ Cervera Jiménez, 2020: 83

¹⁶ Cervera Jiménez, 2020: 84

¹⁷ Idem.

hay una gran reforma del arma naval de la Monarquía¹⁸, ya que cambia estructuralmente en su totalidad, en consonancia con los cambios que venían dándose en Europa en general, ya que se pudo ver una gran influencia de las ideas ilustradas que ya florecían en el viejo continente. El tercer aspecto es que la Monarquía estaba al tanto de lo que estaba ocurriendo con la Royal Navy¹⁹ y su acelerado aumento de tamaño, de ahí la importancia que le quiso dar la Corona al arma naval²⁰. Aun así, la Armada fue modificada según los diseños de diferentes personalidades provenientes de los hombres de mar que dirigieron desde su cartera ministerial el destino de la recién formada Real Armada.

Una vez matizado estos aspectos generales sobre la Armada, es necesario pasar a su nacimiento con el comienzo de la dinastía de los Borbón en España. En esta sección se verá un resumen del siglo XVIII, poniendo más énfasis en las partes que atañen al tema principal del trabajo, los conflictos en América de la marina de guerra española, pero es esencial ver los precedentes y las consecuencias de esa etapa para así, entender la importancia de la misma.

2.1 Estado de inicios de siglo de la Armada. El paso de las armadas a la Real Armada.

En contexto nos situamos en el comienzo del reinado de Felipe V y la firma del Tratado de Utrecht en 1713. La fuerza naval española, la cual antes fue temida en época de los primeros Austrias, en época de Carlos II no era ni la sombra de lo que una vez consiguió ser²¹, significando la Guerra de Sucesión, el fin de la misma. Partiendo de este pretexto tan precario, Felipe V y sus ministros se dispondrán a recuperar desde cero aquel esplendor naval. A parte el arma naval, contaba con una estructura típica de los primeros años de la Edad Moderna, un sistema de armadas con propósitos y destinos independientes entre sí.

El Rey Felipe V dispuso al llegar al trono de las siguientes fuerzas navales, las cuales

¹⁹ Guimerá Ravina, Chaline, (2022).

²⁰ La Corona gastó cientos de millones de reales entre 1714 y 1808 con la sola intención de seguir la carrera armamentística que había iniciado la Royal Navy a partir del siglo XVIII, y, que inevitablemente sería destrozada con la batalla de Trafalgar. Ferrer de Couto, 1854.

²¹ Monroy: 2019: 4-8.

eran muy numerosas y en una situación realmente precaria²².

- La Armada Real del Océano, encargada de la defensa de la península.²³
- La Armada de Galeras, obsoleta tecnológicamente y usada para operaciones en el Mediterráneo.
- La Armada de las Cuatro Villas y Guipúzcoa, encargada de proteger los puertos del Cantábrico.
- Pequeñas fuerzas navales en Nápoles y Sicilia
- La Armada de Barlovento, cuyo propósito era el de proteger la zona de las Antillas y el golfo de México. Su base estaba en el puerto de Veracruz.
- La Armada del Mar del Sur, su área de operaciones era la fachada andina de Hispanoamérica. Su puerto se situaba en El Callao.
- La Armada de la Avería, a parte de su estado precario²⁴, cosa que compartía con sus armadas hermanas, esta tenía una dificultad añadida, y era su financiación mediante el impuesto de la avería²⁵
- Tampoco existían un gran número de embarcaciones menores dedicados a combatir el contrabando que asolaba las aguas del Caribe en particular. Se estipula que había dos dedicados a esta tarea, uno en Cartagena de Indias y el otro en Portobelo²⁶.

En total se podía estimar que la cantidad de buques no pasaba de las siguientes cantidades en el año 1702²⁷:

- Más de diecisiete galeones
- Ocho fragatas
- Siete galeras

En cambio, la Royal Navy se estipulaba que, en época del comienzo de la Guerra de Sucesión,

²² Según Rodríguez Casado «la Corona tenía casi tantas Marinas como reinos». Cepeda Gómez, 2005: 455.

²³ Idem.

²⁴ La mayoría de armadas se encontraban en un estado totalmente precario, no pasando en su gran mayoría de la docena de barcos, los cuales estaban en un estado de revista pésimo y peor tripulados.

²⁵ El impuesto de la avería, era un impuesto el cual pagaban los comerciantes interesados en proteger los cargamentos durante un viaje atlántico. Cepeda Gómez, 2005: 455.

²⁶ Cepeda Gómez, 2005: 457.

²⁷ Guimerá Ravina, Chaline, 2022: 371.

1702, podía llegar a alinear una fuerza naval compuesta por 130 navíos y 45 fragatas²⁸.

La Marina Real francesa contaba con una capacidad de alinear 114 navíos y 26 fragatas para ese mismo año²⁹.

Existe la curiosidad y la prueba fehaciente del mal estado de las fuerzas navales nada más ascender al trono Felipe V, que, en un traslado marítimo desde Barcelona hasta Nápoles para su pacificación en el año 1702, lo hizo a bordo de un buque de guerra francés al mando del almirante D'Estrées, dado el pésimo estado en el que se encontraban los buques españoles en ese momento³⁰.

Llegado el final de la Guerra de Sucesión y el Tratado de Utrecht de 1713, se comenzó a esbozar lo que se convirtió en la Real Armada. Mediante una Cedula Real el 21 de febrero de 1714, se unifican todas las escuadras y flotas existentes con excepción de la Armada de Barlovento y de Galeras³¹. A su vez se gestó en el último año de la Guerra de Sucesión, cuando se pone sobre la mesa la creación de la Secretaría de Estado de Marina³².

2.2 Los hombres de mar y Reformas de la Real Armada: cuerpos profesionales, reconstrucción, avances e ideas ilustradas en la Real Armada.

Una vez se unieron las armadas en la nueva Real Armada, denominada en la Cedula Real del 21 de febrero de 1714³³ como «el conjunto de la fuerza naval a cargo de la Corona» con las mencionadas excepciones de las armadas de Barlovento y Galeras. Se dispuso con la ardua tarea de reformar y reconstruir las fuerzas navales de la Corona y que consiguió en gran parte, ya que a finales del siglo XVIII la Real Armada era una fuerza marítima notable y reconocida por la propia Royal Navy.

²⁸ Guimerá Ravina, Chaline, 2022: 371.

²⁹ Idem, p371.

³⁰ De Canales. Obrero. 2006: 46.

³¹ La Real Armada comenzó a gestarse en realidad durante el 1708, cuando Felipe V forma una Junta para abordar el problema naval de España durante la Guerra de Sucesión. Cepeda Gómez, 2005: 457. Merino Navarro, 1981:18.

³² Este organismo será el que vertebró la reconstrucción y reorganización según los postulados ilustrados de la época de la fuerza naval española, en ese momento ya renombrada como la Real Armada.

³³ De Canales. Obrero. 2006: 4

Para esto se recurrirá a una serie de hombres de mar cuya labor sería la de conformar una marina de guerra a la altura de los valedores del status quo de Utrecht, Francia e Inglaterra. El primero de estos hombres de mar elegido por Felipe V sería D. José Merino, nombrado Intendente general de Marina en 1717³⁴. El siguiente gran punto de reforma sería el establecimiento entre 1724 y 1726 de los departamentos marítimos y en 1737 la institución del almirantazgo³⁵, el cual será usado por Ensenada para las consecuentes transformaciones de la Armada. Otro punto esencial será el de potenciar los astilleros, en concreto el de la Habana y Guarnizo.

El orden en el que se expondrán las reformas irá de la mano con los hombres de mar que las aplicaron, es decir se comenzará con la etapa de Patiño, se seguirá con Campillo y se acabará con la llegada de Ensenada y sus intentos de reformar por completo la Armada.

2.2.1 La etapa de José Patiño (1717-1736).

Comenzamos con las reformas de Patiño, el cual se encargará de cimentar la estructura administrativa, organizativa y jerárquica de la Real Armada, en definitiva, de crearla. José Patiño y Rosales fue nombrado en 1717 como Intendente general de la Armada y en 1726 sería nombrado secretario de Marina e Indias, poco después sería nombrado de Hacienda también³⁶. Patiño estaba encargado sobre todo de la construcción de nuevos barcos y consecuentemente de dotar de un tamaño considerable y notable a la Real Armada, pero también era consciente de los demás problemas de los cuales adolecía la fuerza naval española, uno de ellos la oficialidad. Para ellos en 1717 se promulgan dos medidas que pretenden atajar ese problema de raíz: se divulgan las nuevas ordenanzas para el nuevo cuerpo de oficiales, y se funda la academia naval de cadetes, la Real Academia y Compañía de Guardias Marinas³⁷. A su vez promulgó la primera normativa para el cuerpo de oficiales de la Real Armada, era de carácter

³⁴ Merino Navarro, 1981: 18.

³⁵ El modelo de almirantazgo de la Real Armada, impuesto en 1737 era un calco exacto del inglés, cosa normal ya que eran la potencia naval por excelencia.

³⁶ Canales. Obrero, 2005: 5.

³⁷ En esta academia es donde se formaron y se forman los cadetes de la Armada. Se trataba de una institución en la que aprendían geometría, trigonometría, cosmografía, náutica, maniobra y fortificación militar. A su vez se requerían unos conocimientos mínimos a pesar de sus altas expectativas, estos requisitos eran: leer y escribir, tener entre catorce y dieciséis años y ser hidalgo o hijo de capitán. Guimerá Ravina, Chaline, 2022: 161-162.

provisional, y en esta se impuso la nueva jerarquía de la Armada. El 20 de febrero y el 28 de abril por medio de Reales Ordenes se organizaron respectivamente los Batallones de Marina (futura infantería de Marina) y de Artillería³⁸. En el año 1724, Patiño crea los Departamentos Marítimos del Norte, Mediodía y Levante, con sedes en Ferrol, Cádiz y Cartagena³⁹. En estos departamentos se encontraban los arsenales, y en cada arsenal se podía encontrar un astillero⁴⁰. Dentro de las competencias de Patiño, se encontraban las forestales para la construcción naval, como él mismo remarca al ser nombrado Intendente General de la Marina en 1717:

“...siendo igualmente de su cuidado la conservación de montes y plantíos cercanos a las costas destinados hasta ahora a este servicio, y la plantificación de los árboles para que cuando sea menester se corten, ó ya sea para construcción de bajeles, ó ya para carenas, en cuya consecuencia deberá pedir y tomar desde luego individual noticia de todos los que se hallaren capaces de servir a estos fines, con distinción de los que hubieren en mis montes realengos ó de particulares y sus distancias á los astilleros donde yo mandaré construir las fábricas, con lo demás que mira á la mayor comodidad y beneficio en su conducción”⁴¹.

Dentro de los astilleros cabe destacar uno de significativa importancia y relevancia para las guerras en América, el astillero de la Habana⁴², habiendo dos, un primer astillero en 1722 a 1735⁴³ y posteriormente convertido en arsenal de 1736 a 1762⁴⁴, el cual, junto a los astilleros del Ferrol, Cádiz y Cartagena, se convirtió en uno de los centros neurálgicos de la construcción naval de la Monarquía española. En 1723 publicó las llamadas *Ordenanza de Arsenales*⁴⁵, que delimitó el marco legal para la construcción y funcionamiento de todos los arsenales que se realizasen y formando parte esencial de los departamentos navales. En 1724 Patiño reitera en la idea de una construcción naval en España:

³⁸ Canales. Obrero, 2005: 6.

³⁹ Cada base tenía sus áreas de trabajo, el Ferrol desde la frontera con Francia hasta Portugal, Cádiz desde Portugal hasta Almería junto con las Canarias, y Cartagena desde Murcia hasta la frontera francesa contando las Baleares. Merino Navarro, 1981: 25.

⁴⁰ Merino Navarro, 1981: 27.

⁴¹ Martínez González, 2013: 6

⁴² El astillero y el arsenal de la Habana tuvo un gran potencial al reformar la Armada y ponerla al nivel de la fuerza naval inglesa. Según Serrano Álvarez, fue el primer lugar donde se implantó el sistema de construcción con comisarios de marina e intendentes, alejándose de las intrigas palaciegas, y centrándose en dar un giro a la política naval. Serrano Álvarez, 2011:301.

⁴³ Patiño envió a José del Campillo para evaluar las posibilidades de que la Habana se convirtiera en el principal arsenal para la Armada en América. Con su favorable informe se puso en marcha las obras para el futuro astillero. Monroy, 2019: 39.

⁴⁴ Rodríguez, 2020: 316-317.

⁴⁵ Martínez González, 2013: 8-9

"...porque lo de comprar vageles en Olanda, Genova o Francia, o mandarlos fabricar en Payses extranjeros, tienen todos los mismos inconvenientes que se encuentran en los que se construyen en los parages de España separados de los Departamentos"⁴⁶.

Siguiendo esta idea de la construcción naval, Patiño indica como se deben disponer las fábricas de los astilleros:

"sus fábricas donde tienen establecidos departamentos de Marina, y no en partes distantes", ya que "es regla asentada que siempre ha de haber de repuesto el número completo de pertrechos que corresponde al de los vageles para que manteniéndose siempre el repuesto en el mismo estado se afianze la infalible existencia de materiales para la sucesiva continuación de la fábrica de los navios que se fueren construyendo, y para la carena y sustitución de los ya construidos para cuando necesitasen de reparos o se perdiesen"⁴⁷.

Siguiendo con las reformas de Patiño, se dividió la fuerza naval de la Península en tres escuadras, cada una asignada a uno de los departamentos peninsulares. Por último, Patiño estableció los pabellones o banderas de popa de los buques de guerra pertenecientes a la Real Armada, siendo la oficial blanca con el escudo real, y sus respectivas variaciones según el departamento al cual perteneciera el buque. Moriría en el 1736 dejando el puesto de Intendente General de Marina y Secretario de Estado, Hacienda, Marina e Indias.

2.2.2 La creación del Almirantazgo y el Marqués de la Ensenada (1737-1754)

Con la muerte de José Patiño, quedaba terminada la primera etapa de la consolidación de la Real Armada, consiguiendo levantar de donde no había nada, una institución con una buena base, una estructura sólida y unas escuadras bastante notables. Aun así, la Armada distaba mucho de sus hermanas europeas, tanto de la Royal Navy como de la Marina Real francesa.

La labor del Almirantazgo era la de tener un cuerpo y órgano rector de la Armada y de cualquier asunto naval, con el fin último de modernizar la institución y de aumentar la

⁴⁶ Fernández-Turégano, 1998: 64

⁴⁷ Idem.

profesionalización de las fuerzas navales españolas. El título máximo de este órgano recayó en el infante Felipe, pero quien sería el cerebro tras esta institución sería el Marqués de la Ensenada⁴⁸, nombrado en 1737 Intendente de Marina y a la muerte del sucesor de Patiño, Campillo en 1743, asume el cargo de Secretario General de las cuatro carteras de este último, Guerra, Hacienda, Marina e Indias.

El primer periodo de este Almirantazgo es esencial, ya que recae en la franja cronológica donde se sitúa la Guerra del Asiento, en esta guerra se vio como el sistema de flotas y galeones quedó totalmente obsoleto, a partir de esto se comenzó a implantar los llamados navíos sueltos. Quedando patente que la Guerra del Asiento fue una catarsis para la modernización definitiva de la Real Armada. Otra de las reformas que acometió el Almirantazgo con respecto a la modernización de la Real Armada fue el de asegurar de manera certera la profesionalización del cuerpo de oficiales de la Armada. Para ello se realizaron una serie de informes, llamados informes reservados⁴⁹, los cuales servían para la evaluación de los oficiales. En el primer año del Almirantazgo se aplicaron medidas como el apartado del servicio activo a ancianos o con mala salud, la aplicación de la vía reservada como método de comunicación de las órdenes, y un estricto código de conducta entre las jerarquías de los diferentes cuerpos de la Armada. Esta etapa que duraría hasta la paz con Inglaterra en 1748 culmina con la publicación de las llamadas *Ordenanzas de Su Majestad para el gobierno militar, político y económico de su Armada Naval*⁵⁰ por parte del Marqués de Ensenada. La concepción del Almirantazgo era dar más libertad de actuación a los componentes navales, pero se regía por una Junta Naval formada por el marqués de Mari, Francisco Cornejo y Rodrigo de Torres⁵¹.

El proyecto de Ensenada seguirá adelante con la intención de igualar los números ingleses, incluso llegando a elaborar operaciones de obtención de planos y constructores ingleses, con el fin de imitar el modelo inglés de construcción naval. Esta nueva fase de reforma de la Real Armada estará fundamentada por tres pilares; *La Ordenanza de Montes de*

⁴⁸ Guimerá Ravina, Chaline, 2022: 165.

⁴⁹ Guimerá Ravina, Chaline, 2022:167.

⁵⁰ En estas ordenanzas se cimentaron los pilares para la conformación de la institución, tanto delimitaciones de rangos, regularizó los informes de evaluación para los oficiales, así como una serie de ordenanzas para los Guardamarinas, su comportamiento, su formación teórica y práctica. Esta última dividida en dos, práctica en fragata y práctica de campaña. Ibidem, p169.

⁵¹ Serrano Álvarez, 2016: 363.

1748, con el único objetivo de reservar para la Real Armada las maderas aptas para la construcción de navíos. la creación del Colegio de Cirujanos de Cádiz a finales del 1748. Por ultimo las ya mencionadas *Ordenanzas de Su Majestad para el gobierno militar, político y económico de su Armada Naval* en las que citando sus preliminares se describen así:

“Considerando lo conveniente que es se reduzcan a un Cuerpo todas las Ordenanzas, Reglamentos y Ordenes expedidas hasta ahora para régimen de mi Armada Naval, para que por este medio lleguen mas fácilmente a noticia de todos, y se a uniforme en la Marina la observancia, y practica de unas mismas reglas, que afiancen el acierto de mi servicio...”⁵²

Después de esto se encargó de conseguir hacer realidad su ambicioso proyecto naval, mediante la puesta a punto de los arsenales y astilleros, con la ayuda de Jorge Juan o Antonio de Ulloa que se encargaron de conocer el funcionamiento de los astilleros europeos. El plan de Ensenada fue descubierto por Gran Bretaña, haciendo que el embajador inglés Keene junto con Ricardo Wall se juntaran para propiciar su caída en desgracia a ojos de Fernando VI.

La figura de Ensenada fue clave para la confección no solo de la Real Armada, si no de la estrategia naval en el ámbito colonial. El entendió tan bien que se necesitaba una marina de guerra nutrida para disuadir al enemigo, como el asegurar las líneas comerciales con américa para proteger la principal fuente financiera de la Corona⁵³. Su proyecto siguió en marcha durante el reinado de Carlos III, realizándose en la última década del siglo XVIII.

2.2.3. La construcción naval en el siglo XVIII.

Como ya se ha mencionado con anterioridad, la fuerza naval española a principios de siglo era completamente irrisoria, a la par que anticuada. Si bien se conoce que a principios de 1700 había construidos los navíos Concepción y Trinidad, con 96 cañones cada uno⁵⁴. Lo que evidencia que los astilleros españoles de la época tenían la capacidad de producir buques de un gran tamaño a principios de siglo.

⁵² *Ordenanzas de su Magestad para su Real Armada*, 1748.

⁵³ Guimerá Ravina, Chaline, (2022), p358-359

⁵⁴ Merino Navarro, 1981: 274

Pero a lo largo del siglo XVIII, podemos observar un gran crecimiento en la flota, ya que, gracias a la gestión de José Patiño, dio los resultados más deseados por parte de los miembros de la Armada y la Corona, ya que fue él quien reanudó la construcción del astillero de Guarnizo en 1723 y en 1724 el astillero de la Habana, y mandó construir el primer navío en Puntales, Cádiz, en el año 1729. Esto trajo consigo que, llegando al comienzo de la Guerra del Asiento en 1737, se contaba en la Armada con solo 32 navíos y 16 fragatas. Una fuerza naval combativa sorprendentemente pobre para la gran proeza defensiva que se consiguió anotar la Real Armada a la enorme flota del almirante Vernon⁵⁵.

Posterior a la Guerra del Asiento se puede observar un cambio de ritmo y rumbo con respecto a la construcción naval, ya que, a lo largo del siglo XVIII, pero, sobre todo, después de la segunda mitad de siglo se puede observar un aumento significativo en la elaboración de buques, llegando a haberse construido a final de siglo, año 1799, un total de 598 unidades, de las cuales 229 fueron navíos⁵⁶ y 369 embarcaciones de diferente clase⁵⁷. Durante el siglo XVIII nace un nuevo tipo de navío, el denominado navío de línea, el más característico de esta época dada su utilidad, potencia y eficiencia⁵⁸.

Dentro de la construcción naval española del siglo XVIII podemos dividir tres periodos esenciales, delimitados por el método de construcción de los buques, entre los cuales encontramos el método a la española, a la inglesa y a la francesa⁵⁹. El periodo a la española se puede considerar que va desde principios de siglo hasta el 1748. Sus mayores exponentes fue el marino e ingeniero naval Antonio de Gaztañeta y los constructores franceses Ciprian Austrán y Juan Pedro Boyer⁶⁰. Siendo el navío más significativo de esta etapa el navío denominado *Real Felipe*. Gaztañeta, sus métodos⁶¹ y sus diseños fueron la mayor fuente de

⁵⁵ Guimerá Ravina, Chaline, 2022: 362-369

⁵⁶ En el siglo XVIII se denomina navío a una embarcación en razón al “*porte*”, es decir, el número de cañones que disponía la embarcación. A partir de los 60 a 64 cañones se denominaba que la embarcación era un navío, llegando a tener más de 100 cañones. Canales. Obrero, 2005: 12.

⁵⁷ Entre los 369 podemos encontrar embarcaciones como fragatas, corbetas, bergantines, goletas, jabeques, bombardas, misticos, urcas o paquebotes. Idem, p13.

⁵⁸ El navío de línea se denomina así debido a la forma de uso, el cual consistía en combatir en línea con el buque contrincante. y Antón, 1999: 38.

⁵⁹ Este método según Cepeda Gómez, pasa de ser originalmente francés a combinarse con la manera española, llegando a una síntesis de ambos métodos. En gran parte gracias al Cuerpo de Ingenieros español, el cual contaba con una gran experiencia a la hora de atesorar y discutir los conocimientos adquiridos de las diferentes etapas.

⁶⁰ Canales Obrero, 2005: 22. Guimerá Ravina, Chaline, 2022: 377.

⁶¹ Estos métodos se encuentran recogidos en sus obras como *Arte de fabricar reales* (1688) o *Proporciones de*

inspiración durante esta etapa. Es esencial recalcar dos hechos durante esta etapa, el primer siendo que los barcos construidos durante esta franja de tiempo técnicamente no eran ni muy maniobrables, ni unos grandes veleros, a diferencia de los siguientes diseños y métodos de construcción inglés y francés, estos barcos “a la española” eran unas excelentes plataformas con las que usar la artillería del barco⁶². El segundo punto era que, durante esta etapa, el desarrollo de construcción naval y de la Real Armada estaban evolucionando a la par, ya que tanto el cuerpo de constructores como el cuerpo general de la Real Armada se encontraban en proceso de crecimiento⁶³. Por ello se entiende que para el principio del conflicto con Inglaterra hubiera tan pocas embarcaciones disponibles

La segunda etapa es la denominada etapa inglesa, la cual se puede situar cronológicamente de los años 1750 al 1765. En esta etapa podemos considerar que el principal valedor de este método es Zenón de Somodevilla, el Marqués de Ensenada y Julián Arriaga. Junto a ellos estaban los principales artífices de la construcción de los barcos de este periodo, Jorge Juan y Santacilia y una serie de constructores ingleses contratados por él mismo en la capital inglesa, Ricardo Rooth, Eduardo Bryant, Mateo Mullan, David Howell y Almond Hill⁶⁴. El sistema denominado inglés o “a la inglesa” daba barcos más redondeados y con una mayor estabilidad que mediante el método español de Gaztañeta. El buque más reconocido de esta época sería el Santísima Trinidad, construido por Mateo Mullan en el famoso Arsenal de la Habana⁶⁵. Este será el gran proyecto de Ensenada, el cual no pudo consumarse debido a su caída en desgracia con el Rey, Fernando VI.

La última y tercera etapa es considerada en términos generales como la etapa francesa o de construcción “a la francesa”. Esta etapa nos sitúa entre los años 1765 a 1782, época en la

las medidas más esenciales (1720). En ellos se puede ver comparando con algunos buques de la etapa española, que se hicieron leves modificaciones a los diseños de Gaztañeta a la hora de construir estos buques. Este plano general fue modificado por Ciprian Autran. Merino Navarro, 1983: 347.

⁶² Este hecho no es baladí, ya que el que esos barcos actuasen como artillerías flotantes ilumina mucho sobre la actuación naval española durante la Guerra del Asiento, y en concreto, en el asedio a Cartagena de Indias, donde las piezas de artillería formaron un tandem esencial con la defensa de las tropas y las fortificaciones de la ciudad. Guimerá Ravina, Chaline, 2022: 378.

⁶³ Merino Navarro, 1983: 47.

⁶⁴ Canales. Obrero, 2005: 24, Guimerá Ravina, Chaline, 2022: 379-380.

⁶⁵ La Santísima Trinidad era un navío de tres puentes, constaba de 118 cañones, de 2650 toneladas. Podía llevar a una dotación de 1300 tripulantes, siendo hasta la fecha el mayor barco jamás creado. Se tuvieron que hacer reformas ya que daba una serie de problemas debido a su enorme tamaño, teniendo que aumentarle la manga forrando con madera el casco original, y corriéndole una cuarta batería, siendo el único buque del mundo con cuatro puentes.

que la Armada es dirigida por Julián Arriaga y Pedro González Castejón. El principal constructor de buques de esta etapa es el francés Francisco Gautier ⁶⁶, junto con su pupilo español, José Romero Fernández de Landa⁶⁷. Este último fue sin duda alguna un aventajado, ya que consiguió mejorar los diseños de Gautier. Es por de Landa por lo que algunos autores denominan que en la etapa francesa hubo una síntesis entre esta primera y manera “a la española”. Con diferencia de la etapa inglesa estos buques constaban de una mayor velocidad, por ende, se potenciaba la eslora de los mismos. Aunque esto se conseguía a cambio de una peor estabilidad.

3. LA ESTRATEGIA Y TÁCTICA NAVAL DE LA REAL ARMADA EN AMÉRICA. SU EVOLUCIÓN DURANTE EL SIGLO XVIII. DE LA ESTRATEGIA INDIRECTA A LA OFENSIVA DE LA ÚLTIMA DÉCADA.

La estrategia y táctica naval española en el siglo XVIII son uno de los puntos principales de este trabajo, ya que son la razón de ser del método de actuar tanto en la Guerra del Asiento, como en el resto de los conflictos en los cuales la Real Armada tuvo en las aguas y territorios de América. Es esencial, por ello, conocer este aspecto de la Armada, ya que es el condicionante principal de todas sus acciones, sirviendo a un propósito político y ajustándose al contexto que tenía tanto la Corona como la propia marina de guerra española, evolucionando con respecto a ese contexto para contrarrestar a su principal adversario, la Royal Navy.

Antes de desglosar las etapas que marcan esta estrategia es necesario definir que es la estrategia bajo este contexto. Según Guimerá, la estrategia es el arte de la dialéctica de la fuerza de intereses opuestos, que buscan crear, mantener o recuperar su poder⁶⁸. En cuanto a esta estrategia, se observó cómo en el siglo XVIII se abogó por una estrategia indirecta y defensiva, que se puede observar en conflictos como la Guerra del Asiento o la Guerra de los Siete Años. En definitiva, esta estrategia era el fruto de la situación política de la Monarquía y de su política naval para con la Real Armada.

Por último, es clave señalar que la guerra naval tenía una serie de peculiaridades, ya

⁶⁶ Francisco Gautier fue el mayor inspirador del Cuerpo de Ingenieros de la Armada. Canales. Obrero, 2005: 26.

⁶⁷ Guimerá Ravina, Chaline, 2022: 385.

⁶⁸ Guimerá Ravina, Chaline, 2022: 111.

que difiere en métodos como en desgaste de la guerra terrestre. Ya que esta puede ser ganada de forma directa y combativa, o, sin necesidad de aniquilar la flota del enemigo, mediante esa estrategia indirecta que adoptó la Real Armada, debido al poderoso poder de disuasión que las armadas de guerra infundían a sus rivales, y que, convenientemente suplían una de las carencias esenciales para no poder usar el enfoque más directo, el número de efectivos, cosa que afectaba a la Real Armada hasta pasados la mitad del siglo XVIII. A su vez, al centrarnos en el caso de América y el Atlántico, en este teatro de operaciones se puede observar que era un enorme y complejo sistema de redes portuarias y comerciales que conectaban las aguas de América y Europa. Ese sistema es por el cual la estrategia española tenía su marco de acción⁶⁹, como mostraba la preocupación de Patiño desde el comienzo de la década de los 30⁷⁰.

3.1 La estrategia indirecta de la Real Armada y su papel esencial en América.

La estrategia indirecta fue el método estratégico usado por la Real Armada para una tarea principal el mantenimiento del status quo, consecuencia de la alianza con Francia mediante los Pactos de Familia que se fueron dando a lo largo del siglo XVIII con la consecuente alianza militar entre estas dos potencias.

La principal máxima de esta estrategia era la de una guerra de desgaste o “guerra de atrición”. Este concepto nace de la época del Antiguo Régimen, pero se llevaba usando a lo largo de la historia en numerosos conflictos. Se caracteriza por ser una forma de hacer la guerra limitada, convencional y de una forma racionalizada. Los objetivos se conseguían a base del desgaste del enemigo, tanto en recursos como en moral, teniendo una preferencia a la maniobra frente al combate directo, siendo monitorizada desde los despachos y alargándose en el tiempo lo menos posible, muy contrario al método británico que premiaba las acciones agresivas y rápidas. El fin de esta estrategia no era otro que mantener el statu quo para forzar a Inglaterra a usar toda su potencia naval en perseguir y atacar las escuadras en busca de esa victoria decisiva, consecuentemente, consiguiendo desgastar el poder naval inglés al forzar su uso completo y continuado. Esta estrategia ya la podemos ver en pensamientos posteriores como los de Clausewitz o Mahan⁷¹, pero en ese momento había quienes la defendieron ante el

⁶⁹Guimerá Ravina, Chaline, 2022: 117-118.

⁷⁰Cepeda Gómez, 2005: 461.

⁷¹Mahan, 1911: 147-149

Monarca español, como fue el caso del Marqués de la Ensenada. Uso el siguiente extracto sacado de la obra de Guimerá en el que se cita un extracto de la defensa de Ensenada de esta estrategia indirecta «...la guerra de V.M. ha de ser defensiva, y en sus mares y dominios necesitará toda la suya la Inglaterra para lisonjearse con la esperanza de conseguir alguna ventaja, sea en América o en Europa »⁷². Por último este hecho lo podemos ver materializado en hechos como la gesta del *Glorioso*, el cual consiguió tal gesta gracias a la aplicación táctica de esta doctrina, atacar cuando se encuentra una oportunidad y evitar el conflicto si no se encuentra una apertura o un fallo en el enemigo.

Como explica Guimerá, la estrategia naval española se fundamentaba en tres estrategias secundarias, a parte de la esencial de mantener un perfil defensivo y el de evitar el combate si no era imprescindible: la defensa de los puertos, la protección del comercio con las Indias y la denominada flota en presencia o *fleet in being* en su denominación anglosajona⁷³.

El primer punto a abordar es el de la defensa portuaria. Dentro de la defensa portuaria tenemos el aspecto de las fortificaciones, que desde el siglo XVI se llevaban dando, pero que su máxima expresión en América se vio, sobre todo, durante el siglo XVIII, un ejemplo de esto puede ser el caso de Cartagena de Indias, que con la llegada de los Borbones se dispuso una serie de lentas reformas estructurales que solo se acelerarían durante el reinado de Carlos III⁷⁴. Aunque este hecho se dio en muchas plazas indianas en mayor o menor medida. El segundo aspecto de la defensa portuaria eran las guarniciones, estas, estaban compuestas de milicias y soldados regulares. El tercer aspecto estaba relacionado con la gran base naval de la Habana, que proporcionó cobertura con unidades de la Real Armada en todo el panorama americano. Este punto resultó útil, ya que se repelieron grandes ofensivas marítimas y anfibia de los británicos, cosa que se pudo ver plasmada en los ataques a Cartagena de Indias y Santiago de Cuba durante la Guerra del Asiento.

El segundo punto es el de la defensa comercial. La defensa del comercio colonial, a principios del siglo XVIII se seguía dependiendo de la Armada de Barlovento, muy anticuada

⁷² Extracto de una conversación entre Fernando VI y el Marqués de Ensenada. Guimerá Ravina, Chaline, 2022: 126-127.

⁷³ Guimerá Ravina, Chaline, 2022: 126-127.

⁷⁴ Serrano Álvarez, 2005: 67.

para los avances en construcción naval, pero necesaria dada la escasez y precariedad de la fuerza naval española. Se combinó con el uso de embarcaciones sueltas, y a partir de la segunda mitad de siglo se empezaron a ver escuadras y propiamente dichas y un sistema de convoyes compuestos por navíos y fragatas. Siendo este el principal motivo de la elección de la estrategia indirecta, ya que los convoyes llevaban consigo el sustento del sistema imperial de la Corona española como apunta Serrano Álvarez en su capítulo de la obra de Guimerá⁷⁵. Para acabar este apartado, es necesario recalcar el papel del corso en la defensa del comercio y la estructura usada para cumplir este propósito vital para la Corona⁷⁶:

- Armamento artillero con soldados a bordo de los buques mercantes.
- Apoyo mutuo entre dos embarcaciones.
- Navegación en conserva por un grupo de dos o más buques.
- Protección directa por buques escoltas, que eran unidades militares y que comenzaron siendo naos, seguidas por galeones.
- Formación de convoyes, denominados flotas, protegidos por una fuerza de cobertura denominada armada.

El tercer y último punto de estas estrategias defensivas complementarias era el del *fleet in being* o las flotas en presencia. Este sistema se puso en marcha en el año 1748 con el aumento de la flota que favoreció Ensenada. Con el paso de las décadas España pudo aumentar su flota, teniendo en la década de los 70 55 navíos, 30 fragatas y 28 embarcaciones menores. En la década de los 80 la cifra ascendió a 62 navíos y 40 fragatas. Finalmente, y con el culmen de la política naval se llegó a disponer en 1795 76 navíos de línea, de los cuales 14 tenían tres puentes y uno con cuatro, 51 fragatas y 182 embarcaciones menores⁷⁷. En la década de los 90 el total de la flota hispano-francesa llegó a superar a la británica, pero nunca llegaron a tener la capacidad de armar y mantener navíos en alta mar de los ingleses. Aun así la doctrina de la flota en presencia fue muy beneficiosa cuando se coordinaban ambas potencias contra Inglaterra, consiguiendo victorias en el Caribe, el golfo de México y la Bahamas, consiguiendo preocupar a Inglaterra desde el 1779, año en el que se comenzó a armar mayor cantidad de

⁷⁵ Guimerá Ravina, Chaline, 2022: 358-359.

⁷⁶ Albert Ferrero: 28-29. A modo de apunte, esta estrategia y modelo defensivo del comercio sería usado por los Aliados en ambas Guerras Mundiales en el siglo XX.

⁷⁷ Guimerá Ravina, Chaline, 2022: 129-131

embarcaciones que Gran Bretaña. Dentro de esta proyección podemos distinguir dos versiones, la blanda y la dura. La proyección blanda consistía en el socorro de las plazas propias. Por otro lado, la dura consistía en la conquista permanente o temporal de nuevas plazas o territorios, es decir, las expediciones⁷⁸.

A finales del siglo XVIII se veía un cambio de posición frente a las posturas defensivas navales, pasando a tener un papel más agresivo, apareciendo comandantes como José de Mazarredo. Con la Guerra de Independencia de Estados Unidos se pudo ver un contingente de 12 navíos de línea y 105 barcos de transporte con 12.000 hombres que se envió desde Cádiz consiguiendo en combinación con la flota francesa, unos números similares a los ingleses. Sobre todo, a partir de la victoria que dio paso a la Paz de París de 1783, la Real Armada junto al poderoso Arsenal de la Habana pudo mantener de forma constante el número de buques en las aguas de América⁷⁹. En esta etapa la marina de guerra estaba dispuesta a la ofensiva estratégica contra la Royal Navy. Como apunta Serrano Álvarez, la Real Armada a finales de siglo consiguió el cenit de su poder en las aguas americanas, combinando una nueva reglamentación de guardacostas con las grandes unidades navales que nacían del Arsenal de la Habana, consiguiendo así hacer retirarse a la todopoderosa Royal Navy⁸⁰. Esto acabaría con el cambio en la política financiera, perdiendo en una década lo que costó construir casi una centuria.

No siempre esta estrategia fue efectiva, ya que, durante la segunda mitad del siglo XVIII se cometieron errores en las guerras contra Inglaterra, como se pudo ver con la pérdida de la Habana de 1762 en la Guerra de los Siete Años, guerra en la cual, la Real Armada sufrió grandes pérdidas⁸¹.

Para acabar es necesario mencionar una cuestión fundamental en la estrategia naval en las aguas americanas. El astillero y Gran Arsenal de la Habana y su importancia para los intereses navales en América. El astillero de la Habana, creado oficialmente en 1723, aunque

⁷⁸ González, 2022: 696

⁷⁹ Guimerá Ravina, Chaline, 2022: 360-361.

⁸⁰ Idem, p362-363.

⁸¹ Guimerá Ravina, Chaline, 2022:129

su tradición se remonta a los Austria⁸², fue una pieza esencial para la estrategia naval española, ya que proporcionaba a esta un punto de despliegue de medios en la zona donde todas las rutas comerciales coloniales convergían. En el 1740 se firmó la Real Orden de 18 de diciembre de 1740 de la Real Compañía de La Habana⁸³. A su vez el astillero fue desarrollándose en consonancia con los avances técnicos y doctrinales de la marina española como apunta Serrano Álvarez con la construcción en la Habana de fragatas rápidas, navíos de 64 cañones y un porte recio pasado el mediado de siglo, lo ideal para la protección mercantil del entorno americano⁸⁴. La importancia del astillero y del Arsenal de la Habana radica en la cantidad de embarcaciones que se construyeron. En cuanto al astillero era considerado como un "lugar permanente de construcción naval"⁸⁵ a comienzos de 1710. Durante las primeras fases del astillero en el siglo XVIII se encontraron una serie de problemas, derivados ellos de tensiones políticas entre Patiño y Juan de Acosta, hasta que, desde la etapa del Almirantazgo y Ensenada se otorgó el asiento a la Compañía de la Habana. Se puede observar la importancia del mismo, ya que, se preveía la construcción 5 navíos más que en la península⁸⁶. Pero, sin lugar a dudas, la etapa de mayor importancia de La Habana fue de 1764 a 1805, esto debido a la pérdida de la ciudad en el contexto de la Guerra de los Siete Años, por ello y a partir de su recuperación se puede observar la aplicación de tres medidas: el fortalecimiento militar de la Habana, la creación de la Intendencia del Ejército y la Hacienda en 1763⁸⁷, la implantación del reglamento de 1765 de Libre Comercio⁸⁸.

Con este fortalecimiento se puede concluir con los números que generó en términos de construcción naval, siendo su principal función y por la cual fue considerado de vital importancia para la Real Armada. El astillero de la Habana botó 54 navíos de línea y 24 fragatas a lo largo del siglo XVIII, siendo el astillero con mayor actividad de botadura de España, llegando a significar el 50%/60% de la producción naval, significando esto, que era el

⁸² Guimerá Ravina, Chaline, 2022: 267

⁸³ Rodríguez: 2020: 320.

⁸⁴ Guimerá Ravina, Chaline, 2022: 129-131

⁸⁵ Serrano Álvarez, 2008: 47

⁸⁶ Serrano Álvarez, 2008: 85-87

⁸⁷ Esta medida generó roces entre la Armada y el Ejército, a pesar de estar pensada como una medida para promover la simbiosis entre las dos ramas. Ya que, la Armada solía quedar en minoría a la hora de decidir el presupuesto y las necesidades de las contratatas navales, como apunta Serrano Álvarez en su capítulo de la obra de Guimerá. Guimerá Ravina, Chaline, 2022: 350

⁸⁸ Guimerá Ravina, Chaline, 2022: 348-352

principal artífice de la modernización y rearme naval de la Monarquía⁸⁹. Pero no solo en cuestiones de construcción naval podemos ver la importancia del astillero, en el ámbito económico, podemos ver que se comienza a prestar una mayor atención a la Armada frente a las tropas coloniales, lo contrario que a principios de siglo, pudiéndose ver un aumento de presencia y capacidad combativa en detrimento de las tropas terrestres, debido al carácter de disuasión pasiva de una marina de guerra⁹⁰.

3.2 Táctica naval en el siglo XVIII. El talón de Aquiles de la Real Armada.

La táctica naval dentro de la marina de guerra española era el aspecto más débil, ya que nunca pudo disponer esta de medios suficientes para la correcta formación marítima y de navegación, por lo que los oficiales en términos de navegación y por lo general, constaban de una pobre formación. A su vez la marinería tampoco gozaba de la mejor de las situaciones, ya que no tenían la formación ni tampoco se tenían la suficiente cantidad de marineros⁹¹ disponibles para la correcta utilización de los navíos. En estos aspectos siempre destacó la Royal Navy frente a las marinas de guerra hispano-francesas, ya que sus oficiales contaban con una enorme capacidad y talento, y eran capaces de tener una mayor tasa de reclutas gracias al enorme tamaño de su marina mercante. A su vez los británicos siempre tuvieron una capacidad mayor de crear vínculos entre la marinería y los oficiales al mando de las embarcaciones.

Este problema lo general en las escuadras españolas, pero hubo un marino en concreto que consiguió destacar y demostrar que el nivel británico se podía conseguir en la Real Armada con los correspondientes cambios, métodos de liderazgo y entrenamiento tanto de marinería como de los oficiales, este hombre fue José de Mazarredo. Con sus acciones demostró que se podía conseguir un nivel profesional en los componentes tácticos de la Real Armada, pero sus ordenanzas y escritos no llegaron a tiempo para aplicarse en toda la marina de guerra, ya que la situación de España a finales de siglo comenzaba a tambalearse por la situación política y financiera. Esta situación financiera fue la principal razón por las cuales, las reformas que se quisieron realizar, para ejemplo de esto tomo una cita de la obra de Merino Navarro perteneciente al brigadier e inspector en la revista general de 1785, Luís Muñoz de

⁸⁹ Guimerá Ravina, Chaline, 2022: 355-356

⁹⁰ Guimerá Ravina, Chaline, 2022: 355-356

⁹¹ Navarro Merino 1981: 83

Guzmán:

“la creación de una marinería militar o profesional al servicio de la Armada de modo continuo, bien retribuida y adiestrada, que en los armamentos, repartida entre la matrícula, elevase su eficacia. No obtuvo la aprobación regia por las obligaciones pecuniarias que creaba”⁹²

Con este planteamiento de Guzmán podemos observar el problema en la táctica naval española del siglo XVIII, venía por una doble vía que se retroalimentaba en sus dos vertientes. La primera era el bajo nivel de la marinería, por ello se pidió desde varios sectores de la Real Armada una serie de reformas y un aumento presupuestario del adiestramiento de la marinería. En este punto llega la siguiente vía del problema, la falta de presupuesto y los problemas hacendísticos y financieros de la Corona llegadas las últimas décadas de siglo. Esto retroalimentaba el problema, ya que no se llegaba a un acuerdo por ambas partes. Y como apunta Merino en su obra, seguramente de haber solventado el problema del adiestramiento y formación de los marineros con las propuestas que se presentaron a finales de siglo, se podría haber solventado el problema de la falta de expertos disponibles para la formación⁹³. Estas escuadras según Mazarredo podrían haber venido de la navegación de altura⁹⁴ española, que a pesar de contar con menos de 6000 hombres, en palabras del antes mencionado, los únicos que mostraron eficacia en los buques de guerra.

En términos de táctica durante el siglo XVIII existían dos tipos de doctrinas posibles a la hora de enfrentar a una escuadra enemiga, los cuales provenían del siglo XVII. La primera pertenecía a un enfoque ordenado y en formación coordinado por el Almirante. La segunda correspondía a un ataque masivo y desorganizado en el cual, predominaban las decisiones de los diferentes comandantes de los navíos. El método que se acabó usando tanto en la Real Armada como en la Royal Navy sería el primero⁹⁵

A su vez, no existen en el ámbito español tratados sobre táctica naval, aunque si que

⁹² Navarro Merino 1981: 84

⁹³ Ibidem: 85

⁹⁴ Navegación la cual se hace por mar fuera de la vista de la tierra, y en la que se utiliza, para determinar la situación de la nave, la altura de los astros. <https://www.rae.es/drae2001/navegaci%C3%B3n>

⁹⁵ Albert Ferrero: 23

existía una clara imagen de los conceptos de despliegues navales, estrategias navales ofensivas y defensivas, como de la protección comercial. El único tratado el cual guió el modelo táctico a principios de siglo de la Real Armada fue *L'art Armées Navales ou Traite des évolutions Navales (1697)* de Paul Hoste, marino y padre jesuita francés. A finales de siglo encontramos, en 1776, la obra de Mazarredo *Rudimentos de Táctica Naval* de tipo más especulativo que empírico, y, la cual presentaba como novedad una transición de las formaciones de marcha a las de batalla cronometrada, ordenada y rápida. Es reseñable mencionar el libro compuesto de 21 tomos *Reflexiones militares* del Teniente General el marqués de Santa Cruz de Marcenado, libro de cabecera en asuntos militares de Federico el Grande de Prusia⁹⁶.

4. LOS PRINCIPALES ENEMIGOS DE LA MONARQUÍA EN EL MAR EN LA DEL SIGLO XVIII. GRAN BRETAÑA, EL CORSO Y LA PIRATERÍA.

El siguiente punto a tratar es el de analizar los principales peligros y enemigos que se encontró la Real Armada en América, en concreto en la zona del Caribe a entre la tercera y cuarta década del siglo XVIII.

Estudiar a los enemigos de la Real Armada en América es esencial para cuando después se aborde el tema de la estrategia y tácticas que usaba la marina de guerra española para contrarrestar los devastadores efectos de la doctrina naval inglesa o paliar el molesto problema de la piratería y el contrabando⁹⁷, que sin duda dañaban tanto los intereses de la Corona como el que proporcionaba la Royal Navy, en gran parte por la relación de esta última con la piratería. Para ello en este punto se abordarán brevemente dos temas, la organización, estrategia, tácticas y medios de la Royal Navy y los métodos y tipos de piratería que se podían encontrar, poniendo un énfasis especial en las aguas del Caribe.

Para este punto se usarán fuentes tanto españolas como inglesas, ya que para hacer un análisis de la Royal Navy lo mejor es utilizar las fuentes foráneas de la propia institución. A parte es un tema interesante de conocer, ya que como en este trabajo se ha hecho un ligero

⁹⁶ Albert Ferrero: 24-34

⁹⁷ Guimerá Ravina, Chaline, 2022: 116-117

repaso de la génesis y consolidación de la Real Armada, es de interés, hacer de manera aún más resumida un compendio de las características más notables de aquellos eternos rivales que la Corona tuvo sobre los mares y los océanos.

4.1 Gran Bretaña, el gran adversario naval de la Monarquía. La Royal Navy.

Como dice el subtítulo de este apartado, la Royal Navy fue el gran adversario a batir para la Real Armada, esto no solo nos lo dice si estudiamos la historia política de España en la Edad Moderna, si ponemos el foco en el estudio de la Real Armada, se pueden ver plasmados esos fines estratégicos y políticos en la misma evolución de la institución, incluso en su modo de obrar con respecto a la doctrina naval, la cual irá evolucionando según avanza el siglo XVIII.

Para principios de siglo, concretamente desde el año 1710, la Royal Navy suponía ya la principal fuerza naval de Europa, ya que contaba en su flota total con una cantidad de 83 navíos, es decir de un “porte” de 60 a más de 100. Estos números decrecieron y aumentaron conforme avanzó el siglo, un ejemplo de esto es que durante la Guerra del Asiento se pudieron ver varias cantidades, y varios criterios a la hora de clasificar los barcos como navíos en el sistema inglés. Ya que, podemos encontrar que podemos encontrar que el criterio de “porte” inglés variaba, mirando en las memorias de Charles Derrick, se observa que en las primeras décadas del siglo XVIII un porte de 50 era considerado navío, mientras que durante las últimas décadas no⁹⁸. Otro problema era que a la hora de hacer los recuentos de unidades navales disponibles no se suele tener en cuenta el estado de los barcos, ya que un porcentaje de los barcos que se cuentan no se encuentran en un estado óptimo para el combate y la navegación, reduciendo en cierto modo el número de navíos que se disponían en aquel momento. Pese a esto los números siguen siendo altos y muy superiores a España en época de la Guerra del Asiento, ya que si contamos todos los navíos disponibles se pueden estimar que contaban con 124 navíos y 51 fragatas según Agustín Ramón Rodríguez González⁹⁹ y por lo bajo no bajarían de las 92 a 89 embarcaciones de tipo navío listas para el servicio y en perfecto estado

⁹⁸ Tomo la referencia de sobre las memorias de Charles Derrick “*Memoirs of the Rise and Profress of the Royal Navy*”:1806. Wilkinson, 2004: 68.

⁹⁹ Guimerá Ravina, Chaline, 2022: 371.

de revista¹⁰⁰. Por lo tanto, se puede considerar que tenían una muy amplia ventaja de efectivos navales frente a España aún solo contando los navíos listos para el servicio activo.

El siguiente punto a tener en cuenta es el siguiente, la estrategia utilizada por la armada de guerra británica, este ámbito es esencial ya que explica la capacidad que se tenía para actuar y movilizar tantos efectivos en la zona del Caribe como se pudo ver en la Guerra del Asiento. Por otro lado, nos da la visión de que, como se ha mencionado con anterioridad en el primer apartado, todo es fruto del nuevo orden salido del Tratado de Utrecht de 1713, por el tipo de estrategia utilizada por la Royal Navy y sus objetivos principales.

La estrategia de la Royal Navy en prácticamente todo el periodo que abarca el siglo XVIII fue una estrategia de un estilo extremadamente agresivo, de los comandantes de los buques basada en una permanente presencia y visibilidad de las escuadras que componían la marina de guerra inglesa, junto, con una aparente calidad de sus navíos y piezas de artillería tal como afirma Serrano Álvarez¹⁰¹. Esta estrategia obedecía claramente a la estrategia política que llevaba siguiendo Inglaterra desde su consolidación como potencia europea, es decir, buscaban el equilibrio continental, ya que su presencia en este era baja, pues la suplían con una gran presencia y constante en los mares y océanos, pudiendo así controlar el tráfico marítimo y desarrollar ampliamente este aspecto de sus fuerzas militares¹⁰². En su forma de actuar Gran Bretaña actuaba de una forma parecida a la que actuarían las naciones en el siglo XIX y XX, con una guerra constante hacia el enemigo y buscando su destrucción total¹⁰³, lo que Clausewitz denominó “la guerra absoluta”¹⁰⁴. Citando un extracto de la obra de Ravina y Chaline que replica las palabras del almirante Mazarredo en el año 1782 sobre la Royal Navy:

Pero cuidado, que su Marina es formidable. Es lo que la importa. Es su estudio grande...No hay cosa que no se experimente. No hay adelantamiento que no se adopte al instante...No nos engañemos con ideas lisonjeras del honor, del amor propio y de la buena voluntad. La voluntad sólo es insuficiente en Marina. Es preciso alambicar los medios de hacerla fructuosa, como practican los ingleses¹⁰⁵.

¹⁰⁰ Wilkinson, 2004: 68-69.

¹⁰¹ Guimerá Ravina, Chaline, 2022: 357-358.

¹⁰² Guimerá Ravina, Chaline, 2022: 357-358

¹⁰³ Guimerá Ravina, Chaline, 2022: 123-124.

¹⁰⁴ Von Clausewitz, 2006: 14-17.

¹⁰⁵ Cita del informe de Mazarredo, 30.07.1782 (AMNM, 2381, fols. 8-11). Perteneciente a Guimerá Ravina, Chaline, 2022: 123-124.

En la práctica de esta estrategia, la Royal Navy eran muy estrictos, ya que se aplicaba de manera literal y directa. El primer paso fue asegurarse de que la isla de Gran Bretaña se encontraba a salvo de cualquier invasión continental, cosa que lograrían alrededor de la segunda mitad de siglo. Una vez asegurado ese problema, se pasó a actuar navalmente de manera constante alrededor de todo el mundo mediante el apoyo logístico de puertos ingleses como pueden ser Gibraltar o algunas islas del Caribe, junto con algunos puertos neutrales afines a Inglaterra, véase el caso de Portugal. Y el principal objetivo era la destrucción de la marina de guerra española y el ataque constante del comercio marítimo de España y Francia mediante el uso del corso y los bloqueos navales en los puertos principales de América¹⁰⁶.

En la táctica era en lo que la Royal Navy nunca fue posible de superar por parte de las marinas de guerra hispano-francesas, ya que superaban tanto en formación de oficiales y marinería como en capacidad de conscripción de la marinería¹⁰⁷. También es importante destacar que esa experiencia y disciplina que se conseguía en las tripulaciones inglesas era mediante un terrible y cruel orden de mando por parte de los oficiales y una conscripción forzada¹⁰⁸.

Como se puede observar el principal enemigo de la Real Armada y la Corona era sin duda la Royal Navy, no solo por su filosofía destructiva de guerra naval, si no por su afán y obsesión con ahogar y cortar el comercio marítimo con las posesiones de América, el motor económico de la Monarquía y su principal sustento, no solo económico, sino de prestigio político e internacional. Y a su vez contaban con los elementos industriales, económicos y materiales para mantener su presencia constante a lo largo de los mares y océanos¹⁰⁹ donde la Real Armada tenía presencia. En definitiva, su doctrina naval principal era una basada en la *fleet in being* para mantener su presencia y proyección naval y en el uso de victorias decisivas para acabar con las fuerzas de su enemigo, es decir, un enfoque agresivo y de confrontación directa con las fuerzas enemigas.

¹⁰⁶ Guimerá Ravina, Chaline, 2022: 357-358.

¹⁰⁷ La marina mercante inglesa constaba de 1776 al 1800 de un total de 2,8 millones de toneladas de arqueos.

¹⁰⁷ Guimerá Ravina, Chaline, 2022: 193-194.

¹⁰⁸ Se cita una frase que se le atribuye al almirante Vernon “Nuestras flotas consiguen su tripulación por la violencia y la mantienen con la crueldad” Navarro Merino, 1981: 84.

¹⁰⁹ Harding, 2010: 347-348.

4.2 El corso y la piratería, el enemigo del comercio con los territorios de ultramar.

El corso y la piratería eran dos fenómenos similares pero diferenciados por el trasfondo que envolvía a los mismos, ya que en función y daño material directo hacían lo mismo, pero estaban motivados por propósitos e intereses diferentes, junto a la legalidad de sus actos.

En primer lugar dibujar el marco teórico de ambos conceptos. Por un lado, la piratería era un acto de carácter ilegal, y normalmente motivado por unos intereses individuales y personales, sin ningún propósito más que el beneficio del pirata en sí, además de actuar tanto en tiempos de paz como de guerra¹¹⁰. Por otro lado, el corso era un acto legal, ya que estaba respaldado por una patente de corso en tiempos de guerra, por lo tanto, se validaban sus actos al estar respaldados por una potencia y pasar a pertenecer a sus fuerzas navales. Este fenómeno del corso fue usado con cierta ambigüedad, ya que no era clara las líneas en las que actuaban en ciertos momentos¹¹¹.

El corso y la piratería fueron el mayor factor de desgaste del comercio en las aguas del Caribe, y por tanto el mayor temor para las arcas de la Monarquía española. Por ello se intentaría paliar este mal con todas las medidas que se pudiesen por parte de la Real Armada. A su vez el corso, para los ingleses, pese a que se suele negar por parte de la institución, fue sin duda un valioso recurso¹¹², ya que les permitía aumentar aún más su capacidad de proyección naval, permitiendo una mayor disuasión, capacidad operativa y área de acción.

5. GUERRAS DEFENSIVAS Y OFENSIVAS: LA GUERRA DEL ASIENTO (1739-1748) Y LA GUERRA DE INDEPENDENCIA ESTADOUNIDENSE (1776-1783)

En este último apartado veremos los efectos prácticos de la estrategia que a lo largo del siglo XVIII se fue aplicando en el ámbito naval americano, como análisis final del tema principal de este trabajo, que es la Real Armada y su estrategia y táctica en América frente a la marina inglesa. Primero hay que entender que, durante la mayor parte de la centuria en

¹¹⁰ Sordo, 2021: 235-236

¹¹¹ Lana, 2004: 11

¹¹² Lana, 2004: 12-13.

América, la estrategia tanto en tiempos de paz, como de guerra fue estrictamente defensiva debido a la falta de medios que afectaba a la Real Armada frente a la Royal Navy. La etapa ofensiva iniciaría en las últimas décadas del siglo, sobre todo en el contexto de la Guerra de las Trece Colonias, donde España pudo por primera vez llevar la iniciativa.

Por ello, en este apartado se abordarán estos dos contextos, en los que la estrategia y táctica naval se aplicaron en situación de guerra. En el contexto defensivo se analizará brevemente las acciones navales y defensivas que se pueden ver en la Guerra del Asiento, siendo el primer conflicto de la nueva Real Armada, y el cual considero como el evento catártico de la marina de guerra española, ya que después del mismo, se aplicaron las reformas que terminaron de consolidar y elevarla al nivel de las otras dos marinas de guerra europeas más potentes. En el contexto ofensivo, ya en las décadas de los 70 y 80, analizaremos brevemente las acciones navales españolas, fruto de una evolución progresiva y constante desde la Guerra del Asiento.

5.1 La Guerra del Asiento. Génesis de la estrategia defensiva española.

La Guerra del Asiento la podemos denominar como una guerra de tipo defensivo, en gran parte por la forma en la que la guerra se fraguó y como se declaró la guerra por parte de Inglaterra. Ya que, los ingleses llevaban meses amasando y organizando sus fuerzas para un enorme ataque por sorpresa en las aguas del Caribe¹¹³. En esta guerra, la marina española hizo cuanto pudo y estuvo en su mano para defender las denominadas “llaves” por parte de la Corona, pero en ningún momento de este conflicto estuvo a la altura naval de Gran Bretaña. Solo las estrategias secundarias de la doctrina indirecta española fueron las que salvaron el día tanto a la Corona como a la Armada, ya que todo ataque británico fue repelido gracias a los sistemas defensivos y de fortificaciones, a las milicias urbanas y regimientos regulares, y por último, a los sistemas de defensa y ataque comercial usando corsarios. Junto a otros elementos como las enfermedades como el vómito negro que afectó a las escuadras inglesas¹¹⁴.

¹¹³ Cerdá:2008: 70.

¹¹⁴ Martín, 2018:25.

Estos tres aspectos fueron clave a la hora de mantener la posición en esta guerra y repeler los ataques enemigos. Por desgracia para la Armada, la guerra fue demasiado precipitada como para estar lista para una defensa y combate naval en condiciones, junto a la lenta reacción del Almirantazgo¹¹⁵. Por lo que se dio un pobre desempeño durante los pocos combates navales que pudieron tener con los ingleses, relegando a los buques de guerra que se encontraban en la zona caribeña, a ser usados como barrera contra las flotas enemigas o como pieza de artillería gracias a su robustez, la cual sobresalía comparada a la poca velocidad y maniobrabilidad de los navíos de esta etapa de 1739-1748. Aun así, la Armada tras una lenta reacción consiguió enviar refuerzos.

El primero de los escenarios es la toma inglesa de Portobelo. Portobelo era una plaza que estaba mal defendida y olvidada de la administración regia¹¹⁶, como lo menciona Blas de Lezo a Ensenada en una correspondencia los primeros meses de 1739 “...*los habitantes de aquel lugar y los de Panamá se veían abasteciendo por la única vía posible, la del comercio ilícito de franceses, holandeses e ingleses*”¹¹⁷. Por lo tanto, no era de extrañar que su caída fuera inminente ante la flota inglesa, ya que no se tuvo a penar fuerza naval, falta de artillería, una milicia sin entrenar adecuadamente y un enorme desequilibrio de fuerzas. Posteriormente, en el año 1742 se produce una invasión británica a Panamá por parte del almirante Vernon, mucho más potente que la de 1739, en la cual, las milicias panameñas hicieron retirarse al almirante inglés al estar más preparadas, y gracias a la extrema confianza de los ingleses¹¹⁸.

En el caso de Portobelo no solo se puede apreciar la falta de una estrategia defensiva y una falta de medios, si no el gran problema que desencadenó la guerra, el modelo comercial español, el monopolio de las Indias e inglés, la apertura de mercados que forzarían mediante el contrabando y su posterior represión por parte de los guardacostas españoles¹¹⁹. Esta situación se daba por el alto control que se mantenía sobre los precios, forzando a la población local a suministrarse mediante los comerciantes ingleses de contrabando.

El siguiente escenario es el más sonado, y es el asedio a Cartagena de Indias. La

¹¹⁵ Serrano Álvarez: 2016: 363-364.

¹¹⁶ Castellero Calvo, 2017: 20

¹¹⁷ A.G.S. Leg 396.1-15. Secretaría de Marina.

¹¹⁸ Castellero Calvo, 2017: 21-22

¹¹⁹ Lana: 2004: 12-13.

intención es repasar la estrategia, por ello no se desarrollará la totalidad del sitio debido a su extrema profundidad y complejidad. Esta batalla estuvo de nuevo condicionada por un desequilibrio en las relaciones de efectivos entre españoles e ingleses. La flota de Vernon constaba de 29 navíos de línea, 22 fragatas, 135 embarcaciones de transporte y 12.000 infantes de marina¹²⁰

La estrategia usada por Lezo fue acorde a los escasos recursos con los que contaba, pero supo aprovecharlos correctamente e idear un plan defensivo usando todos los elementos de los cuales disponía. La clave principal de esta gesta está en la aplicación defensiva de la posición de la plaza y el uso táctico de sus escasas fuerzas. Esto ya lo explicó Clausewitz, que, según su teoría de la guerra, si el defensor tiene la ventaja del terreno y la fortificación del mismo, el atacante debe recurrir a la sorpresa¹²¹. Este hecho iguala el desequilibrio de fuerzas, ya que hay que contar con los factores materiales, pero también con los intangibles como lo es la moral o la enfermedad, junto a un mando firme y conocedor de las debilidades y fuerzas de su contingente como lo fue Lezo en 1741. A su vez la capacidad de prever el plan enemigo fue vital para organizar la defensa conforme al ataque enemigo. En este panorama el almirante Vernon se impuso al planteamiento más arriesgado del comandante terrestre Wentworth aduciendo a la importancia de la fuerza naval y aplicando un ataque por fases apoyadas por el fuego de la artillería naval¹²². La flota del almirante Vernon quedó severamente dañada con 6 navíos hundidos, 17 en estado grave y 4 fragatas y 27 barcos de transporte hundidos, la infantería las bajas se estiman de entre 9500 y 11500¹²³

En esta batalla se puede apreciar lo que puede ser la gestación de la estrategia indirecta, al ver la eficacia de las fortificaciones, el uso de guarniciones mixtas y lo que será el uso de componentes navales en las defensas portuarias. Se pudo apreciar que esta era la única manera con la que contrarrestar a la marina de guerra inglesa con el estado de la Real Armada. La Marina inglesa por otro lado, a pesar de su catastrófica pérdida, siguió dominando las aguas y manteniendo su doctrina de *fleet in being* por el Caribe, consiguiendo ganar cuando un combate naval mínimamente abierto ocurría como es el caso de Andrés Reggio y su

¹²⁰ Beatson, 1804: 25-26

¹²¹ von Clausewitz, 2016: 393-399.

¹²² Serrano Álvarez, 2016: 378.

¹²³ Harding, 2010: 62-78

enfrentamiento con Knowles en la batalla de la Habana de 1748, demostrando una superioridad naval y táctica frente a la escuadra española¹²⁴.

En definitiva, la manera de afrontar una situación tan difícil de la monarquía fue un notable éxito y guió en el camino a seguir para la estrategia defensiva española¹²⁵. A partir del fin de esta guerra en 1748, se puede ver un cambio radical y continuo en la Real Armada, siendo esta guerra el origen de la estrategia indirecta, que, culminará con la capacidad de mantener una presencia y llevar la iniciativa ofensiva a los ingleses durante la Guerra de Independencia de las Trece Colonias. A su vez, Gran Bretaña, quedó severamente dañada tanto materialmente, como en orgullo, ya que, el Rey Jorge prohibió

5.2 La Guerra de Independencia Estadounidense. La culminación estratégica naval española.

La Guerra de Independencia Estadounidense o Guerra de las Trece Colonias estalla con la proclamación de la independencia respecto a Gran Bretaña, mediante la Declaración de Filadelfia de 1776 y los incidentes de Boston de 1777. Francia rápidamente se unió a la contienda a favor de los insurrectos, mientras España mantuvo una posición de amistad y reconocimiento de la beligerancia¹²⁶. España se unió en 1779 mediante el Tratado de Aranjuez del 12 de abril de ese mismo año. En 1779 se enviaron desde el Ferrol varios navíos a Cuba, donde ya había concentrados seis, y seguidamente dos escuadras completas¹²⁷.

Para el comienzo de la guerra la Real Armada había aumentado sus efectivos desde 1770 que constaban de 51 navíos de línea, 22 fragatas, 29 barcos menores a 64 navíos de línea, 26 fragatas y 52 buques menores en 1777 que junto a la Marina francesa, que constaba de 70 navíos de línea prácticamente nuevos, 70 fragatas y 120 buques menores ascendía a una cifra con la que podían hacer frente en proyección naval a la Royal Navy. La Royal Navy se encontraba en un momento de debilidad a principios de la contienda, cosa que la desgastó bastante ya que tuvo que aguantar las ofensivas combinadas de las flotas hispano-francesas,

¹²⁴ Amor Martín, 2018: 25-26.

¹²⁵ Kuethe, 1974: 38.

¹²⁶ Cervera Pery, 2015: 68-71

¹²⁷ Guimerá Ravina, Chaline, 2022: 360-361

muestra de que a pesar de que les hubieran igualado, querían seguir siendo la potencia de los mares¹²⁸.

El papel de la Armada en este conflicto fue esencial, no solo especialmente por los combates navales, los cuales fueron mínimos, si no por el apoyo logístico y estratégico que propició en los asaltos anfibios en la guerra. Este hecho se pudo ver poco después de la entrada en la guerra de España, en el año 1780, cuando desde Cádiz y al mando de José Solano, salieron 12 navíos de línea escoltando a un convoy de 12.000 hombres rumbo a la zona del Caribe y Centroamérica para su defensa¹²⁹. La Royal Navy era consciente de que permitir el paso de ese contingente supondría un duro golpe en la guerra, así como en su orgullo naval. Solano topó con un buque inglés, el del almirante Rodney, que le esperaba en el paralelo acordado para recalar. En ese momento realizó lo que el denominó como feliz ardid, es decir aplicando los puntos básicos de la estrategia naval española, rehuir la destrucción en un combate directo, maniobrando y tomando la responsabilidad de la operación sin la ayuda francesa que esperaban, consiguiendo así, transportar el gran contingente a la Habana.

Solano fue esencial en la más famosa actuación española en esta contienda, la batalla de Pensacola, ya que ayudó a Gálvez con la aparición de refuerzos navales británicos. Partió desde la Habana con su escuadra y 1300 hombres para reforzar a Gálvez, y fondeó el puerto para posteriormente bloquearlo y cubrir las fuerzas terrestres de cualquier ataque marítimo inglés¹³⁰ y asegurando así la victoria de Gálvez en Pensacola.

A partir de aquí empezaría la corta edad de oro de la Real Armada, se había confirmado el cambio de estrategia, tomando la iniciativa y actuando a la ofensiva frente a Gran Bretaña, consiguiendo un comportamiento orgánico entre las escuadras navales de la Armada como las tropas del Ejército, perdiendo así por parte de la Royal Navy la presencia constante en aguas americanas¹³¹.

¹²⁸ Cervera Pery, 2015: 71-72

¹²⁹ Ibidem 73-74.

¹³⁰ Ibidem 71-72

¹³¹ Guimerá Ravina, Chaline, 2022: 360-361

CONCLUSIONES

A modo de conclusión me parece necesario hacer una reflexión sobre el papel fundamental y determinante de la Armada en el sistema colonial español y su pervivencia a lo largo del siglo XVIII. La pregunta que uno ha de hacerse es ¿Fue útil una Armada cuyo cenit duró poco menos de una década? Ya que, a lo largo del trabajo, hemos podido ver como la consolidación y construcción de la Real Armada ha durado aproximadamente 3 cuartas partes de la centuria, para desvanecerse a finales de la década de los 90 y volverse a destruir en la fecha de 1805, con la batalla de Trafalgar¹³².

Desde la primera mitad de siglo se puede observar una fase de construcción y cimentación de la institución, ya que, era prácticamente inexistente, por lo tanto, su papel durante esa etapa fue minoritario hasta la Guerra del Asiento, en la cual, de manera forzada e improvisada dada la poca previsión y la lenta reacción del Almirantazgo, se consiguió dar un enorme golpe a Inglaterra y su marina.

Este hecho nos lleva la siguiente etapa, en la que se elabora la estrategia indirecta y se aplica a los mares, pero en especial a los de América. España siempre usó una estrategia parecida en los mares desde época de Felipe II¹³³. La estrategia indirecta tenía como principal misión el proteger los mares de América¹³⁴, debido a que el sustento político y económico de la Monarquía se encontraba en esos territorios, por ello era necesario defender esas “llaves” de América del principal enemigo naval de la Corona, Inglaterra. Si no fuera por esta estrategia y la gesta de Cartagena de Indias de 1741, seguramente se habría sucumbido al poder naval inglés, pero al adoptar una estrategia contraria a la de combates decisivos inglesa, se pudo contrarrestar a la Royal Navy y asegurar la posesión de las colonias. Solo fue hasta la destrucción de la Armada en Trafalgar y las Guerras Napoleónicas que las colonias se perdieron. Tampoco podría haber sido posible si no fuese por las alianzas con la Marina de guerra francesa y la coordinación con la misma, ya que, no fue hasta que ambas marinas de guerra se unieron contra la Royal Navy en la Guerra de las Trece Colonias que se pudo hacer retroceder a Inglaterra en los mares.

¹³² García, 2011: 35.

¹³³ González, 2022: 702

¹³⁴ González, 2022: 699-700.

Por último, como respuesta a la pregunta planteada en estas conclusiones, la respuesta es sí; Ya que, a pesar de alcanzar su cenit a final de la centuria, a lo largo de la misma y debido a la estrategia y tácticas empleadas de carácter defensivo se pudo mantener y proteger las posesiones y comercio coloniales, de otra forma, habría sido un desastre ya que nunca se pudo soñar con una marina de guerra como la inglesa por parte de España, tanto estratégicamente, como tácticamente. En definitiva, la Armada, se concibió como una herramienta defensiva, y a lo sumo, disuasoria, pero que no dejó escapar la iniciativa frente a la Royal Navy si la situación estratégica se tornaba favorable. Siendo la Real Armada, un claro ejemplo de cómo debe actuar una marina de guerra con pocos recursos y mucho territorio que defender, para consolidarse entre las tres grandes armadas de la centuria y hacer frente a un enemigo mayor en números y con mejor situación económica, tal como estipulaba Mahan que debía de hacerse en su estudio sobre la guerra naval en el siglo XVII y XVIII¹³⁵.

BIBLIOGRAFÍA

1. Albert Ferrero, Julio. Ministerio de Defensa. (s.f.). Cuaderno de Historia y Cultura Naval, Número 38, Capítulo 1 [PDF]. Recuperado de <https://armada.defensa.gob.es/archivo/mardigitalrevistas/cuadernosihcn/38cuaderno/ca/p01.pdf>
2. Amor Martín, Francisco de Asís. "Crónica del combate naval de La Habana de 1748." (2018).
3. Archivo General de Simancas (AGS), Secretaría de Marina (SM), leg. 532, s.f., 3-junio-1742, carta del ministro de Marina de Santoña, José del Camino, al secretario Campillo.
4. Beatson, Robert. Naval and Military Memoirs of Great Britain, from 1727 to 1783. Vol. I; Vol. III. Londres: Imprenta de Longman, Hurst, Rees & Orme, 1804.
5. Calvo, Alfredo Castellero. "Panamá, un país en guerra. Siglos XVI-XIX." TEMPUS Revista en Historia General 5 (2017): 1-24.
6. Canales Obrero, Fernando González. "LA ARMADA REAL ESPAÑOLA DE LA ILUSTRACIÓN." Instituto de Historia y Cultura Naval. 2005.

¹³⁵ Mahan, 2020: 88-90

7. Cepeda Gómez. "La Marina y el equilibrio de los océanos en el siglo XVIII." (2005).
8. Cerdá Crespo, Jorge. La guerra de la Oreja de Jenkins: un conflicto colonial (1739-1748). Universidad de Alicante, 2008.
9. Cervera Jiménez, José Antonio. "El Galeón de Manila: mercancías, personas e ideas viajando a través del Pacífico (1565-1815)." *México y la Cuenca del Pacífico* 9.26 (2020): 69-90.
10. Fernández-Turégano, Carlos Pérez. "La Secretaría del Despacho de Marina y la fundación del Arsenal de Cartagena:(1728-1736)." *Murgetana* 97 (1998): 63-72.
11. García, Jesús Bernal. "La marina española en América." (2011). Recuperado de https://armada.defensa.gob.es/archivo/mardigitalrevistas/cuadernosihcn/64cuaderno/ca_p02.pdf
12. González, Manuel Vila. "¿Qué queda del modelo hispánico de estrategia y poder naval?" *Revista general de marina* 282.5 (2022): 693-708.
13. Guimerá Ravina, Agustín, and Olivier Chaline. LA REAL ARMADA Y EL MUNDO HISPÁNICO EN EL SIGLO XVIII. Editorial UNED, 2022.
14. Harding, Richard. The emergence of Britain's global naval supremacy: the war of 1739-1748. Boydell & Brewer, 2010.
15. Juan Guillermo de Ripperdá y Diest. (s. f.). Real Academia de la Historia. <https://dbe.rah.es/biografias/4421/juan-guillermo-de-ripperda-y-diest>
16. Kuethe, Allan J. "La batalla de Cartagena de 1741: nuevas perspectivas." *Suplemento de Anuario de Estudios Americanos, Sección Historiografía y Bibliografía* 18.1 (1974): 19.
17. Lana, Enrique Otero. La guerra de la Oreja de Jenkins y el curso español (1739-1748). Instituto de Historia y Cultura Naval, 2004.
18. Luengo Gutiérrez, Pedro. "Mares fortificados: protección y defensa de las rutas de globalización en el siglo XVIII." (2018).
19. Mahan, Alfred Thayer. Naval strategy. US Marine Corps, 1911.
20. Mahan, Alfred Thayer. *The influence of sea power upon history, 1660-1783*. Good Press, 2020.
21. Martínez González, Alfredo José. "Bosques y política naval atlántica: las reformas normativas e institucionales de José Patiño (1717-1736)." *Revista Hispanoamericana. Real Academia Hispano-Americana de Ciencias, Artes y Letras*, 3, 1-26. (2013).

22. Ministerio de Defensa. (2015). Cuadernos de Historia y Cultura Naval, No. 70. Recuperado de <https://armada.defensa.gob.es/archivo/mardigitalrevistas/cuadernosihcn/70cuaderno/CM70.pdf>
23. Monroy, María Baudot. "La política naval española entre 1700 y 1736. La recuperación del poder naval de la Monarquía." *Tempus Revista en Historia General* 9 (2019): 1-50.
24. Navarro, José Patricio Merino. *La Armada española en el siglo XVIII*. Vol. 11. Fundación universitaria española, 1981.
25. Ordenanzas de su Magestad para su Real Armada. 1748. Recuperado de <https://armada.defensa.gob.es/archivo/cesia/2-Historia/ordenanzasarmada1.pdf>
26. Pradells Nadal, Jesús. "La formación de la Marina española en el siglo XVIII." (2006).
27. Rodríguez, Juan Escrigas. "El real arsenal de la Habana." *Revista general de marina* 279.8 (2020): 315-333.
28. Serrano Álvarez, José Manuel. "El éxito en la escasez. La defensa de Cartagena de Indias en 1741." (2016).
29. Serrano Álvarez, José Manuel. "Los inicios del astillero de la Habana en el siglo XVIII y la influencia francesa." *Historia (Sao Paulo)* 30 (2011): 287-304.
30. Serrano Álvarez, José Manuel. *El astillero de La Habana y la construcción naval militar (1700-1750)*. Ministerio de Defensa, Instituto de Historia y Cultura Naval, 2008.
31. Serrano Álvarez, José Manuel. "El gasto militar en Tierra Firme, 1700-1788." (2002).
32. Sordo, Vera Moya. "Los corsarios guardacostas del Golfo-Caribe hispanoamericano a lo largo del siglo XVIII." *Revista Universitaria de Historia Militar* 10.20 (2021): 125-147.
33. Torrejón, Juan. "La construcción naval military española en el siglo XVIII: tendencias, programas y constructores." *Cuadernos monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval* (2002).
34. Vázquez de Prada, V. "LAS RUTAS COMERCIALES ENTRE ESPAÑA Y AMERICA EN EL SIGLO XVIII." *Anuario De Estudios Americanos*, 25, 197. Recuperado de <https://www.proquest.com/scholarly-journals/las-rutas-comerciales-entre-españa-y-america-en/docview/1300361033/se-2>

35. Von Clausewitz, Karl. De la guerra. Greenbooks editore, 2016.
36. Wilkinson, Clive. The British Navy and the state in the eighteenth century. Boydell Press, 2004.

ANEXOS



Figura 1: Mapa de rutas comerciales en los territorios coloniales españoles en el siglo XVIII. Sacado de <https://www.geografiainfinita.com/2020/06/el-galeon-de-manila-la-globalizacion-que-trajeron-las-espanas/>

NAVÍOS CONSTRUIDOS

AÑOS	NUMERO DE CAÑONES					TOTAL
	50-59	60-70	74	80-98	112-120	
1700-1727	15	23	0	0	0	38
1728-1737	8	29	0	1	1	39
1738-1754	16	10	2	0	0	28
1755-1761	0	15	26	0	1	42
1762-1778	1	12	20	6	2	41
1779-1799	2	7	16	2	10	37
TOTAL	42	100	64	9	14	229

OTRAS CLASES DE BUQUES CONSTRUIDOS

FRAGATAS	196	GOLETAS	19
CORBETAS	10	JABEQUES	47
BERGANTINES	23	BOMBARDAS	12
URCAS	26	MISTICOS	1
PAQUEBOTES	110	TOTAL	369

Figura 2: Tabla que contiene el número de embarcaciones fabricadas por la Corona a lo largo del siglo XVIII. Sacada de LA ARMADA REAL ESPAÑOLA DE LA ILUSTRACIÓN." Instituto de Historia y Cultura Naval. 2005

	Buques	Oficiales	B/O	Cadetes
1720	22	100	4,5	527
1730	73	350	4,8	168
1740	91	400	4,4	255
1750	113	430	3,8	364
1760	130	536	4,1	256
1770	120	950	7,9	746
1780	170	1200	7,1	830
1790	206	1500	7,2	764
1800	160	1300	8,1	461
1810	70	1000	14,4	180
1820	45	600	13,3	119

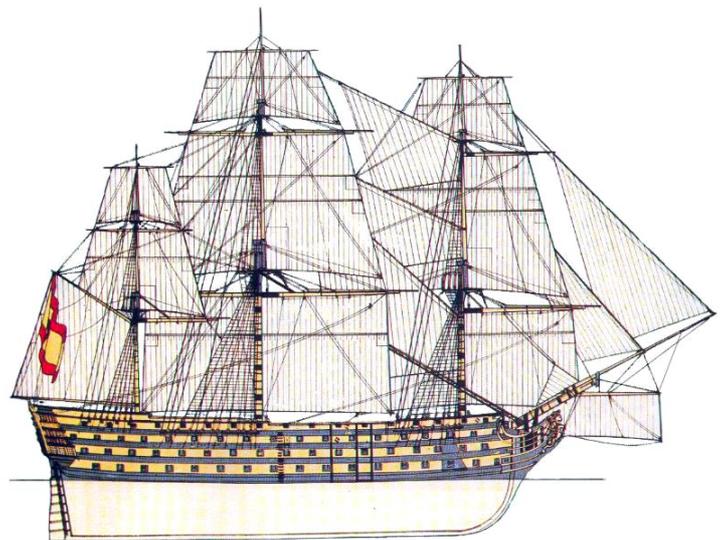
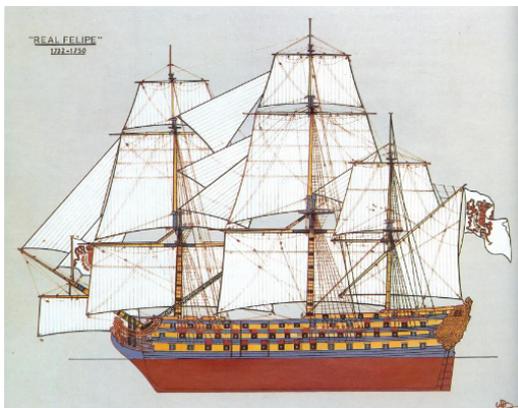
Figura 3: tabla que contiene la relación de oficiales y cadetes con el número de buques, sacada de Guimerá Ravina, Agustín, and Olivier Chaline. LA REAL ARMADA Y EL MUNDO HISPÁNICO EN EL SIGLO XVIII. Editorial UNED, 2022

	Rangos Armada
<i>Generales</i>	Capitán General
	Teniente General
	Jefe de Escuadra
<i>Oficiales jefes</i>	Brigadier (desde 1773)
	Capitán de navío
	Capitán de fragata
<i>Oficiales subalternos</i>	Teniente de navío
	Teniente de fragata
	Alférez de navío
	Alférez de fragata
<i>Cadetes</i>	Guardiamarina

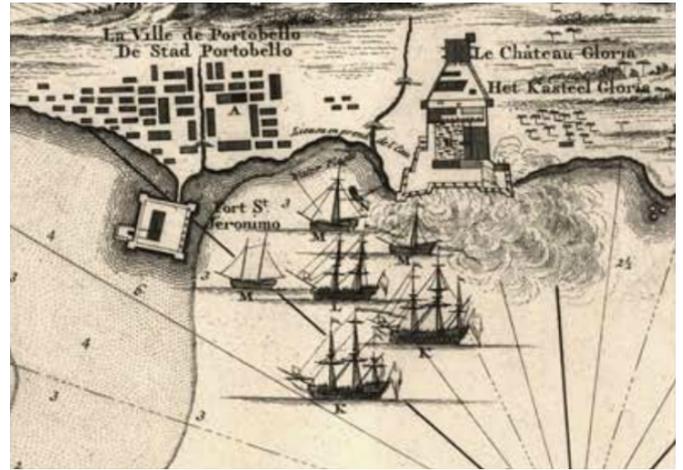
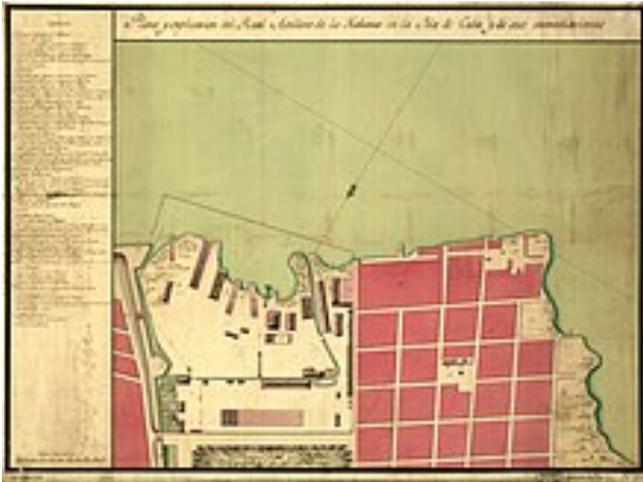
Figura 4: tabla que contiene los diferentes rangos de la Real Armada en el siglo XVIII. Sacada de Guimerá Ravina, Agustín, and Olivier Chaline. LA REAL ARMADA Y EL MUNDO HISPÁNICO EN EL SIGLO XVIII. Editorial UNED, 2022

	1702		1714		1727		1760	
	No.	Tons.	No.	Tons.	No.	Tons.	No.	Tons.
First rates ...	7	10,953	7	11,703	7	12,945	5	9.95S
Second rates...	11	19,447	13	19,323	13	20,12.5	13	22.825
Third rates ...	47	51,988	42	47,708	40	47,958	71	109,494
Fourth rates .	62	42,940	69	51,379	64	50,754	i;3	67,901
Fifth rates ...	30	11,469	42	19.836	27	15,005	54	39,173
Sixth rates ...	15	3,611	24	6.475	27	9,760	61	31,618
175	140,410	197	156,444	178	156,607	270	280,909	

Figura 5: tabla que contiene el número de embarcaciones construidas por la Royal Navy en el siglo XVIII. Sacado de "LA ARMADA REAL ESPAÑOLA DE LA ILUSTRACIÓN." Instituto de Historia y Cultura Naval. 2005"



Figuras 6,7 y 8: imágenes de los navíos de línea *Real Felipe*, *Santísima Trinidad* y *San Eugenio*, correspondiente cada uno a las etapas de construcción española, inglesa y francesa respectivamente. Sacados de "LA ARMADA REAL ESPAÑOLA DE LA ILUSTRACIÓN." Instituto de Historia y Cultura Naval. 2005"



Figuras 9 y 10: mapas representando el astillero de la Habana y la plaza de Portobello respectivamente. Sacados de https://es.wikipedia.org/wiki/Real_Astillero_de_La_Habana y <https://es.wikipedia.org/wiki/Portobello>



Figura 11: maqueta recreando el orden de batalla dispuesto en el sitio de Cartagena de Indias de 1741 y sus diferentes escenarios. <https://rusadiryelmar.com/2021/02/27/1741-asedio-de-cartagena-de-indias/>



Figura 12: plano de Cartagena, su Puerto, península, en estado ofensivo y defensivo ordenado por Blas de Lezo. Archivo General de Indias, ES.4109.LAGI/21.20//MP-PANAMA, 140.

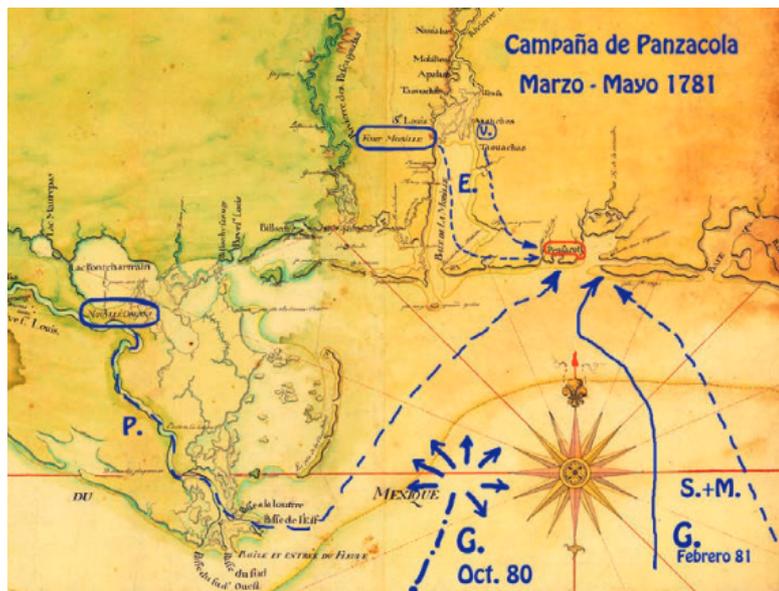


Figura 13: mapa con las operaciones realizadas para la campaña de Pensacola en la Guerra de las Trece Colonias (1781). Sacado de <https://armada.defensa.gob.es/archivo/mardigitalrevistas/cuadernosihcn/70cuaderno/CM70.pdf>

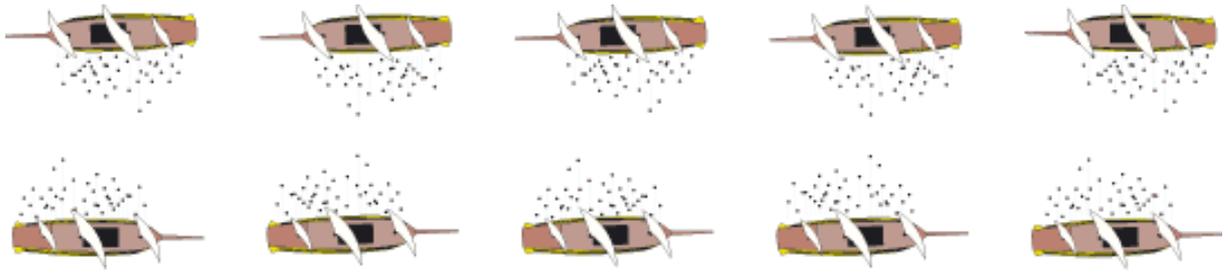
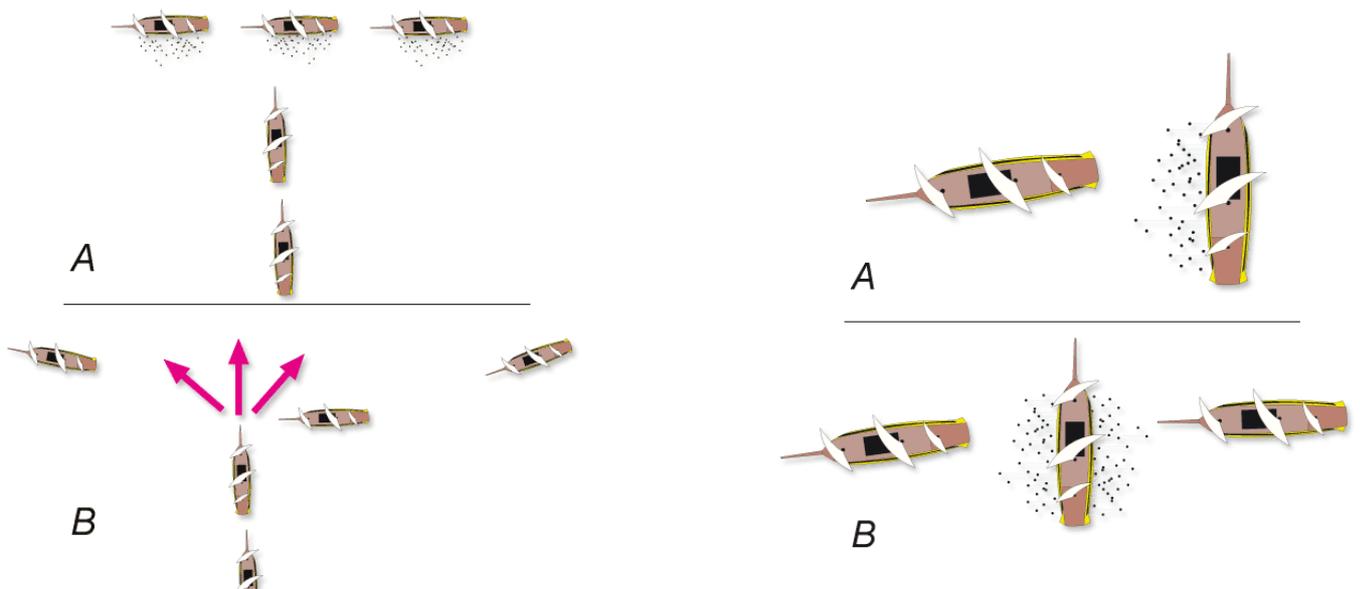
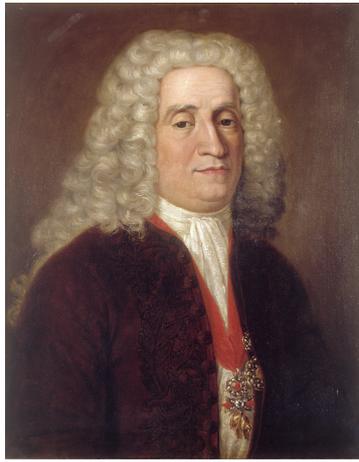


Figura 14: imagen representando la formación de combate en línea, táctica más común en las batallas navales del siglo XVIII. Esta forma de batallar es la que da el nombre a los navíos de línea. Imagen sacado de todoababor.es.



Figuras 15 y 16: la imagen 14 representa la táctica denominada como romper la línea, de tipo ofensiva y que consistía en atacar la línea de formación enemiga antes de que se pudiera poner en posición de línea. Muy usada por la Royal Navy. La imagen 15 representa una táctica naval conocida como tiro en hilera o enfilada. Imágenes sacadas de todoababor.es.



Figuras 17 y 18: retrato de José Patiño y retrato de Zenón de Somodevilla marqués de la Ensenada.



Figuras 19 y 20: retrato del Almirante Blas de Lezo, defensor de Cartagena de Indias y retrato del virrey de Nueva Granada Sebastián de Eslava.



Figura 21: boceto representando al capitán de navío Andrés Reggio, y comandante de las fuerzas navales de Antillas y Tierra Firme. Protagonizó la batalla de la Habana de 1748, en la que persiguió a una flotilla inglesa, sin percatarse que ya se había firmado la paz entre ambas potencias.



Figuras 22 y 23: retrato del Capitán General de la Armada José Solano y Bote y retrato del Almirante José Mazarredo. Ambos importantes comandantes navales en las guerras marítimas de finales del siglo XVIII. José Solano fue clave en las campañas navales de la Guerra de Independencia Norteamericana. José de Mazarredo fue un reformador táctico de la Real Armada, llegando a repeler al mismísimo Almirante Nelson, y siendo reconocido como uno de los mejores marinos de la Armada. Pertenecientes al Museo Naval.

¹³⁶ Las imágenes de las figuras 17 a la 23 se han sacado de internet, de las respectivas entradas de la Wikipedia de los diferentes personajes históricos que aparecen.