

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

María BAUDOT MONROY  
Departamento de Historia Moderna UNED

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

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

## ¿Cómo se llegó a la guerra?

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

---

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

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

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

---

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

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

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

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

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

---

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

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

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

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

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

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

## La situación de la Armada en 1739

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

---

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

---

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

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

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

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

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

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

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

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

---

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

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

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

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

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

### La lenta reacción del rey y sus ministros

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

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

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

---

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

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

(24) *Ibidem*, p. 606.

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



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

---

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

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

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

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

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

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

### La rápida iniciativa de Gran Bretaña en 1739

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

---

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

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

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

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

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

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

---

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

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

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

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

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

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

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

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

---

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

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

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



Estrategia inglesa en 1739.

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

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

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

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

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

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

---

(41) *Ibidem*, p. 34.

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

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

(44) AGS, SM, leg. 525.

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

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

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

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

---

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

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

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

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

---

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

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

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



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

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

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

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

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

---

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

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

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

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

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

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

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

---

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

---

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

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

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

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

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

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

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

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

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

---

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

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

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

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

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

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

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

---

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

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

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

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

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

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

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

---

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

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

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

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

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

## El aporte logístico americano para la defensa colonial

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

---

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

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

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

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

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

---

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

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

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

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

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



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

## Conclusiones

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

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

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

---

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

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

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

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

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

---

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

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